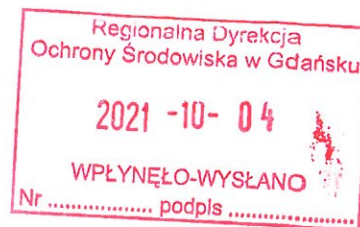




REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

W GDAŃSKU



Gdańsk, dnia 30.09.2021 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

zpo

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 7, w zw. z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 82 ust. 1 pkt 2, art. 82 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (*t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.*), art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (*t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 2147 ze zm.*), § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz. U. z 2019 r., poz. 1839*), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.*), po rozpatrzeniu wniosku (bez numeru) Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak DR-614/PZ/13/KHW/21, z dnia 25.01.2021 r., reprezentowanych przez pełnomocnika Pana Macieja Krzesińskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo - kolejowym”**, wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami.

działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko ww. przedsięwzięcia, opracowany przez EKOVERT zespół autorów pod kierownictwem Wiktorii Ryng-Duczmal, Wrocław, styczeń 2021 r. (zwany dalej raportem ooś);
 - 2) uzupełnienia ww. raportu ooś;
 - 3) opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak SE.ZNS.4912.8/8A.21 z dnia 16.03.2021 r., (data wpływu 23.03.2021 r.) wraz z pismami podtrzymującymi swoje stanowisko;
 - 4) uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.435.29.2021.MBC.3 z dnia 29.06.2021 r., (data wpływu 30.06.2021 r.);
 - 5) uzgodnienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ.8103.17.6.2021.AD z dnia 06.07.2021 r., (data wpływu 16.07.2021 r.);
 - 6) pismo Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ.8103.17.7.2021.AD z dnia 31.08.2021 r., (data wpływu 03.09.2021 r.);
- po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ORZEKAM

I. Określić dla przedsięwzięcia pn.:

**Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia
wraz z komunikacyjnym układem drogowo - kolejowym”**,
realizowanego na działkach wymienionych w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji

następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja obejmująca budowę „Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia” jest priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. (dalej ZMPG S.A.), które uzyskało akceptację Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i zostało umieszczone w rządowym projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) oraz Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. Zapisy mające na celu ułatwienie tejże inwestycji oraz projektów komplementarnych znalazły się również w ustawie o zmianie ustawy o portach

i przystaniach morskich oraz w ustawie o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. 2019 poz. 1924 ze zm.), tzw. specustawy o portach zewnętrznych.

Planowana inwestycja będzie w części realizowana wzdłuż nabrzeży portowych, natomiast w części na zewnątrz od istniejącego falochronu Portu Gdynia, jednak w całości w obrębie granic administracyjnych Portu Gdynia. Budowa Portu Zewnętrznego zlokalizowana będzie na wodach Zatoki Gdańskiej i Kanału Południowego Portu Gdynia oraz Basenu II Portu Gdynia, a w części lądowej na Molu Węglowym i Falochronie Głównym.

Analizowane przedsięwzięcie składa się z trzech zadań – budowy pirsu Portu Zewnętrznego, budowy nowych falochronów Portu Gdynia oraz dostosowania układu komunikacyjnego do obsługi podmiotów korzystających z infrastruktury wybudowanej w ramach nowej inwestycji.

Nowe falochrony oraz rozpraszacze (pochłaniacze) falowania, będą stanowiły osłonę Portu Zewnętrznego oraz toru podejściowego do istniejącego portu, od falowania od strony wschodniej, północno-wschodniej oraz północnej.

Nowy układ komunikacyjny realizowany będzie na terenie dzielnicy Śródmieście w Gdyni i obejmować będzie: Molo Węglowe, Międzytorze, ulicę Nową Węglową oraz Nową Polską z dowiązaniem do projektowanej Drogi Czerwonej, której przebieg wynika z uzgodnienia podpisanego pomiędzy ZMPG S.A. a Gminą Miasta Gdyni w tej sprawie w dniu 26.11.2020 r w Gdyni.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się w części morskiej, wybudowanie na wodach Zatoki Gdańskiej nowego pirsu portowego o powierzchni ok. 150 ha wraz z układem falochronów osłonowych i morską infrastrukturą dostępową w postaci torów podejściowych i nowych akwenów Portu Gdynia. Natomiast w części lądowej planowanego przedsięwzięcia planuje się wybudowanie układu drogowego o długości ok. 1,5 km i układu kolejowego o długości ok. 1,5 km doprowadzającego ruch do Portu Zewnętrznego.

Główną funkcjonalnością Portu Zewnętrznego będzie głębokowodny terminal kontenerowy zlokalizowany w północnej części pirsu zewnętrznego o docelowej szacowanej, rocznej zdolności przeładunkowej na poziomie 2,5 mln TEU, wyposażony w dwa stanowiska do obsługi jednostek kontenerowych o ładowności 24 000 TEU oraz jedno stanowisko do obsługi odlichtowanych jednostek kontenerowych o ładowności 30 000 TEU (w przyszłości). Przy wschodnim nabrzeżu pirsu zewnętrznego powstaną dwa stanowiska do obsługi statków. Na obszarze Portu Zewnętrznego dopuszcza się alternatywne wykorzystanie terenu do:

- obsługi największych statków wycieczkowych mogących wpłynąć na Bałtyk;
- obsługi terminalu instalacyjnego dla budowy planowanych na Bałtyku morskich farm wiatrowych;
- przeładunku ładunków ponadgabarytowych;
- przeładunku towarów zjednostkowanych przystosowanych do transportu intermodalnego;

- przeładunku zhermetyzowanych towarów masowych.

Zakłada się możliwość sukcesywnej, etapowej realizacji pirsu zewnętrznego (maksymalnie trzy fazy), w zależności od potrzeb eksploatacyjnych rynku kontenerowego i uwarunkowań finansowo-ekonomicznych.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w części hydrotechnicznej obejmować będzie:

1. Budowę pirsu zewnętrznego o łącznej docelowej powierzchni użytkowej około 150 ha, o poniższych parametrach:
 - linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego północnego o łącznej długości około 2 km z głębokością techniczną 17,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego zachodniego o łącznej długości około 0,5 km z głębokością techniczną 14,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża eksploatacyjnego wschodniego o łącznej długości około 0,7 km z głębokością techniczną 14,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża postojowego północnego o łącznej długości 0,3 km z głębokością techniczną 14,0 m wraz z niezbędną infrastrukturą do obsługi ładunków ro-ro,
 - falochronu brzegowego południowego o długości około 2,3 km, w tym:
 - falochron stawiany o dł. ok. 0,6 km,
 - falochron o konstrukcji mieszanej z narzutem ochronnym o dł. ok. 1,5 km,
 - falochron z pochłaniaczem falowania o dł. ok. 0,2 km.
2. Budowę falochronów osłonowych:
 - dwa osłonowe wschodnie falochrony o łącznej długości około 2,0 km,
 - trzy osłonowe północne falochrony o długości około 2,0 km.
3. Budowę nowych akwenów portowych i torów podejściowych o łącznej powierzchni ok. 600 ha:
 - północny tor wodny dla jednostek Marynarki Wojennej o głębokości 16 m z północnym wejściem o szerokości około 120 m,
 - główny tor podejściowy o szerokości 600 m z nowym wejściem głównym o szerokości ortogonalnej do osi głównego toru podejściowego około 280 m i gł. około 20 m,
 - część toru południowego o szerokości 200 – 360 m o głębokości od 14 do 20 m z obrotnicą południową o średnicy około 800 m i gł. około 14 m,
 - awanport północny o łącznej powierzchni około 106 ha, o głębokości 20,0 m wraz z obrotnicą o średnicy około 860 m,
 - awanport południowy o łącznej powierzchni około 112 ha, o głębokości około 18,0 m,
 - akwenów przyległych do pirsu zewnętrznego o łącznej powierzchni około 56 ha i głębokości od 14 m do 18,5 m.
4. Przebudowa Nabrzeża Śląskiego o długości ok. 600 m z wyjściem maksymalnie na 35 m na wodę i załadowniem pozyskanego obszaru pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego.
5. Przegrodzenie i załadowniem obszaru Kanału Południowego Portu Gdynia na długości ok. 100 m i szerokości ok. 120 m pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego wraz z załadowniem powstałego akwenu.
6. Budowa obiektów kubaturowych na pirsie zewnętrznym o łącznej powierzchni zabudowy ok. 20 000 m², w tym:
 - magazyn terminala kontenerowego jako budynek o pow. zabudowy ok. 8 000 m²,
 - budynek III-kondygnacyjny socjalno-biurowy terminala kontenerowego o pow. zabudowy ok. 10 000 m²,

- warsztat naprawczy o powierzchni zabudowy ok. 3 000 m² przeznaczony do wykonywania podstawowych czynności w zakresie mechaniki pojazdów,
 - brama wjazdowa i wyjazdowa o powierzchni zabudowy ok. 3 000 m².
7. Roboty czerpalne o łącznej kubaturze około 27 mln m³ i roboty zasypowe o łącznej kubaturze około 22 mln m³.
8. Budowę pirsu zewnętrznego obejmującą m.in.:
- budowę placów składowo-manewrowych z infrastrukturą towarzyszącą,
 - budowę niezbędnej infrastruktury podziemnej, w tym m.in.: sieci kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, gazowej, wodociągowej, ciepłowniczych, elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych,
 - budowę infrastruktury do odbioru ścieków ze statków,
 - budowę infrastruktury do zasilania statków w energię elektryczną z lądu,

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury drogowej obejmować będzie: Budowę infrastruktury drogowej łączącej zewnętrzny pirs Portu Gdynia z planowanym układem drogowym w standardzie sieci TEN-T. Wskazany układ komunikacyjny składać się będzie z dwóch odcinków wyszczególnionych poniżej:

1. Odcinek od Mola Węglowego (tzw. Węzeł Port Zewnętrzny) do Ronda Karlskrona (tzw. Węzeł Terminal Promowy).

Droga, na tym odcinku projektowana jest na estakadach w przekroju dwujezdniowym z 2 pasami ruchu w każdym kierunku. Początek drogi przyjęto w miejscu planowanego ronda na obszarze załadowanego fragmentu Basenu II (realizowanego w ramach odrębnego zamierzenia inwestycyjnego) na zapleczu przebudowanego Nabrzeża Remontowego w rejonie Mola Węglowego. Projektowane rondo o średnicy zewnętrznej powyżej 50 m umożliwi powiązanie drogi krajowej z istniejącym układem ulic oraz drogą wewnętrzną Portu Gdynia obsługującą ruch z projektowanego Portu Zewnętrznego. Następnie trasa będzie biegła równolegle do ul. Wendy na planowanej estakadzie w kierunku Ronda Karlskrona (Węzeł Terminal Promowy).

2. Odcinek od Węzła Terminal Promowy w kierunku Węzła Ofiar Grudnia`70 w granicach planowanej inwestycji.

Na tym odcinku projektuje się wykonanie ok. 600 m drogi w poszerzonym śladzie istniejącej południowej jezdni ul. Polskiej. Zakłada się przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku, stanowiący element łączący drogę portową z planowaną drogą krajową (Drogą Czerwoną).

Powyższe realizacje będą obejmować:

- rozbiórkę budowli, budynków oraz obiektów budowlanych;
- likwidację, budowę i przebudowę torów kolejowych;
- budowę i przebudowę ulic, w tym przede wszystkim budowę obiektów inżynierskich (wiaduktów) oraz jezdni i chodników oraz nawierzchni na terenie pozyskanym w ramach załadowania części Basenu II (realizowanej w ramach odrębnego przedsięwzięcia);
- likwidację, przebudowę i budowę sieci:
 - kanalizacji deszczowej;
 - kanalizacji sanitarnej;
 - gazowej;
 - wodociągowej;
 - ciepłowniczych;
 - elektroenergetycznych;
 - telekomunikacyjnych;
- budowę oświetlenia ulicznego i sygnalizacyjnego;
- budowę przejazdów drogowo – kolejowych;
- wycinkę oraz organizację zieleni.

Parametry planowanej drogi:

- Odcinek drogi od ronda na Molo Węglowym do ronda Karlskrona:
 - Klasa drogi Z 2/2 (zbiorcza dwujezdniowa);
 - Prędkość projektowa $V_p=50$ km/h;
 - Nośność 115 kN/oś.
- Odcinek drogi łączącej układ wewnątrzportowy z drogą krajową o dł. ok. 600 m od ronda Karlskrona do końca zakresu planowanego przez ZMPG S.A. przedsięwzięcia (na wysokości Magazynu H, przy ul. Polskiej) będzie klasy GP2/2 o kategorii ruchu KR6.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury kolejowej obejmować będzie: Budowę infrastruktury kolejowej polegającej na wykonaniu nowych układów kolejowych oraz przebudowie istniejących. Całość robót kolejowych będzie obejmowała:

1. Budowę bocznicy kolejowej na nowym pirsie Portu Zewnętrznego o długości całkowitej nie mniejszej niż 905 mb, złożonej z 8 torów ładunkowych o długości użytkowej ok. 780 mb każdy tor. W ramach bocznicy zbudowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK).
 - budowa 2 torów dojazdowych o łącznej długości ok. 2×1700 mb na odcinku od przejazdu kolejowo-drogowego w ul. Chrzanowskiego do torów ładunkowych na terminalu przeładunkowym wraz z budową urządzeń SRK.
 - przebudowa istniejącego układu kolejowego Portu na długości od 330 mb (kierunek nabrzeże Szwedzkie) do 490 mb (kierunek nabrzeże Śląskie) na odcinku od przejazdu kolejowo – drogowego w ul. Chrzanowskiego wraz z przejazdem w kierunku istniejących nabrzeży wraz z przebudową urządzeń SRK.
2. Przebudowę istniejących układów kolejowych Portu umożliwiających rozdzielanie ruchu kolejowego na:
 - bezkolizyjny ruch składów do istniejących terminali zlokalizowanych przy nabrzeżu Szwedzkim i Śląskim,
 - bezkolizyjny ruch składów do bocznicy kolejowej na terminalu przeładunkowym,Przebudowę istniejącego układu kolejowego PKP PLK S.A. wraz z urządzeniami SRK na długości 440 mb od przejazdu kolejowo – drogowego w ul. Chrzanowskiego w kierunku stacji kolejowej Gdynia Port wraz z usunięciem kolizji nowoprojektowanego układu drogowego z istniejącą infrastrukturą kolejową.
Budowa i przebudowa układu kolejowego będzie obejmować budowę niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji, eksploatacji i likwidacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1. Zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem ściekami i odpadami, poprzez m.in. organizację placów postojowych dla maszyn i środków transportu na uszczelnionych nawierzchniach oraz wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty substancji ropopochodnych.
- 2.2. Roboty budowlane prowadzić tak, aby ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
 - a) wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym;
 - b) naprawy sprzętu, tankowanie maszyn i środków transportu prowadzić poza terenem realizacji inwestycji, na terenach do tego przeznaczonych.

- 2.3. W przypadku wycieku do środowiska substancji ropopochodnych: zabezpieczyć wyciek przed przedostaniem się do wód powierzchniowych i gruntowych; zapewnić sprawne usunięcie go z powierzchni wody lub gruntu oraz bezwzględnie zlecić usunięcie skażonej warstwy ziemi wyspecjalizowanemu wykonawcy, a teren przywrócić do stanu pierwotnego.
- 2.4. Podczas prac podwodnych o dużym natężeniu hałasu (np. palowania) zastosować:
 - a) procedurę „soft-start / ramp-up”, czyli rozpoczynanie palowania poprzez stopniowe zwiększanie energii uderzeń i tym samym emitowanego dźwięku;
 - b) kurtynę bąbelkową lub równoważne.
- 2.5. Przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia wdrożyć procedury rozpoznania i oczyszczenia terenu przewidzianego pod realizację przedsięwzięcia z niewybuchów i innych pozostałości działań militarnych.
- 2.6. Do prac pogłębiarskich zastosować pogłębiarkę ssącą ze spulchniaczem mechanicznym; dopuszcza się możliwość zastosowania do wyrównywania dna pogłębiarki chwytakowej posiadającej szczelne zamknięcie chwytaków.
- 2.7. Urobek niezanieczyszczony spełniający wymagania techniczne wykorzystać do wypełniania przestrzeni podlegającej załadowniu w obrębie planowanego przedsięwzięcia.
- 2.8. Podczas zrzucania urobku na kłapowisku kontrolować pozycję szaland za pomocą urządzeń nawigacyjnych, ponadto uwzględnić prądy podwodne oraz prędkość ruchu jednostki pływającej; prędkość poruszania pogłębiarki i szaland zrzucających urobek na kłapowisko nie może przekraczać wartości 1 węzła.
- 2.9. Samochody opuszczające teren budowy oczyścić w celu ochrony dróg publicznych; w tym celu na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko czyszczenia pojazdów.
- 2.10. Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6.00 – 22.00), w tym z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac; pas budowlano-montażowy zaplanować w taki sposób, aby urządzenia generujące hałas były maksymalnie odsunięte od zabudowy mieszkaniowej.
- 2.11. Wyposażyć stanowiska cumowania statków w infrastrukturę umożliwiającą pobór prądu przez statek z sieci portowej, ograniczającą konieczność pracy silników podczas cumowania – szczególnie w porze nocy.
- 2.12. Pylenie z dróg i placu budowy, oraz podczas prac rozbiórkowych i podczas kruszenia destruktu, w przypadku suchej i wietrznej pogody ograniczać poprzez doraźne zraszanie powierzchni gruntu wodą.
- 2.13. Materiały sypkie przewozić odpowiednio do tego przystosowanymi pojazdami i przechowywać w sposób ograniczający wtórne pylenie (przykrycie, zraszanie, itp.).
- 2.14. Wskazać, w odpowiednich instrukcjach, możliwość podpięcia do instalacji elektrycznej wszystkich statków posiadających odpowiednie przyłącza.
- 2.15. Nadzór przyrodniczy realizowany przez specjalistów powinien obejmować:
 - a) szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę,
 - b) wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
 - c) kontrole placów budowy,
 - d) sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowy,
 - e) nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustalonych warunków realizacji inwestycji oraz nadzór nad realizacją w ramach innych zezwoleń wynikających z ustawy o ochronie przyrody.
- 2.16. Na falochronach o konstrukcji skrzyniowej wykonać specjalne progi betonowe uniemożliwiające skoki piskląt mew do wody. Wysokość wygradzeń stałych powinna być nie mniejsza niż 40 cm. Progi od góry zakończyć „daszkiem” o szerokości 20 cm i wyposażyć w miejsca odpływu nadmiaru wody.

- 2.17. Prace mogące powodować likwidację siedlisk lęgowych w obrębie istniejących falochronów zewnętrznych, wykonać w okresie od 15 sierpnia do końca lutego. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe, prowadzić działania, mające na celu niedopuszczenie mew do zagnieżdżenia się w miejscach planowanych robót, pod nadzorem przyrodniczym, odnotowanym w dokumentacji budowlanej.
- 2.18. Wyburzenie 5 budynków kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym wykonać w okresie od połowy września do końca lutego, poza okresem lęgowym stwierdzonych tam gatunków ptaków.
- 2.19. Wycinkę drzew i krzewów należy realizować poza okresem lęgowym ptaków, tj. z wyłączeniem okresu 1 marca – 31 sierpnia, lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym, pod warunkiem stwierdzenia braku czynnych lęgów ptaków na poszczególnych drzewach lub krzewach przeznaczonych do wycinki. Wyniki nadzoru przyrodniczego odnotować w dokumentacji budowlanej.
- 2.20. Prace maszyn budowlanych w części wodnej inwestycji rozpoczynać z zastosowaniem łagodnego rozruchu silników, tzw. metoda „soft-start”.
- 2.21. Podczas prac budowlanych zapobiegać przedostawaniu się do wód powierzchniowych substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń poprzez wyposażenie terenu i jednostek w maty sorpcyjne.
- 2.22. Zapobiegać przedostawaniu się do wód substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń.
- 2.23. Stosować oświetlenie zewnętrzne, gdzie oświetlona jest tylko przestrzeń, która tego wymaga. Unikać kierowania strumienia świetlnego w górę oraz zbędnego oświetlenia w postaci podświetlania elewacji, zieleni.
- 2.24. Ograniczać oświetlanie wewnątrz budynków biurowych nocą poprzez wyposażenie pomieszczeń w automatyczne sterowanie oświetleniem, czujniki ruchu.
- 2.25. Stosować żaluzje lub przesłony wewnątrz budynków administracyjno-biurowych.
- 2.26. Wody deszczowe z terenu portu podczyścić w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadnikach.

Warunki zawarte ww. stanowisku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

- 2.27. Przed rozpoczęciem robót ziemnych, w tym przed likwidacją powierzchni szczelnych (beton, asfalt), dokonać rozpoznania stopnia zanieczyszczenia gruntu a w razie stwierdzenia wystąpienia zanieczyszczenia, postępować zgodnie z zaleceniami, wynikającymi z planu remediacji, a zanieczyszczony grunt zutylizować na specjalnych składowiskach odpadów niebezpiecznych.
- 2.28. Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych zweryfikować możliwość występowania materiałów toksycznych np. azbestu, a w przypadku ich występowania, postępować zgodnie z wytycznym zawartymi w odrębnych przepisach.
- 2.29. Przed likwidacją odcinków istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej uprzednio dokonać jej opróżnienia i płukania, a następnie rewizji likwidowanych odcinków.
- 2.30. Stosować sprzęt budowlany w pełni sprawny, a w razie wystąpienia nieprzewidzianej awarii i wycieku benzyny, olejów silnikowych, hydraulicznych lub płynów chłodniczych, zapewnić ich szybką neutralizację np. za pomocą mat sorpcyjnych, sorbentów lub innego sprzętu do usuwania ewentualnych wycieków płynów pochodzących z pojazdów.
- 2.31. Dojazd i pracę ciężkich maszyn i pojazdów budowlanych zorganizować w sposób minimalizujący wystąpienie potencjalnych awarii, np. kolizji, wycieków.
- 2.32. Zaplecze socjalne dla terenu budowy wyposażać w rozwiązania, umożliwiające szczelne gromadzenie a następnie bezpieczny wywóz powstałych ścieków bytowych i odpadów.
- 2.33. Unikać prowadzenia wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w wykorzystywanym sprzęcie i pojazdach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.

- 2.34. Stacjonowanie jednostek pływających realizujących inwestycję zlokalizować jedynie w wyznaczonym do tego przez dyspozytora Portu miejscu.
- 2.35. Wyznaczyć tory podejść budowlanych jednostek pływających od strony wody.
- 2.36. Odpady z jednostek pływających oddawać jedynie do portowych urządzeń odbiorczych.
- 2.37. W czasie prowadzenia prac na wodach Zatoki, stosować skuteczne zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód morskich np. rozstawić zapory sorpcyjne pochłaniające oleje, ropę naftową, inne produkty ropopochodne, w miejscu aktualnie prowadzonych prac, w celu zabezpieczania przed rozprzestrzenianiem się potencjalnych zanieczyszczeń, powstających w trakcie prac czerpalnych i zasypowych.
- 2.38. Zanieczyszczenia powstające z istniejących instalacji lub powstające w trakcie robót odcieki, przekazywać do unieszkodliwienia firmom posiadającym stosowne pozwolenia.
- 2.39. W trakcie budowy posiadać w gotowości operacyjnej statek do zwalczania rozlewów olejowych. Przygotować procedury postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń tj.: awaria sprzętu technicznego, pochylenie lub przewrócenie ciężkiego sprzętu budowlanego, zatonięcie pływających maszyn i urządzeń budowlanych.
- 2.40. Wyposażyć port w infrastrukturę podziemną do odbioru ścieków ze statków, co zwiększy bezpieczeństwo środowiska wodnego, poprzez zapobieganie wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód przybrzeżnych.
- 2.41. Wody deszczowe i roztopowe odprowadzać do kanalizacji deszczowej, uzbrojonej w system piaskowników i separatorów substancji ropopochodnych, a następnie odprowadzać do wód Zatoki poprzez wyloty przy basenach portowych.
- 2.42. Urobek nienadający się do wbudowania zdeponować na kładowisku.
- 2.43. W celu załadunku pirsu zewnętrznego nie wykorzystywać kruszywa ze żwirowni lub innych miejsc wydobywania tego surowca.
- 2.44. Na terenie terminala kontenerowego wyznaczyć miejsca do składowania kontenerów (tzw. ciekających) z towarami niebezpiecznymi. Miejsca takie wyposażyć w tace szczelne oraz podziemne zbiorniki do odprowadzania tych odcieków.
- 2.45. Zaprojektować miejsca zaczepiania zapór przeciwozlewowych umożliwiających zamknięcie portu w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się rozlewów substancji ropopochodnych, szczególnie od strony południowej w miejscach, gdzie nie ma falochronów.
- 2.46. W czasie prowadzenia prac czerpalnych i zasypowych na wodach Zatoki, rozstawić zapory w celu zabezpieczania przed rozprzestrzenianiem się potencjalnych zanieczyszczeń.
- 2.47. Istniejące falochrony umacniać obrzutem kamiennym przy użyciu jednostek pływających.
- 2.48. Umocnienie dna wykonać z koszy i materacy gabionowych, które nie dopuszczają do jego rozmycia.

Warunki zawarte w ww. stanowisku Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego:

- 2.49. Zaprojektować urządzenia oraz infrastrukturę z uwzględnieniem zasad minimalizacji oddziaływań na otoczenie, zwłaszcza ze względu na zasady bezpieczeństwa, emitowanie hałasu oraz emisję substancji do powietrza.
- 2.50. Dostosować projektowaną infrastrukturę do spodziewanych zjawisk ekstremalnych.
- 2.51. Opracować plany bezpiecznej budowy, eksploatacji.
- 2.52. Zapewnić właściwą organizację i harmonogram budowy.
- 2.53. Zorganizować zaplecze socjalne dla pracowników z właściwymi urządzeniami sanitarnymi.
- 2.54. Zapewnić odbiór ścieków sanitarnych i ich utylizację w sposób adekwatny do miejsca ich powstawania.
- 2.55. Zapewnić właściwą ochronę ujęciom wód podziemnych wody pitnej znajdującym się na terenie inwestycji.

- 2.56. Prowadzić roboty budowlane przez wykonawców posiadających odpowiednie doświadczenie i uprawnienia.
- 2.57. Przed rozpoczęciem robót ziemnych, rozbiórkowych lub demontażowych dokonać rozpoznania możliwości występowania skażenia lub materiałów toksycznych oraz postępować zgodnie z wytycznymi opracowanymi na wypadek wystąpienia takich sytuacji.
- 2.58. Opracować plan ochrony i bezpieczeństwa obiektu oraz zastosować odpowiednie zabezpieczenia, zwłaszcza związane z zagrożeniem podtopieniem, pożarem lub wybuchem.
- 2.59. Przeprowadzać odpowiednie, regularne szkolenia załóg statków oraz pracowników i podwykonawców uczestniczących w budowie i eksploatacji.
- 2.60. Zapewnić obsługę przedsięwzięcia przez osoby przeszkolone merytorycznie w zakresie obsługi urządzeń, w zakresie ogólnych i szczegółowych zasad BHP oraz pozostające pod stałą kontrolą lekarza medycyny pracy.
- 2.61. Opracować strategie przeciwdziałania zagrożeniom, plany ratownicze oraz procedury i awaryjne plany ewakuacji i bezpieczeństwa.
- 2.62. Prowadzić prace budowlane w warunkach atmosferycznych pozwalających na ich precyzyjne wykonanie oraz zgodnie z wybraną technologią.
- 2.63. Prowadzić prace z zastosowaniem sprawnego sprzętu, zapewniając odpowiednie utrzymanie i konserwację maszyn i urządzeń budowlanych.
- 2.64. Unikać prowadzenia prac związanych ze znaczną emisją hałasu w porze nocnej oraz jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu.
- 2.65. Stosować technologie ograniczające pylenie i emisję substancji do powietrza.
- 2.66. Opracować sposób postępowania ze ściekami z wód technologicznych.
- 2.67. Zapewnić odpowiedni poziom oczyszczenia i sposób utylizacji wód zaolejonych ze statków.
- 2.68. Egzekwować przestrzeganie obowiązujących przepisów, standardów i norm związanych z eksploatacją obiektów.
- 2.69. Prowadzić monitoring geodezyjny oraz regularne kontrole stanu technicznego budowl i instalacji zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych robót.
- 2.70. Wykonać i odpowiednio utrzymywać oznakowanie infrastruktury; opracować procedury dotyczące przemieszczania i magazynowania substancji mogących być źródłem zanieczyszczeń.
- 2.71. Zapewnić selektywną zbiórkę odpadów (w tym niebezpiecznych).
- 2.72. Zaopatrzyć jednostki pływające w środki do likwidacji wycieków substancji ropopochodnych i opracować procedury postępowania w przypadku awarii.
- 2.73. Ustanowić system efektywnej łączności ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo żeglugi i przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom.
- 2.74. Opracować procedury związane z ruchem i cumowaniem statków.
- 2.75. Wykonać odpowiednie oznakowanie nawigacyjne dla zapewnienia bezpiecznych manewrów.
- 2.76. Publikować informacje dotyczące zakresu prac, natężenia ruchu i konieczności zachowania obudowy oraz systematycznie aktualizować informacje o zakresie obszaru przedsięwzięcia.

Warunki zawarte w ww. stanowisku Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni:

- 2.77. Oświetlenie obiektów i urządzeń wysokich, które mogą być źródłem kolizji z ptakami, winno być zaprojektowane z uwzględnieniem wytycznych eksperta – ornitologa.
- 2.78. W projekcie należy uwzględnić miejsca zaczepienia zapór przeciwrzlewowych umożliwiających zamknięcie określonego obszaru w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się rozlewów substancji ropopochodnych.

- 2.79. Prowadzenie prac związanych z wprowadzeniem nowych elementów infrastruktury należy wykonywać zgodnie z zakazami i ograniczeniami ustanowionymi w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r., poz. 935) w szczególności w 96 ust. 7 pkt 1 lit. a Załącznika nr 2 do rozporządzenia — Rozstrzygnięcia szczegółowe lub jego aktualizację.
- 2.80. Należy opracować koncepcję możliwości zagospodarowania urobku z uwzględnieniem jego składu, ładunków zanieczyszczeń, wskazaniem metod alternatywnych oraz dostępnych danych środowiskowych dla potencjalnych miejsc odłożenia oraz uwzględniając jego maksymalne wykorzystanie. Odkład urobku na klapowisku morskim jest możliwy po spełnieniu wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów oraz innych substancji (Dz.U. z 2006 r. nr 22 poz. 166).
- 2.81. Przy realizacji przedsięwzięcia należy wdrożyć procedury rozpoznania i oczyszczania terenu przewidzianego od realizacji przedsięwzięcia z niewybuchów i innych pozostałości militarnych.
- 2.82. Do prac czerpalnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody.
- 2.83. W trakcie prowadzenia prac czerpalnych i zasypowych, w celu zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się potencjalnych zanieczyszczeń, należy rozstawiać zapory w miejscu aktualnie prowadzonych robót.
- 2.84. Celem minimalizacji oddziaływania na ssaki morskie podczas robót hydrotechnicznych powodujących hałas należy stosować procedurę „soft-start”. Podczas wbijania elementów konstrukcyjnych w dno morskie należy stosować kurtyny bąbelkowe lub inne rozwiązania ograniczające oddziaływanie na ssaki.
- 2.85. Celem minimalizacji oddziaływania na mewę srebrzystą na części istniejących falochronów o konstrukcji skrzyniowej należy wykonać trwałe lecz okresowo demontowalne (na czas czyszczenia falochronu) wygradzenia uniemożliwiające skoki piskląt do wody.
- 2.86. Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy określić procedury zapobiegania zanieczyszczaniu oraz reagowania na zagrożenia związane z zanieczyszczeniem wód morskich w trakcie budowy przedsięwzięcia.
- 2.87. Należy określić procedury postępowania w przypadku zaistnienia awarii lub zniszczeń np. awaria sprzętu technicznego, pochylenie lub przewrócenie ciężkiego sprzętu budowlanego, zatonięcie pływających maszyn i urządzeń budowlanych itp.
- 2.88. Zapewnić prowadzenie prac w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego opadami stałymi i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
- 2.89. Rejon inwestycji należy wyposażać w środki do zwalczania rozlewów, na wypadek wycieków substancji mogących mieć negatywny wpływ na stan środowiska wodnego.
- 2.90. W przypadku wystąpienia rozlewów ropopochodnych należy przestrzegać zasad i procedur zawartych w „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, który winien zostać zaktualizowany po wybudowaniu nowej infrastruktury portowej, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury.
- 2.91. W przypadku zlokalizowania lub rozpoznania, podczas prowadzonych prac, podwodnego dziedzictwa kulturowego należy postępować zgodnie z 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r., poz. 935) (Załącznik nr I do rozporządzenia - Ustalenia

ogólne) oraz przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 710).

- 2.92. Wytworzone odpady należy gromadzić w sposób selektywny w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór.
- 2.93. Po wykonaniu robót należy uzyskać przewidziane przepisami dokumenty czystości dna potwierdzające usunięcie zanieczyszczeń z dna powstałych podczas budowy.
- 2.94. Celem minimalizacji oddziaływania na mewę srebrzystą należy odtworzyć zniszczone kwatery kompensacyjne dla ptaków na fragmencie falochronu ich dotychczasowej lokalizacji, w ilości równej zniszczonym;
- 2.95. Celem minimalizacji oddziaływania na mewę srebrzystą należy zbudować, tam gdzie to technicznie możliwe, na całej długości nowych falochronów konstrukcje (zabezpieczenia) uniemożliwiające skoki piskląt do wody;
- 2.96. Należy wyposażyć nowy obszar portu w infrastrukturę do odbioru ścieków ze statków;
- 2.97. Procedury rozładunku, załadunku oraz magazynowania kontenerów winny być określone projektowo w sposób zapewniający ochronę wód morskich. Terminal winien dysponować sprzętem technicznym oraz procedurami postępowania z rozszczelnionym kontenerem zawierającym ładunek niebezpieczny;
- 2.98. Na wypadek zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi należy opracować i wdrożyć odpowiednie procedury;
- 2.99. Przestrzegać zasad i procedur zawartych w „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, który winien zostać zaktualizowany po wybudowaniu nowej infrastruktury portowej, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury;

W przypadku, gdy wskazane wyżej warunki odnoszą się do tego samego przedmiotu, przyjmując wymagania najdalej idące.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:

- 3.1. Na falochronach o konstrukcji skrzyniowej zaprojektować progi betonowe o wysokości co najmniej 40 cm, zakończone daszkiem o szerokości 20 cm, zaopatrzone w miejsca odpływu wody.
- 3.2. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na awifaunę, do oświetlenia zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, zalecana temperatura barwna <3000 K. Rozproszenie światła ograniczyć poprzez koncentracje strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła (w tym celu dokonać odpowiedniego doboru wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy czy zastosowania dodatkowych osłon kierunkowych. Zaprojektować, w porozumieniu z ekspertem-ornitologiem, oświetlenie obiektów i urządzeń wysokich, które mogą być źródłem kolizji z ptakami.
- 3.3. W celu ograniczenia oddziaływania powierzchni szklanych na ptaki migrujące, minimalizować udział szkła w projekcie poprzez: zmniejszenie wielkości otworów okiennych do 2 m²/szt., eliminowanie lub ograniczenie przeszkleń narożnych, szklanych i przezroczystych balustrad, ogrodzeń, elementów małej architektury.
- 3.4. Zrezygnować ze stosowania wysoko refleksyjnego szkła w budynkach, szklanych i przezroczystych balustradach, ogrodzeniach, elementach małej architektury.
- 3.5. Na powierzchniach szklanych zastosować zabezpieczenia (oznakowania powierzchni) do wysokości minimum 3 m od poziomu gruntu, a w przypadku obecności w sąsiedztwie obiektu zieleni wysokiej do wysokości koron drzew.

- 3.6. Zaplanować magazynowanie materiałów i surowców, w tym paliw, na uszczelnionym podłożu uniemożliwiającym ich przedostanie się do gruntu i wód gruntowych.
- 3.7. Określić sposób postępowania w przypadku incydentalnego wycieku substancji ropopochodnych, w tym wskazać niezbędne środki i procedury do ich usunięcia z powierzchni.
- 3.8. W projekcie zapewnić punkt odbioru ścieków i odpadów ze statków.
- 3.9. W projekcie zapewnić dostawę energii elektrycznej do zacumowanych jednostek, w celu ograniczenia pracy agregatów zasilanych olejem napędowym.
- 3.10. Na etapie projektowania należy zapewnić konsultacje rozwiązań technicznych z zespołem akustyków w celu ograniczenia do minimum emisji hałasu z projektowanego przedsięwzięcia
- 3.11. W celu redukcji ryzyka oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny należy w dokumentacji projektowej przewidzieć możliwość i zarezerwować teren do zainstalowania ekranów akustycznych wzdłuż budowanych odcinków dróg i linii kolejowych, w przypadku stwierdzenia faktycznych przekroczeń w oparciu o badania przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej.
- 3.12. Na etapie prac projektowych przeanalizować i zaprojektować wykorzystanie alternatywnych źródeł energii elektrycznej (OZE).
- 3.13. zastosować zalecenia zawarte w raporcie OOS odnośnie kolorystyki budowanych obiektów oraz możliwości zastosowania tradycyjnych materiałów naturalnych. Rozważyć możliwość zastosowania tzw. „zielonych ścian”.
- 3.14. W celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w projekcie budowlanym zaproponować rozwiązania technologiczne wykorzystujące maksymalnie samojedźny sprzęt przeładunkowy i transportowy terminali oraz zapewnić miejsca ich ładowania w energię elektryczną.
- 3.15. W celu łagodzenia skutków zmian klimatu na obszarze ogólnodostępnym pirsu zewnętrznego oraz w innych dostępnych miejscach zaprojektować tereny zielone o dużej zdolności absorpcji CO₂ oraz tworzące „wsypy chłodu” w okresie wzmożonych upałów.
- 3.16. W celu łagodzenia skutków zmian klimatu, rozważyć w dokumentacji projektowej zastosowanie zbiorników retencyjnych dla wód opadowych z jednoczesną możliwością wykorzystania wód opadowych do utrzymania terenów zielonych.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

- nie określa się – przedsięwzięcie nie obejmuje zakładu o zwiększonym albo dużym ryzyku spowodowania poważnej awarii przemysłowej.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- nie określa się – przedsięwzięcie nie jest źródłem znaczących oddziaływań na terytorium innych państw.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. W zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 1.1. Przez okres 5 lat od oddania obiektu do użytkowania prowadzić monitoring liczebności populacji lęgowej mew srebrzystych na terenie przedsięwzięcia oraz w zasięgu jego oddziaływania, z oceną skuteczności zastosowanych na falochronach rozwiązań minimalizujących śmiertelność piskląt tego gatunku. Dodatkowo należy prowadzić monitoring skuteczności podjętych działań minimalizujących oddziaływanie na gatunki ptaków gniazdujących na terenie objętym inwestycją oraz na dachach budynków zlokalizowanych na zapleczu Basenu II i pirsu Węglowego. Należy zastosować metodyki opisane w publikacji Monitoring Ptaków lęgowych poradnik metodyczny, Wydanie 2, 2015.
- 1.2. Przez okres 3 lat od momentu oddania do użytkowania falochronów osłonowych oraz od momentu oddania do użytkowania ostatniego etapu pirsu zewnętrznego prowadzić monitoring skuteczności podjętych działań minimalizujących oddziaływanie w odniesieniu do ssaków morskich: foki szarej (*Halichoerus grypus*) oraz morświna (*Phocoena phocoena*) w obszarze procedowanego przedsięwzięcia, w tym w obszarze istniejących wejść do portu wewnętrznego.
- 1.3. Wyniki monitoringu skuteczności podjętych działań minimalizujących oddziaływanie przekładać corocznie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku a ostatniego roku trwania monitoringu przekazać podsumowanie ww. wyników. W przedłożonej ocenie należy przedstawić propozycje ewentualnych nowych działań lub korekty działań dotychczas prowadzonych, jeżeli z analizy wyniknie, że skuteczność tych działań uległa obniżeniu w następstwie powstania i eksploatacji inwestycji.

2. W zakresie wykonania analizy porealizacyjnej:

- 2.1. Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku, w celu określenia rzeczywistego zasięgu oddziaływania akustycznego i porównania obliczonego równoważnego poziomu dźwięku z faktycznie występującym oddziaływaniem hałasu we wszystkich punktach, w których przeprowadzono analizę oddziaływania akustycznego przedmiotowej inwestycji na potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.).
W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia. Jeżeli nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych, by zapobiec ewentualnym przekroczeniom dopuszczalnych poziomów hałasu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, a także Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej i ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

III. Nie stwierdzać konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

IV. Nie stwierdzać konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć wskazanych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 ze zm.*), dla których dopuszcza się tworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto zaproponowane działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko oraz środki łagodzące to oddziaływanie winny umożliwić dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

V. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią;

VI. Uczynić wykaz działek, na których przedsięwzięcie będzie zrealizowane i na które będzie oddziaływać, Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią;

VII. Uczynić współrzędne geograficzne położenia planowanego przedsięwzięcia oraz mapę poglądową z lokalizacją przedsięwzięcia załącznikiem nr 3 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 27.01.2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak DR-614/PZ/13/KHW/21 z dnia 25.01.2021 r. (uzupełniony 08.02.2021r.) reprezentowanych przez pełnomocnika Pana Macieja Krzesińskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „*Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo - kolejowym*”.

Do wniosku dołączono, w odpowiedniej liczbie egzemplarzy, wymagane przez art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) – dalej „ustawa ooś”:

- raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- poświadczoną przez właściwy organ mapę przedstawiającą dane sytuacyjne i wysokościowe, sporządzoną w skali umożliwiającej szczegółowe przedstawienie przebiegu granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującą obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie (tj. obszar, na który oddziaływać będzie przedsięwzięcie);

- 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, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 (tj. 100 m od granic terenu, na którym przedsięwzięcie zostanie zrealizowane).

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 1a ustawy ooś, przedłożenie wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wypisów i wyrysów z ewidencji gruntów, nie jest wymagane. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których wymagane jest załączenie do wniosku analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (*t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 716 ze zm.*).

Przedsięwzięcie będzie realizowane w oparciu o zapisy ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (*t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 2147 ze zm.*). Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 27 ustawy ooś, tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego wydanej na podstawie ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych.

Planowane przedsięwzięcie składa się z trzech zadań:

- budowy pirsu Portu Zewnętrznego, na którym funkcjonował będzie głębokowodny terminal kontenerowy o docelowej rocznej zdolności przeładunkowej na poziomie 2,5 mln TEU,
- budowy nowych falochronów Portu Gdynia,
- dostosowania układu komunikacyjnego do obsługi nowej inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane co najmniej przez trzy podmioty:

- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Urząd Morski w Gdyni,
- Partner Prywatny.

Celem budowy Portu Zewnętrznego jest umożliwienie obsługi w Porcie Gdynia kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, to znaczy o długości do około 430 metrów (w dalszej perspektywie 490 metrów), szerokości do około 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz zanurzeniu do około 15,5 metra. Ponadto, dzięki realizacji ww. inwestycji, możliwe będzie przeniesienie obsługi statków wycieczkowych z terenów portowych dedykowanych obsłudze towarów masowych, na nowe, korzystniejsze zarówno ze względów oddziaływań na środowisko, jak również dla obsługi pasażerskiej, miejsce. Istotną funkcją nowego obszaru portowego będzie rola portu/terminalu instalacyjnego dla projektów morskich farm wiatrowych.

Budowa Portu Zewnętrznego zlokalizowana będzie na wodach Zatoki Gdańskiej w rejonie istniejącego głównego toru podejściowego do portu i kotwiczowisk. W części lądowej obejmuje istniejące Molo Węglowe i części Falochronu Głównego. Teren przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia wyniesie ok. 1 763 ha.

Planowana inwestycja jest priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. i stanowi element strategicznego projektu Programu rozwoju portów morskich do 2030 r.

Przewiduje się stworzenie nowego łądu o powierzchni ok 150 ha oraz nowych akwenów portowych. W wyniku realizacji inwestycji będą funkcjonowały m.in.: głębokowodny terminal kontenerowy o docelowej rocznej zdolności przeładunkowej na poziomie 2,5 mln TEU umożliwiający obsługę kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, terminal instalacyjny dla MFW oraz opcjonalnie terminal dla statków pasażerskich.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo-kolejowym ” obejmować będzie:

1. Budowę pirsu zewnętrznego o łącznej docelowej powierzchni użytkowej około 150 ha i parametrach: linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego północnego o łącznej długości około 2 km z głębokością techniczną 17,0 m; linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego zachodniego o łącznej długości około 0,5 km z głębokością techniczną 14,0 m; linii cumowniczej nabrzeża wschodniego o łącznej długości około 0,7 km z głębokością techniczną 14,0 m; falochronu brzegowego południowego o długości około 2,3 km, w tym: falochron stawiany o dł. ok. 0,6 km, falochron o konstrukcji mieszanej z narzutem ochronnym o dł. ok. 1500 m, falochron z pochłaniaczem falowania o dł. ok. 0,2 km; umocnienie dna o łącznej powierzchni pow. 110 000 m² w północno — zachodniej części pirsu zewnętrznego o parametrach technicznych dostosowanych do obsługi jednostek pływających służących do instalacji (jack-up) polskich morskich farm wiatrowych;
2. Budowę falochronów osłonowych: dwa osłonowe wschodnie falochrony o łącznej długości około 2,0 km; trzy falochrony osłonowe północne o długości około 2,0 km.
3. Budowę nowych basenów tworzących akweny portowe i torów podejściowych: północny tor wodny dla jednostek Marynarki Wojennej o głębokości 16 m z północnym wejściem o szerokości około 120 m; główny tor podejściowy o szerokości około 600 m z nowym wejściem głównym o szerokości ortogonalnej do osi głównego toru podejściowego około 280 m i gł. około 20 m; część toru południowego o szerokości około 200 — 360 m o głębokości od 14 do 20 m z obrotnicą południową o średnicy około 800 m i gł. około 14 m; awanport północny o łącznej powierzchni około 106 ha, o głębokości około 20,0 m wraz z obrotnicą o średnicy około 860 m; awanport południowy o łącznej powierzchni około 112 ha, o głębokości około 18,0 m; akwenów przyległych do pirsu zewnętrznego o łącznej powierzchni około 56 ha i głębokości około od 14 m do 18,5 m,
4. Przebudowę Nabrzeża Śląskiego o długości ok. 600 m z wyjściem maksymalnie na 35 m na wodę i załadowniem pozyskanego obszaru pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego;
5. Przegrodzenie i załadowniem obszaru Kanału Południowego Portu Gdynia na długości ok. 100 m i szerokości ok. 120 m pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego wraz z załadowniem powstałego akwenu;
6. Roboty czerpalne o łącznej kubaturze około 27 mln m³ i roboty zasypowe o łącznej kubaturze około 22 mln m³.

Zgodnie z 2 ust. 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) przedsięwzięcie objęte wnioskiem zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego sporządzenie raportu jest wymagane, jako „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”.

W ramach działań związanych z budową Portu Zewnętrznego będzie konieczne wykonanie infrastruktury drogowej, kolejowej oraz pozostałej infrastruktury. Działania te zakwalifikowano jako:

- §3, ust. 1, pkt 58 b - garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54–57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż: 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a;
- §3, ust. 1, pkt 60 - linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km;
- §3, ust. 1, pkt 62 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na obszarze morskim stanowiącym zgodnie ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zm.) morskie wody wewnętrzne w obrębie granic administracyjnych Portu Gdynia, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dn. 27 kwietnia 2020 r. ws. granic morskiego portu w Gdyni (Dz.U. 2020 poz. 822). W przypadku inwestycji realizowanych na obszarze morskim, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1) ustawy ooś, Dyrektor Urzędu Morskiego jest organem uzgadniającym środowiskowe uwarunkowania. Zgodnie z I pkt 2) lit. a) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 stycznia 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (tj. Dz. U. 2020 poz. 92) akwen przeznaczony znajduje się w obszarze właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś dla planowanych „przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w przedmiotowej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania i uzgadniania są:

1. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w zw. z art. 77 ust. 1 pkt 1) ustawy ooś;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, w zw. z art. 77 ust. 1 pkt 4) ustawy ooś;
3. Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, w zw. z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś;

Mając na uwadze powyższe pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.7 z dnia 09.02.2021 r. tut. organ wystąpił do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, postanowieniem znak INZ.8103.17.6.2021.AD z dnia 06.07.2021 r., uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem znak GD.RZŚ.435.29.2021.MBC.3 z dnia 29.06.2021 r., uzgodnił RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, opinią znak SE.ZNS.80.4912.4.12 z dnia 16.03.2021 r., uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto w toku prowadzonego postępowania tut. organ wzywał Wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego raportu ooś. Stosowne odpowiedzi Inwestor przedkładał w dniach 02.04.2021r., 21.04.2021r., 25.05.2021r. oraz 01.06.2021r.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.6.2021.AT.13 z dnia 06.04.2021 r., pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.6.2021.AT.14 z dnia 22.04.2021 r. oraz pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.6.2021.AT.15 z dnia 27.05.2021r. tut. organ poinformował ww. organy współdziałające o zaistniałych zmianach i uzupełnieniach raportu ooś.

Natomiast zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.16 z dnia 27.05.2021 r. poinformował o powyższym strony postępowania. Zawiadomienie zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gdansk.rdos.gov.pl> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, a także przekazano do upublicznienia na tablicy ogłoszeń Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędu Miasta w Gdyni oraz Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wniosek oraz raport o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wpisane zostały do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust.2 pkt 9 ww. ustawy pod numerami, odpowiednio, 159/2021 oraz 160/2021. Wnioskodawca nie zażądał wyłączenia jawności któregośkolwiek z przedstawionych przy podaniu lub w toku postępowania dokumentów. Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś do doręczeń w niniejszej sprawie ma zastosowanie przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył, co następuje:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo-kolejowym i składa się z trzech zadań – budowy pirsu Portu Zewnętrznego, budowy nowych falochronów Portu Gdynia oraz dostosowania układu komunikacyjnego do obsługi nowej inwestycji.

Zgodnie z art. 61 § 4 kpa o wszczęciu przedmiotowego postępowania zawiadomiono strony postępowania, zidentyfikowane na podstawie danych wniosku oraz wykazu działek, na których przedmiotowe przedsięwzięcie będzie zrealizowane. Zawiadomienia dokonano pismem z dnia 09.02.2021 r. znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.2, oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.3 z dnia 09.02.2021 r., informując strony o możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków.

Zawiadomienie zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gdansk.rdos.gov.pl> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, a także przekazano do upublicznienia na tablicy ogłoszeń Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędu Miasta w Gdyni oraz Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Zgodnie z art. 59 ust.1 pkt 1 ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Stosownie do definicji zawartej w art. 3 ust.1 pkt 8 ustawy ooś, ocena taka obejmuje w szczególności: 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, 2) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, 3) zapewnienie możliwości

udziału społeczeństwa w postępowaniu. Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w niniejszej sprawie.

Zgodnie z art. 79 ustawy ooś przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W konsekwencji, w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko tut. organ podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia z dnia 16.07.2021 r. znak RDOS-Gd-WOO.420.4.2021.AT.21, informacje określone w art. 33 ustawy ooś, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 30 dniowy termin ich składania (okres od dnia 27.07.2021 r. do 25.08.2021 r. włącznie).

Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, a także przekazano do upublicznienia na tablicy ogłoszeń Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędu Miasta w Gdyni oraz Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. W każdym z ww. miejsc podanie do publicznej wiadomości informacji o przedmiotowym przedsięwzięciu wywieszone było przez pełnych 30 dni.

W postępowaniu z udziałem społeczeństwa, w zakreślonym terminie nie wpłynęły wnioski, ani uwagi od społeczeństwa.

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionym przez wnioskodawcę raporcie o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odpowiada pod względem struktury treści art. 66 ustawy ooś, a jego ustalenia są spójne, logiczne i przekonujące. Ustaleń dokonano także w łączności z informacjami ze standardowych formularzy danych opisujących obszary Natura 2000, na które oddziałuje przedsięwzięcie.

Wielkości terenów poszczególnych elementów planowanego portu zewnętrznego wyniosą:

1. Całkowita powierzchnia sztucznego lądu powstałego w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia (pirs zewnętrzny, przegrodzenie kanału południowego oraz poszerzenie nabrzeża Śląskiego) wyniesie ok. 150 ha.
2. Całkowita powierzchnia nowopowstałych akwenów wewnętrznych Portu Zewnętrznego wyniesie ok. 600 ha.
3. Całkowita powierzchnia falochronów osłonowych ok. 4,5 ha.
4. Całkowita powierzchnia terenu na lądzie przeznaczonego pod realizację układu drogowego i kolejowego wyniesie ok. 71 ha.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia przewidywana powierzchnia zajęcia terenów na morzu wyniesie ok. 1 705 ha.

Dodatkowo, zazwyczaj w niedużej odległości od palcu budowy organizowane jest przez wykonawcę robót zaplecze budowy. Jednakże ze względu na duże zróżnicowanie planowanych robót na etapie realizacji Portu Zewnętrznego w Gdyni (prace czerpalne i refulacyjne, prefabrykacja elementów konstrukcji hydrotechnicznych, budowa elementów mostowych, drogowych kolejowych, itd.) nie jest możliwe na tym etapie określenie terenów pod organizację zaplecza budowy. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że w zależności od rodzaju prowadzonych prac lokalizacja zaplecza budowy będzie również ulegała zmianie.

uzupełnieniach dokonano analizy w zakresie wariantów alternatywnych trasy przebiegu inwestycji tak, aby była ona jak najmniej kolizyjna z formami ochrony przyrody oraz pod względem wystąpienia możliwego potencjalnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Realizacja omawianego przedsięwzięcia będzie polegać na wybudowaniu nowego pirsu portowego na wodach Zatoki Gdańskiej wraz z nowym połączeniem kolejowym oraz drogowym. We wcześniejszych etapach prac w ramach projektu koncepcyjnego wytypowano 5 wariantów Portu Zewnętrznego. Różniły się one rozmieszczeniem przestrzennym, przewidywanymi funkcjonalnościami i przeznaczeniem poszczególnych części przyszłego terminala, zajmowaną powierzchnią i układem dróg wodnych, kolejowych i kołowych. Spośród wspomnianych 5 wariantów wybrano jeden, który następnie w toku konsultacji z podmiotami zewnętrznymi, w tym organami władzy państwowej oraz w wyniku analizy potencjalnych oddziaływań na środowisko, został zmodyfikowany.

W raporcie oś dokonano analizy wpływu na środowisko 5 alternatywnych wariantów pirsu zewnętrznego wraz z układem falochronów i nowych akwenów portowych, składających się z dwóch etapów realizacyjnych i różniących się m. in.: powierzchnią zajęcia terenu, docelową powierzchnią pirsu zewnętrznego, długością nowej linii brzegowej i falochronów osłonowych oraz kubaturą robót czerpalnych i zasypowych.

Wariant zerowy, czyli odstępianie od realizacji inwestycji. Brak realizacji inwestycji zablokuje możliwość dalszego rozwoju Portu Gdynia. Ze względów terenowych i położenia portu niemalże w centrum miasta, nie ma możliwości rozbudowy infrastruktury portowej na obszarach lądowych.

W ramach wielowariantowej koncepcji technicznej pirsu zewnętrznego planowanego przedsięwzięcia opracowano pierwsze cztery poniższe warianty:

Wariant 1a obejmował:

W Etapie I wykonanie:

- Osłony falochronowej części północnej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej w postaci falochronów pionowościennych o łącznej długości ~2120 m.
- Osłony falochronowej Portu Zewnętrznego od strony północnej o minimalnej długości ok. 1000 m w postaci falochronów przepuszczalnych, pełniących rolę wygaszacza fal.
- Osłony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej i częściowo południowej stanowi falochron pionowościenny o łącznej długości ~2055 m. Falochron ten prawie na całej długości stanowić będzie w pierwszej fazie budowy – obudowę pola refulacyjnego, a później, po zagęszczeniu refulatu, obudowę Terminala LNG i Elektrowni gazowej.
- Od południa przewiduje się wykonać część z docelowych falochronów osłonowych tj. 450 m falochronu pionowościennego oraz niewielki odcinek ~150 m falochronu prostopadłego do istniejącego falochronu Portu Gdynia.
- Obudowy południowej projektowanego Portu Zewnętrznego w docelowym kształcie.
- Pozostałe konstrukcje obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji pierwszego etapu budowy pirsu zewnętrznego.
- Prac czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze 18,5 mln. m³.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek, a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych na planowanych terminalach.
- Bliźniaczego Terminalu przeładunku paliw płynnych (vis-a-vis istniejącej BPPP) z poszerzeniem falochronu i dojazdem od strony lądu.
- Utwardzonego pasma komunikacyjnego przystosowanego do rozwiązań docelowych projektowanego portu.

- Dojazdowego pasma komunikacyjnego, drogowo-kolejowego, wzdłuż istniejącego Nabrzeża Śląskiego, które dla tych potrzeb będzie poszerzone o ~45 m na odcinku 560 m (rozwiązanie docelowe).

W Etapie II wykonanie:

- Nowego toru podejściowego od strony południowej – łączna długość toru ~6755 m szerokość 280 m na podejściu i 200 m wewnątrz basenu portowego.
- Docelowej osłony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego. Falochron w postaci falochronu pionowościennego o długości 500 m i przepuszczalnego o długości 900 m.
- Rozbiórki istniejącego falochronu Portu Gdynia na długości ~ 508 m i obudowy głowicy.
- Rozbiórki, w wymaganym zakresie, konstrukcji hydrotechnicznych Basenu II Portu Gdynia.
- Dobudowy Nabrzeża Angielskiego (10,25 m w stronę Basenu II) i zamknięcie basenu od strony zachodniej.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji drugiego etapu budowy portu – refulacja i zagęszczenie urobku.

Wariant 1b obejmował:

W Etapie I wykonanie:

- Osłon falochronowych części północnej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej w postaci falochronów pionowościennych o łącznej długości ~2120 m.
- Osłony falochronowej Portu Zewnętrznego od strony północnej o minimalnej długości ok. 1000 m w postaci falochronów przepuszczalnych, pełniących rolę wygaszacza fal.
- Falochronu pionowościennego o długości ok. 700 m dla od strony wschodniej.
- Falochronu pionowościennego o długości ok. 600 m od strony wschodniej, który będzie stanowić równocześnie obudowę pola refulacyjnego dla przyszłego terminalu.
- Nowego toru podejściowego od strony południowej o łącznej dł. ok. 6643 m i szer. 280 m, na podejściu o dł. 3149 m oraz akwenu w kształcie trapezu nierównomiernego dla umieszczenia centralnej obrotnicy dla wycieczkowców.
- Części docelowej osłony falochronowej od strony południowej jako falochronu pionowościennego o dł. ok. 450 m i 150 m przy istniejącym falochronie.
- Falochronu przepuszczalnego (tarczowego) o długości 700 m od strony południowej.
- Falochronu tarczowego osłaniającego o długości 1000 m. Konstrukcja tego falochronu jest tak zaprojektowana, aby w Etapie II budowy portu po niewielkiej jej przebudowie stanowiła nabrzeże eksploatacyjne nowego Terminala Kontenerowego a w międzyczasie stanowiła ochronę przed falowaniem dla obudowy pola refulacyjnego.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji pierwszego etapu budowy portu.
- Rozbiórki istniejącego falochronu Portu Gdynia na dł. ok. 275 m i obudowę głowicy.
- Rozbiórki, w wymaganym zakresie, konstrukcji hydrotechnicznych Basenu II.
- Dobudowy Nabrzeża Angielskiego (10,25 m w stronę Basenu II) i zamknięcia basenu od strony zachodniej.
- Zabudowy Nabrzeża Remontowego Stoczni Nauta pod węzeł komunikacyjny.
- Robót czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze ok. 21,6 mln. m³.
- Utwardzonego pasma komunikacyjnego przystosowanego do rozwiązań docelowych projektowanego portu w pierwszej fazie budowy, szerokość pasma wyniesie 100 m.
- Dojazdowego pasma komunikacyjnego, drogowo-kolejowego, wzdłuż istniejącego Nabrzeża Śląskiego, które dla tych potrzeb będzie poszerzone o ok. 45 m na odcinku ok. 560 m.
- Dwóch stanowisk statkowych o dł. linii cumowniczo-odbojowej ok. 550+560 m z dojazdowym pasmem komunikacyjnym i parkingami na potrzeby terminalu pasażerskiego.

- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.

W Etapie II wykonanie:

- Dokończenia falochronu pionowościennego o dł. ok. 155 m od strony wschodniej.
- Docelowego falochronu pionowościennego o dł. ok. 600 m i falochronu przepuszczalnego (tarczowego) o dł. 500 m.
- Wykonanie konstrukcji nabrzeży przeładunkowych projektowanych z wykorzystaniem 1000 m konstrukcji falochronu przepuszczalnego wykonanego w I Etapie robót.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.
- Wariant 1c Jest to wariant w wersji docelowej identyczny jak Wariant 1b, w którym przyjęto inny podział etapowania robót. W tym wariantcie poniżej wymienione elementy będą realizowane w Etapie II a nie I jak w Wariantcie 1b:
- Rozbiórki istniejącego falochronu Portu Gdynia na dł. ok. 275 m i obudowę głowicy.
- Rozbiórki, w wymaganym zakresie, konstrukcji hydrotechnicznych Basenu II.
- Dobudowy Nabrzeża Angielskiego (10,25 m w stronę Basenu II) i zamknięcia basenu od strony zachodniej.
- Zabudowy Nabrzeża Remontowego Stoczni Nauta pod węzeł komunikacyjny.
- Dwóch stanowisk statkowych o dł. linii cumowniczo-odbojowej ok. 550+560 m z dojazdowym pasmem komunikacyjnym i parkingami na potrzeby terminalu pasażerskiego.

Wariant 2 obejmował

W Etapie I wykonanie:

- Oslony falochronowej części północnej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej w postaci falochronów pionowościennych o łącznej dł. ok. 1520 m.
- Oslony falochronowej Portu Zewnętrznego od strony północnej – przyjęto pełne zamknięcie projektowanego awanportu. Przewiduje się falochron pełny pionowościenny o dł. 730 m i ok. 1455 m konstrukcji falochronu przepuszczalnego (np. tarczowej).
- Oslony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej i częściowo południowej jako falochronu pionowościennego o łącznej dł. ok. 2 020 m.
- Falochronu osłonowego przepuszczalnego o dł. ok. 1300 m od strony południowej.
- Konstrukcji zamknięcia części pasma komunikacyjnego o długości 615 m.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pola refulacyjnego przewidzianych dla realizacji pierwszego etapu budowy portu.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.

W etapie tym projektuje się wykonać w pełnym zakresie:

- Utwardzonego pasma komunikacyjnego przystosowanego do rozwiązań docelowych projektowanego portu.
- Dojazdowego pasma komunikacyjnego, drogowo-kolejowego, wzdłuż istniejącego Nabrzeża Śląskiego, które dla tych potrzeb będzie poszerzone o ok. 20 m na odcinku 550 m + 166 m.
- Robót czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze ok. 17,7 mln. m³.

W Etapie II wykonanie:

- Pełnej osłony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego, falochron pionowościenny o długości ~980 m co wraz z odcinkiem zrealizowanym w I etapie stanowi odcinek o długości 2280 m. Falochron stanowi równocześnie obudowę pola refulacyjnego Terminala Masowego i Terminala Kontenerowego.
- Pola refulacyjnego z obudową pod terminal gazowy w północnej części portu.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji drugiego etapu budowy portu.

- Robót czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze ok. 4,5 mln. m³.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.

Wariant 3 obejmował:

W Etapie I wykonanie:

- Oslony falochronowej części północnej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej w postaci falochronów pionowościennych o łącznej dł. ok. 2 120 m.
- Oslony falochronowej Portu Zewnętrznego od strony północnej o minimalnej dł. to 1000 m, jako falochronu przepuszczalnego (np. tarczowego).
- Oslony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego od strony wschodniej i częściowo południowej stanowiącej falochron pionowościenny o łącznej dł. ok. 2 475 m.
- Od południa części docelowej obudowy brzegu o dł. ok. 950 m i tymczasowej konstrukcji podtrzymującej pole refulacyjne dla pasm komunikacyjnych.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji pierwszego etapu budowy portu.
- Robót czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze ok. 17,7 mln. m³.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.
- Utwardzonego pasma komunikacyjnego przystosowanego do rozwiązań docelowych o max. szerokości 457 m.
- Dojazdowego pasma komunikacyjnego, drogowo-kolejowego, wzdłuż istniejącego Nabrzeża Śląskiego, które dla tych potrzeb będzie poszerzone o ok. 25 m na odcinku dł. ok. 617 m +89 m (rozwiązanie docelowe).

W Etapie II wykonanie:

- Nowego toru podejściowego od strony południowej o dł. ok. 5,8 km i szer. 280 m na podejściu i 200 m wewnątrz basenu portowego.
- Docelowej osłony falochronowej części południowej projektowanego Portu Zewnętrznego w konstrukcji falochronu pionowościennego o dł. 800 m i falochronu przepuszczalnego (np. tarczowego) o długości 600 m.
- Pozostałych konstrukcji obudowy pól refulacyjnych przewidzianych dla realizacji drugiego etapu budowy portu – refulacja i zagęszczenie urobku.
- Robót czerpalnych na nowych akwenach o kubaturze ok. 4,6 mln. m³.
- Prac refulacyjnych i zagęszczających urobek a następnie wykonanie nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.

W wyniku wielokryterialnej oceny porównawczej wariantów: 1a, 1b/ 1c, 2 i 3 pod względem m. in.: warunków nawigacyjnych, falowania, uwarunkowań ekonomicznych, bilansu robót czerpalnych i refulacyjnych, wpływu na panoramę widokową z układu urbanistycznego miasta Gdyni oraz kolizji Portu Zewnętrznego z infrastrukturą Marynarki Wojennej do dalszych prac projektowych został wybrany wariant 1b, na bazie którego zaprojektowany pierwotny wariant inwestorski oznaczony jako wariant 1b II, który obejmował następujące założenia techniczne:

W Etapie I zakładał wykonanie:

- Oslony falochronowej w części wschodniej i północnowschodniej w postaci falochronów pionowościennych o łącznej dł. ok. 2000 m.
- Oslony falochronowej w części północnej, dla zabezpieczenia potrzeb I Etapu o łącznej minimalnej długość 2000 m Przyjęto konstrukcję falochronów jako częściowo przepuszczalną.
- Przebudowy części Nabrzeża Śląskiego o dł. ok. 600 m z wyjściem na wodę maksymalnie o 35m, załadownia pozyskanego obszaru, zagęszczenie urobku i przebudowy zaplecza nabrzeża dla realizacji projektowanego dostępu drogowo-kolejowego

- Przegrodzenie i załadowanie obszaru Kanału Południowego Portu Gdynia na długości ok. 100 m i szerokości ok. 120 m pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego wraz z załadowaniem powstałego akwenu.
- Robót pogłębiarskich na nowych akwenach portu o kubaturze ok. 18 mln. m³ z jednoczesnym refulowaniem urobku na pole refulacyjne, a następnie jego zagęszczanie.
- Nawierzchni składowych i manewrowych oraz obiektów budowlanych planowanych terminali.
- Oznakowania nawigacyjnego docelowego i tymczasowego w trakcie realizacji budowy portu.

W Etapie II zakładał wykonanie:

- Przedłużenie falochronu wschodniego do docelowej lokalizacji główki wejściowej prawej wejścia zewnętrznego południowego.
- Oślony falochronowej w części południowej do docelowej lokalizacji główki wejściowej lewej wejścia zewnętrznego południowego.
- Ostrogi falochronowej o dł. ok. 150 m prostopadłej do istniejącego falochronu.
- Robót rozbiórkowych konstrukcji zamykających Basen II – po Stoczni Nauta, wystającej części Pirsu Południowego oraz oczepu Nabrzeża Rybnego.
- Nabrzeża zamykającego Basen II na przedłużeniu linii wykonanej w ramach odrębnego przedsięwzięcia wraz z załadowaniem pozyskanego akwenu.
- Nowej linii Nabrzeża Śląskiego o długości ok. 600 m, poprzez wyjście na wodę ok. maksymalnie 35 m i zakotwienie do konstrukcji nabrzeża wykonanego w Etapie I wraz z załadowaniem akwenu pozyskanego dla rozbudowy nabrzeża Śląskiego. W dalszej kolejności wykonanie pasma komunikacyjnego i parkingów wraz z niezbędnym infrastrukturą.
- Niezbędnych robót rozbiórkowych nadbudowy Nabrzeża Angielskiego.
- Nowej linii Nabrzeża Angielskiego o dł. ok. 550 m, poprzez wyjście na wodę ok. 12 m i załadowanie pozyskanego akwenu wraz z zagęszczeniem zasypów. W dalszej kolejności wykonanie pasma komunikacyjnego i parkingów wraz z niezbędnym infrastrukturą.
- Rozbiórki istniejącego falochronu osłonowego Portu Gdynia na odcinku o dł. ok. 275 m i otwarcie wejścia do Basenu II bezpośrednio od strony Zatoki Gdańskiej,
- Robót pogłębiarskich o kubaturze ok 3 mln. m³ i refulacyjnych
- Obiektów kubaturowych Terminala Pasażerskiego (Wycieczkowców),
- Oznakowań nawigacyjnych przewidzianych dla tego etapu budowy Portu Zewnętrznego.

W wyniku przeprowadzonej, w ramach prac nad Raportem ooś, analizy potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny stwierdzono, że ulokowanie terminalu pasażerskiego w Basenie II będzie miało znaczący niekorzystny wpływ na klimat akustyczny dzielnicy Śródmieście. W związku z powyższym, ZMPG S.A. podjął uchwałę nr 125/VIII/2020 o zmianie zakresu planowanego przedsięwzięcia i odstąpieniu od realizacji Etapu II pierwotnego Wariantu Inwestorskiego (1b II). Ostateczny wariant inwestorski jest wariantem jedno - etapowym i nie przewiduje budowy terminala dla statków pasażerskich w Basenie II.

Projektowany w ramach planowanego przedsięwzięcia drogowy układ komunikacyjny będzie stanowił element bezkolizyjnego połączenia drogowego pirsu zewnętrznego z ul. Janka Wiśniewskiego poprzez Węzeł Ofiar Grudnia '70 w standardzie sieci TEN-T. W ramach planowanej inwestycji realizowany będzie końcowy odcinek ww. układu drogowego o długości ok. 1,0 – 1,5 km umożliwiający skomunikowanie pirsu zewnętrznego z nowym układem.

Drogowy układ komunikacyjny analizowany był dla 3 wariantów (1 wariantu inwestorskiego i 2 wariantów alternatywnych):

- wariant I – wykorzystanie ulicy Nowej Węglowej dla potrzeb komunikacyjnych Portu Gdynia, w tym obsługi Mola Węglowego,

- wariant II – obsługa komunikacyjna z wykorzystaniem ulicy Nowej Polskiej po jej dalszej rozbudowie (wariant inwestorski omówiony we wcześniejszej części opracowania),
- wariant III – dodatkowe niezależne połączenie drogowe poprzez obszar Międzytorza, pomiędzy Węzłem Ofiar Grudnia a Molem Węglowym.

Wariant I – Nowa Węglowa

Droga krajowa w wariantcie I - Nowa Węglowa na odcinku od Mola Węglowego w kierunku Węzła Ofiar Grudnia '70 projektowana jest w przekroju dwujezdniowym z 2 pasami ruchu w każdą stronę. Przyjęto początek drogi krajowej klasy GP 2/2 w miejscu projektowanego ronda na załadawianym obszarze Basenu II w rejonie Mola Węglowego. W ramach planowanego przedsięwzięcia w Wariantcie I przewidziane jest wybudowanie ww. ronda i ok. 1000 m odcinka drogi pozwalającej na dowiązanie się układu drogowego Portu Zewnętrznego z planowaną drogą krajową w kierunku zachodnim do Węzła Ofiar Grudnia '70 i połączeniem z istniejącym układem ulicznym.

Trasa projektowanej drogi od ronda biegnie pod istniejącym wiaduktem w ciągu ul. Wendy a następnie w śladzie pokrywającym się z korytarzem przewidzianym w MPZP pod ul. Nową Węglową oraz z projektem „Budowa ul. Nowej Węglowej w Gdyni oraz rozbudowa ul. Waszyngtona wraz z dowiązaniem do istniejącego układu komunikacyjnego” opracowanego przez Kontrakt Sp. z o. o. w 10.2016 r. Wprowadzono w planie sytuacyjnym korekty w stosunku do tych 2 opracowań polegające na lokalnych odsunięciach projektowanej trasy w kierunku południowym, ze względu na projektowany układ torowy w ramach inwestycji „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni” (Multiconsult Polska sp. z o. o. 2018 r).

Wariant III – Międzytorze

Droga krajowa w wariantcie III – „Międzytorze” na odcinku od mola Węglowego do Węzła Ofiar Grudnia '70 projektowana jest w przekroju dwujezdniowym z 2 pasami ruchu w każdym kierunku. Przyjęto początek drogi krajowej klasy GP 2/2 w miejscu projektowanego ronda na załadawianym obszarze Basenu II w rejonie mola Węglowego, jak w Wariantcie I. W ramach planowanego przedsięwzięcia w Wariantcie III przewidziane jest wybudowanie ww. ronda i ok. 1000 m odcinka drogi pozwalającej na dowiązanie się układu drogowego Portu Zewnętrznego z planowaną drogą krajową w kierunku zachodnim do Węzła Ofiar Grudnia '70 i połączeniem z istniejącym układem ulic. Trasa projektowanego odcinka drogi biegnie pod istniejącym wiaduktem w ciągu ul. Wendy. Na odc. od km ok. 0+700 do km 1+000 projektowane są 2 łuki poziome $R=200$ i $R=250$ m, którymi trasa jest wprowadzana (ponad istniejącymi i projektowanymi torami) w obszar planowanej rezerwy pod planowane torowisko. Z uwagi na planowany i istniejący układ torowy cały dalszy odcinek, do węzła Ofiar Grudnia '70 projektowany jest na estakadach.

Wariant 1b (Inwestorski), na podstawie przeprowadzonych analiz, został wskazany jako racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Jego oddziaływania na etapie realizacji, będą miały najmniejszą skalę, w porównaniu z innymi wariantami, ze względu na najmniejszą powierzchnię zabudowy pirsu, a tym samym najmniejszą skalę prac budowlanych i najkrótszy okres ich trwania. Oddziaływania stwierdzone na etapie realizacji przedsięwzięcia będą w głównej mierze krótkoterminowe i chwilowe o lokalnej skali i nie wpłyną znacząco na faunę i florę morską (zgodnie z analizą przewiduje się nieznaczne niszczenie siedlisk bentosowych, niszczenie siedlisk ornitofauny, pogorszenie warunków życiowych ichtiofauny) oraz obszary chronione. Oddziaływania średnioterminowe zidentyfikowane zostały ze względu na wpływ na elementy hydromorfologiczne (załadowanie, wytworzenie sztucznej konstrukcji, zmiana głębokości dna), hydrologiczne (prądy, wysokość fal, transport rumowiska) oraz elementy fizyko-chemiczne (wzrost zawartości zawiesiny w wodzie). Jednakże wszystkie te oddziaływania będą miały nieistotny charakter o lokalnym zasięgu. Oddziaływanie stałe zidentyfikowane zostało dla krajobrazu, gdzie nowy pirs będzie stanowił nowy, dominujący element w lokalnym krajobrazie.

Zgodnie z wybranym wariantem realizacja planowanego przedsięwzięcia w części wodnej obejmować będzie:

1. Budowę pirsu zewnętrznego o łącznej docelowej powierzchni użytkowej około 150 ha, o poniższych parametrach:
 - a) linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego północnego o łącznej długości około 2 km z głębokością techniczną 17 m;
 - b) linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego zachodniego o łącznej długości około 0,5 km z głębokością techniczną 14 m;
 - c) linii cumowniczej nabrzeża wschodniego o łącznej długości około 0,7 km z głębokością techniczną 14 m;
 - d) falochronu brzegowego południowego o długości około 2,3 km, w tym:
 - falochron stawiany o dł. ok. 0,6 km,
 - falochron o konstrukcji mieszanej z narzutem ochronnym o długości ok. 1,5 km,
 - falochron z pochłaniaczem falowania o dł. ok. 0,2 km.
2. Budowę falochronów osłonowych:
 - a) dwa osłonowe wschodnie falochrony o łącznej długości około 2 km;
 - b) trzy osłonowe północne falochrony o długości około 2 km.
3. Budowę nowych akwenów portowych i torów podejściowych:
 - a) północny tor wodny dla jednostek Marynarki Wojennej o głębokości 16 m z północnym wejściem o szerokości około 120 m,
 - b) główny tor podejściowy o szerokości ok. 600 m z nowym wejściem głównym o szerokości ortogonalnej do osi głównego toru podejściowego około 280 m i głębokości około 20 m,
 - c) część toru południowego o szerokości ok. 200-360 m i o głębokości ok. od 14 do 20 m z obrotnicą południową o średnicy około 800 m i głębokości około 14 m,
 - d) awanport północny o łącznej powierzchni około 106 ha, o głębokości ok. 20 m wraz z obrotnicą o średnicy około 860 m;
 - e) awanport południowy o łącznej powierzchni około 112 ha, o głębokości około 18 m;
 - f) akwenów przyległych do pirsu zewnętrznego o łącznej powierzchni około 56 ha i głębokości ok. od 14 m do 18,5 m.
4. Przebudowa Nabrzeża Śląskiego o długości około 600 m z wyjściem maksymalnie na 35 m na wodę i załadowniem pozyskanego obszaru pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego.
5. Przegrodzenie i załadowniem obszaru Kanału Południowego Portu Gdynia na długości około 100 m i szerokości około 120 m pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego wraz z załadowniem powstałego akwenu.
6. Budowa obiektów kubaturowych na pirsie zewnętrznym o łącznej powierzchni zabudowy około 20 000 m², w tym:
 - a) magazyn terminala kontenerowego jako budynek o powierzchni zabudowy około 8 000 m²,
 - b) budynek III-kondygnacyjny socjalno-biurowy terminala kontenerowego o powierzchni zabudowy około 10 000 m²,
 - c) warsztat naprawczy o powierzchni zabudowy około 3 000 m² przeznaczony do wykonywania podstawowych czynności w zakresie mechaniki pojazdów,
 - d) brama wjazdowa i wyjazdowa o powierzchni zabudowy około 3 000 m².
7. Roboty czerpalne o łącznej kubaturze około 26,83 mln m³ i roboty zasypowe o łącznej kubaturze około 21,46 mln m³.

Zakres inwestycji na terenie lądowym obejmować będzie budowę układu komunikacyjnego łączącego zewnętrzny pirs Portu Gdynia z planowanym układem drogowym w standardzie sieci

TEN-T. Układ będzie pełnił strategiczną rolę w rozbudowie Portu w Gdyni, ponieważ zapewni obsługę ruchu tranzytowego z drogi S6 (docelowo S7) do Portu w Gdyni w sposób bezkolizyjny.

Układ komunikacyjny w części objętej zakresem niniejszego przedsięwzięcia będzie składać się z dwóch odcinków:

1. Odcinek od Mola Węglowego (tzw. Węzeł Port Zewnętrzny) do Ronda Karlskrona (tzw. Węzeł Terminal Promowy).

Droga w przekroju dwujezdniowym z 2 pasami ruchu w każdym kierunku. Początek drogi przyjęto w miejscu planowanego ronda na obszarze załadowanego fragmentu Basenu II (realizowanego w ramach odrębnego zamierzenia inwestycyjnego) na zapleczu przebudowanego Nabrzeża Remontowego w rejonie Mola Węglowego. Projektowane rondo, o średnicy zewnętrznej powyżej 50 m umożliwi powiązanie drogi krajowej z istniejącym układem ulic oraz drogą wewnętrzną Portu Gdynia obsługującą ruch z projektowanego Portu Zewnętrznego. Następnie trasa biegnie równolegle do ul. Wendy na planowanej estakadzie w kierunku Ronda Karlskrona (Węzeł Terminal Promowy).

2. Odcinek od Węzła Terminal Promowy w kierunku Węzła Ofiar Grudnia`70 w granicach planowanej inwestycji.

Na tym odcinku projektuje się wykonanie około 600 m drogi w śladzie istniejącej południowej jezdni ul. Polskiej. Zakłada się przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku, stanowiący element łączący drogę portową z planowaną drogą krajową (Drogą Czerwoną).

Przebudowa układu drogowego będzie obejmować:

- rozbiórkę budowli, budynków oraz obiektów budowlanych;
- likwidację, budowę i przebudowę torów kolejowych;
- budowę i przebudowę ulic, budowę obiektów inżynierskich (wiaduktów), jezdni i chodników oraz nawierzchni na terenie pozyskanym w ramach załadowania części Basenu II (realizowanej w ramach odrębnego przedsięwzięcia);
- likwidację, przebudowę i budowę sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, gazowej, wodociągowej, ciepłowniczej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, odwodnieniowej;
- budowę oświetlenia ulicznego i sygnalizacyjnego,
- budowę przejazdów drogowo-kolejowych,
- wycinkę oraz organizację zieleni.

Parametry planowanej drogi:

- a) odcinek drogi wewnątrzportowej od ronda na Molo Węglowym do ronda Karlskrona:
 - klasa drogi Z 2/2 (zbiorcza dwujezdniowa);
 - prędkość projektowa $V_p=50$ km/h;
 - nośność 115 kN/oś.
- b) odcinek drogi łączącej układ wewnątrzportowy z drogą krajową o długości około 600m od ronda Karlskrona do końca zakresu planowanego przez ZMPG S.A. przedsięwzięcia (na wysokości Magazynu H) będzie klasy GP2/2 o kategorii ruchu KR6.

W ramach budowy Portu Zewnętrznego niezbędne jest również wykonanie nowych układów kolejowych oraz przebudowa istniejących. Całość robót kolejowych będzie obejmowała:

- budowę bocznic kolejowej na nowym pirsie Portu Zewnętrznego o długości całkowitej nie mniejszej niż 905 m, złożonej z 8 torów ładunkowych o długości użytkowej około 780 m każdy tor. W ramach bocznic zbudowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK).
- budowę 2 torów dojazdowych na łącznej długości około 2x1700 m na odcinku od przejazdu kolejowo-drogowego w ul. Chrzanowskiego do torów ładunkowych na terminalu przeładunkowym wraz z budową urządzeń SRK.

- przebudowę istniejącego układu kolejowego Portu na długości od 330 m (kierunek nabrzeże Szwedzkie) do 490 m (kierunek nabrzeże Śląskie) na odcinku od przejazdu kolejowo-drogowego w ul. Chrzanowskiego wraz z przejazdem w kierunku istniejących nabrzeży wraz z przebudową urządzeń SRK.

Przebudowę istniejących układów kolejowych Portu, umożliwiających rozdzielanie ruchu kolejowego na:

- bezkolizyjny ruch składów do istniejących terminali zlokalizowanych przy nabrzeżu Szwedzkim i Śląskim,
- bezkolizyjny ruch składów do bocznicy kolejowej na terminalu przeładunkowym.

W ramach budowy torów dojazdowych do terminala kontenerowego oraz przebudowy istniejącego układu kolejowego Portu Gdynia zostaną również przebudowane istniejące układy kolejowe PKP PLK S.A. wraz z urządzeniami SRK na długości 440 m od przejazdu kolejowo-drogowego w ul. Chrzanowskiego w kierunku stacji kolejowej.

Wariant inwestorski zakłada wyburzenia budynków kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym – 5 obiektów kubaturowych o łącznej powierzchni zabudowy ok. 5 338 m². Wyżej wymienione budynki stanowią obiekty przemysłowe po zlikwidowanej w tym miejscu Stoczni NAUTA.

Elementy infrastruktury na potrzeby Marynarki Wojennej

- północny tor wodny dla jednostek Marynarki Wojennej o głębokości 16 m z północnym wejściem o szerokości około 120 m.

Działania składające się na budowę Portu Zewnętrznego i Falochronów :

1. Organizacja stanowiska prefabrykacji skrzyń przy nabrzeżu w Porcie Gdynia.
2. Organizacja placów składowych w Porcie Gdynia, na materiały przeznaczone do budowy falochronów i Portu Zewnętrznego.
3. Organizacja zaplecza budowy w porcie przez Wykonawcę i Podwykonawców robót.
4. Pograżanie ścianek szczelnych, palościanek oraz ścianek kombinowanych z grodzic i rur stalowych stanowiących obudowę pirsu zewnętrznego oraz konstrukcję północnych falochronów pełniących funkcję wygaszaczy falowania wraz z ich zakotwieniem mikropalami lub stalowymi palami kotwiącymi.
5. Wykonanie wykopów roboczych, ułożenie geowłókniny i wykonanie podsypki z tłucznia i kamienia, pod ustawienie prefabrykowanych elementów tworzących konstrukcję wschodnich falochronów osłonowych (Wyspowych) oraz południowej obudowy terminala (falochron osłonowy brzegowy).
6. Prefabrykacja, przeholowanie oraz ustawienie skrzyń jw. oraz wypełnienie skrzyń urobkiem z prac czerpalnych dowiezionym szalandami.
7. Załadowanie akwenu Pirsu poprzez refulację materiału pozyskanego z pogłębienia torów podejściowych i nowych akwenów Portu Zewnętrznego.
8. Zagęszczanie refulatu wypełniającego korpus pirsu metodą wibrowymiany, polegającą na formowaniu w podłożu kolumn żwirowych z wykorzystaniem wibratora lub z wykorzystaniem innych metod, których wybór zależny będzie od decyzji Wykonawcy robót budowlanych.
9. Wykonanie żelbetowych płyt nabrzeży pirsu wraz z oczepami na ściankach szczelnych oraz żelbetowych nadbudów falochronów osłonowych i wygaszaczy falowania wraz z montażem prefabrykowanych elementów odbijaczy fal.
10. Wykonanie narzutów kamiennych wzdłuż wschodnich falochronów osłonowych, północnych falochronów pełniących funkcję wygaszaczy falowania oraz wzdłuż niektórych nabrzeży pirsu.

11. Wykonanie żelbetowych nawierzchni i placów Terminali, nawierzchni asfaltowych dróg dojazdowych oraz budowa torów kolejowych.
12. Budowa obiektów kubaturowych Terminali (budynki socjalno-biurowe, magazyny, warsztaty, myjnie itp.).
13. Wykonanie obiektów i sieci instalacji elektrycznych, instalacji teletechnicznych oraz instalacji wod.-kan.

Główne elementy infrastruktury technicznej pirsu:

1. Urządzenia odbojowe (odbojnice modułowe).
2. Pachoły cumownicze pierwszej linii cumowniczej.
3. Pachoły cumownicze drugiej linii cumowniczej (sztormowe).
4. Tory kolejowe.
5. Instalacje zasilania elektrycznego.
6. Instalacje telekomunikacyjne i zdalnego sterowania.
7. Kanalizacja deszczowa.
8. Infrastruktura do odbioru ścieków ze statków handlowych.
9. Infrastruktura umożliwiająca w przyszłości zasilanie statków w energię elektryczną z lądu.

Działania składające się na funkcjonowanie Portu Zewnętrznego przewiduje się:

W obrębie terminalu kontenerowego:

- przyjmowanie statków kontenerowych i ich obsługa przeładunkowa,
- obsługa eksploatacyjna statków kontenerowych, w tym odbieranie odpadów, dostawy zaopatrzeniowe, zasilanie w energię elektryczną z lądu (opcja), wymiany załogi,
- manipulacje ładunkiem, w tym przeładunki z/na środki transportu, formowanie i rozformowanie kontenerów, kontrole graniczne i inspekcje ładunków,
- manipulacje sprzętem kontenerowym – usługi depot'owe (może być dostępne w początkowej fazie uruchomienia terminalu, zapewne po jakimś czasie ta funkcja zostanie przeniesiona na zewnętrzne depot'y)
- codzienna obsługa oraz okresowy serwis całego wyposażenia terminalu, w szczególności urządzeń przeładunkowych, w tym dostawy paliwa i materiałów eksploatacyjnych,
- wynajem powierzchni biurowych i dostawy mediów,
- przyjmowanie składów kolejowych i ich obsługa przeładunkowa,
- przyjmowanie samochodów ciężarowych i ich obsługa przeładunkowa,
- składowanie ładunków oraz kontenerów,
- usługi magazynowe i konfekcjonowanie ładunków,
- działania służb granicznych i obsługa przejścia granicznego w pełnym zakresie.

W obrębie terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych:

- przyjmowanie statków i ich obsługa przeładunkowa,
- obsługa eksploatacyjna statków, w tym odbieranie odpadów, dostawy zaopatrzeniowe, zasilanie w energię elektryczną z lądu (opcja), wymiany załogi,
- manipulacje ładunkiem, w tym przeładunki z/na środki transportu, przygotowanie ładunku do transportu morskiego/lądowego (jeżeli pojawi się relacja importowa), kontrole graniczne i inspekcje ładunków – w tym wstępne montowanie elementów wież wiatrowych,
- codzienna obsługa oraz okresowy serwis całego wyposażenia terminalu, w szczególności urządzeń przeładunkowych, w tym dostawy paliwa i materiałów eksploatacyjnych,
- wynajem powierzchni biurowych i dostawy mediów,

- przyjmowanie samochodów ciężarowych i ich obsługa przeładunkowa,
- składowanie ładunków,
- działania służb granicznych i obsługa przejścia granicznego w pełnym zakresie.

W obrębie terminalu pasażerskiego:

- przyjmowanie statków i obsługa ich pasażerów (wejście/ zejście na ląd),
- obsługa eksploatacyjna statków, w tym odbieranie odpadów, dostawy zaopatrzeniowe, zasilanie w energię elektryczną z lądu (opcja), wymiany załogi,
- przyjmowanie autokarów, busów i samochodów osobowych do przewozu pasażerów,
- udostępnienie pieszej i rowerowej ścieżki dojścia do stanowiska postoju statku wycieczkowego,
- działania służb granicznych i obsługa przejścia granicznego w pełnym zakresie.

Do głównych rodzajów urządzeń przeładunkowych, w które będzie wyposażony Port Zewnętrzny zaliczają się:

- suwnice nabrzeżowe do wyładunku i załadunku statków (STS),
- inne dźwigi do obsługi statków (opcja, zwłaszcza przy offshore)
- suwnice placowe do manipulacji kontenerami (RTG)
- suwnice do obsługi bocznicy kolejowej (RMG),
- pojazdy podsiębierne,
- reach stacker'y,
- ciągniki siodłowe (IMV) oraz naczepy kontenerowe,
- sztaplarki i inne ładowarki, w zależności od obsługiwanego ładunku,
- inne pojazdy do obsługi terminalu.

Wyposażenie pirsu w powyżej wymienione urządzenie będą zależało od założeń technicznych Partnera Prywatnego, który będzie współinwestorem budowy pirsu zewnętrznego. Ze względu na fakt, że proces wyboru partnera prywatnego nie został zakończony, w obecnej chwili nie jest możliwe określenie ilości sprzętu oraz jego parametrów technicznych. Do analiz oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyjęto następujące założenia:

- 15 suwnic STS,
- 25 suwnic RTG,
- 3 suwnice RMG,
- 72 pojazdy IMV.

Ze względu na założenia projektowe tj. zapewnienie obsługi największych statków kontenerowych, które mogą wpłynąć na Bałtyk o wielkości ok. 24 000 TEU do analizy oddziaływania m. in. na ptaki i krajobraz zostały przyjęte największe suwnice funkcjonujące na Terminalu Kontenerowym DCT w Gdańsku (DCT).

Na podstawie danych pozyskanych od DCT suwnice (STS) będą stanowić w Porcie Zewnętrznym w Gdyni stałe dominanty wysokościowe, widoczne z daleka i osięgające wysokość ok. 130 m przy podniesionym ramieniu.

W trakcie budowy Portu Zewnętrznego niezbędne będzie przetransportowanie materiałów budowlanych w miejsce ich wbudowania przy użyciu sprzętu pływającego (transport morski). Ten rodzaj transportu będzie wymagany przy dostarczeniu następujących materiałów:

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| – geowłóknina | 110 000 m ² |
| – tłuczeń | 191 000 t |
| – narzut kamienny | 790 000 t |
| – materace gabionowe umocnienia dna | 41 500 m ² (27 000 t) |

- prefabrykowane skrzynie żelbetowe 79 500 m³ betonu (53 szt. o dł. = 50 m)
- prefabrykaty żelbetowe 27 800 m³ (5 600 szt. o śr. dł. = 2,0 m)
- gwiazdobloki 5t 15 300 szt. (35 500 m³ betonu)
- beton 41 255 m³
- stal zbrojeniowa 3 300 t (80kg/m³ betonu)
- stalowa ścianka szczelna 15 500 t (16 700 szt.)
- stalowe pale rurowe 50 500 t (7 400 szt.)

Do przetransportowania ww. materiałów zostaną użyte następujące środki transportu morskiego:

- barki do przewozu materiałów sypkich (piasek, tłuczeń);
- pontony do przewozu pozostałych materiałów i prefabrykatów oraz do transportu betonomieszarek z betonem;
- szalandy do przewozu urobku wydobytego z dna morskiego;
- holowniki do obsługi barek, pontonów, szaland oraz do transportu zwodowanych prefabrykowanych skrzyń żelbetowych;

Planuje się, że wszystkie materiały przywożone drogą lądową będą ładowane na środki transportu z wykorzystaniem nabrzeży znajdujących się w Porcie Gdynia. W przypadku materiałów transportowanych drogą morską nie można wykluczyć ich składowania na lądzie przed wykorzystaniem do prac budowlanych. Jednakże nie można tego jednoznacznie określić na tym etapie, gdyż harmonogram prac i sposób organizacji dostaw względem wykorzystania materiałów będzie ustalał wykonawca robót budowlanych z poszanowaniem warunków określonych w decyzjach administracyjnych. Dodatkowo, zwyczajowo w niedużej odległości od palcu budowy organizowane jest przez wykonawcę zaplecze budowy, na którym w miarę potrzeb można składować materiały budowlane. Ze względu na usytuowanie Portu Gdynia w centrum miasta i deficyt terenów z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że materiały budowlane będą dostarczane na bieżąco a nie składowane na zapleczu budowy.

Należy podkreślić, że budowa portu zewnętrznego będzie realizowana przy funkcjonującym porcie w związku z tym, zarówno ruch jednostek pływających dostarczających ww. materiały jak i jednostek specjalistycznych (pogłębiarek, szaland, itd.) realizujących przedsięwzięcie będzie musiał być skorelowany z ruchem jednostek handlowych tak, aby nie doszło do kolizji i utrudnień w manewrach.

Urobek pozyskany z dna morskiego, podczas prac pogłębiarskich na torach wodnych będzie transportowany szalandami lub rurociągami tłocznymi na miejsce jego zagospodarowania. Przewidywana wielkość urobku do wbudowania to ok. ok. 22 mln. m³. Do głównych prac czerpalnych przewiduje się wykorzystywanie:

- pogłębiarek nasiębiernych do przewozu urobku,
- rurociągów tłocznych do przesyłania urobku.

Prefabrykowane skrzynie żelbetowe będą wodowane przy nabrzeżu portu i następnie, po uzyskaniu pływalności, będą holowane przez holowniki na miejsce ich wbudowania.

Zaplanowana inwestycja w części lądowej będzie realizowana na terenach silnie przekształconych antropogenicznie, na obszarach zwartej zabudowy i terenach przemysłowych. Likwidacja obiektów kubaturowych oraz powstanie nowych, w tym także modernizacja i rozbudowa istniejących ciągów komunikacyjnych drogowych i kolejowych, przekształcenie podziemnej infrastruktury i rozbudowa istniejących podziemnych sieci technicznych nie zmieni w znaczący sposób i tak silnie przekształconej już powierzchni terenu Portu Gdynia. Największą i najbardziej istotną zmianą będzie załadunek obszaru dotychczas morskiego, wskutek czego

powierzchnia ziemi powiększy się, a uzyskane powierzchnie wpasują się swoim przeznaczeniem i zagospodarowaniem w dotychczasowy sposób wykorzystania sąsiadujących powierzchni. Ze względu na utrzymanie dotychczasowego charakteru zagospodarowania, ocenia się że zarówno etap realizacji, jak i eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji, nie niosą za sobą negatywnych oddziaływań, w każdym wariantcie planowanej inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na wybudowaniu nowego pirsu portowego na wodach Zatoki Gdańskiej wraz z nowym połączeniem kolejowym oraz drogowym. W wyniku realizacji inwestycji powstanie nowy ład o powierzchni ok. 150 ha oraz nowe akweny portowe. Do utworzenia pirsu zewnętrznego zostanie wykorzystane ok. 22 mln m³ osadów dennych, które będą pochodziły z prac czerpalnych.

Planowana inwestycja będzie w części realizowana wzdłuż obecnych nabrzeży portowych oraz poza istniejącym falochronem Portu Gdynia, jednak w całości w obrębie granic administracyjnych Portu Gdynia. Budowa Portu Zewnętrznego zlokalizowana będzie na wodach Zatoki Gdańskiej, Basenu II Portu Gdynia i Kanału Południowego Portu Gdynia, a w części ładowej na terenach portu, w tym na Molu Węglowym i Falochronie Głównym.

W ramach inwestycji wykonywane będą roboty czerpalne i zasypowe. Główne prace czerpalne i zasypowe będą obejmowały wykonanie nowych akwenów i torów podejściowych Portu Zewnętrznego oraz załadowanie pirsu zewnętrznego. Będą one wykonywane w tempie dostosowanym do postępu innych robót a w szczególności obudowy pirsu zewnętrznego. W celu załadowania pirsu zewnętrznego nie przewiduje się wykorzystania kruszywa ze żwirowni lub innych miejsc wydobywania tego surowca. Zgodnie z bilansem mas ziemnych opisanym w raporcie całość wypełnienia obudowy pirsu będzie stanowił urobek z prac czerpalnych, natomiast pozostała część osadów dennych zostanie zagospodarowana do zasypu skrzyń i innych elementów konstrukcji hydrotechnicznych. Urobek nie nadający się do wbudowania zostanie zdeponowany na kłapowisku. W związku z powyższym, główne prace czerpalne i zasypowe rozpoczną się po wybudowaniu części obudowy pirsu zewnętrznego i będą wykonywane przy pomocy pogłębiarek nasiębiernych i ssąco-refulujących.

Prace czerpalne będą również wykonywane w trakcie realizacji innych elementów hydrotechnicznych tj. przebudowa Nabrzeża Śląskiego, przegrodzenia Kanału Południowego czy budowa falochronów. Do prac czerpalnych wykonywanych w rejonie istniejących konstrukcji hydrotechnicznych wykorzystywane będą pogłębiarki chwytakowe lub koparki na pontonie, co bezpośrednio wynika z przepisów portowych. Urobek z tych prac będzie odkładany na szalandę i transportowany na kłapowisko celem odkładu. Po wypełnieniu obudowy pirsu urobkiem wykonane zostaną prace zagęszczające refulat z wykorzystaniem technologii dogęszczania tj.: wibroflotacja, wibrowymiana, kolumny żwirowe, itp. Następnie zostanie wykonana niezbędna infrastruktura podziemna a na koniec konstrukcja nawierzchni: placów manewrowych-składowych, dróg dojazdowych, terminalu kolejowego i innych.

Budowa infrastruktury drogowej obejmuje wykonanie układu komunikacyjnego (około 1,5 km) łączącego zewnętrzny pirs Portu Gdynia z planowanym układem drogowym w standardzie sieci TEN-T. Układ będzie pełnił strategiczną rolę w rozbudowie Portu w Gdyni, ponieważ zapewni obsługę ruchu tranzytowego z drogi S6 (docelowo S7) do Portu w Gdyni w sposób bezkolizyjny. Układ komunikacyjny składać się będzie z dwóch odcinków: odcinek od Mola Węglowego (tzw. Węzeł Port Zewnętrzny) do Ronda Kalskrona (tzw. Węzeł Terminal Promowy) oraz odcinek od Węzła Terminal Promowy w kierunku Węzła Ofiar grudnia '70 w granicach planowanej inwestycji. Przebudowa układu drogowego będzie obejmować: rozbiórkę budowli, budynków, oraz obiektów budowlanych, likwidację, budowę i przebudowę torów kolejowych, budowę i przebudowę ulic, w tym przede wszystkim budowę obiektów inżynierskich (wiaduktów) oraz jezdní i chodników oraz nawierzchni na terenie pozyskanym w ramach załadowania części Basenu II (realizowanej w RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

ramach odrębnego przedsięwzięcia), likwidację, przebudowę i budowę sieci, budowę oświetlenia ulicznego i sygnalizacyjnego, budowę przejazdów drogowo – kolejowych, wycinkę oraz organizację zieleni.

W ramach budowy Portu Zewnętrznego niezbędne jest również wykonanie nowych układów kolejowych oraz przebudowa istniejących. Całość robót kolejowych będzie obejmowała:

- budowę bocznic kolejowej na nowym pirsie Portu Zewnętrznego o długości całkowitej nie mniejszej niż 905 mb, złożonej z 8 torów ładunkowych o długości użytkowej ok. 780 mb każdy tor. W ramach bocznic zbudowane zostaną także urządzenia srk,
- budowę 2 torów dojazdowych na łącznej długości ok. 2x1700 mb na odcinku od przejazdu kolejowo - drogowego w ul. Chrzanowskiego do torów ładunkowych na terminalu przeładunkowym wraz z budową urządzeń srk,
- przebudowę istniejącego układu kolejowego Portu na długości od 330 mb (kierunek nabrzeże Szwedzkie) do 490 mb (kierunek nabrzeże Śląskie) na odcinku od przejazdu kolejowo – drogowego w ul. Chrzanowskiego wraz z przejazdem w kierunku istniejących nabrzeży wraz z przebudową urządzeń srk.

W raporcie o ocenie oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska poddano wszystkie analizowane warianty przedsięwzięcia. Na podstawie tych analiz dokonano porównania wszystkich wariantów na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia i wskazano wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Powyższa ocena nie obejmowała etapu likwidacji przedsięwzięcia. Zgodnie z zasadami sztuki projektowej i budowlanej infrastrukturę portową projektuje się na 50 lat, dlatego też ZMPG S.A. nie przewiduje w chwili obecnej możliwości likwidacji pirsu zewnętrznego i falochronów osłonowych. Wydaje się, że likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie ekonomicznie i środowiskowo nieuzasadniona, a co za tym idzie dopuszcza się w przyszłości możliwość zmiany zagospodarowania pirsu, ze względu na zmiany zachodzące w transporcie morskim, nie zaś jego likwidację.

Biorąc pod uwagę fakt, iż wszystkie warianty Portu Zewnętrznego zakładają budowę nowych obiektów, oddalonych od zabytków przewiduje się wystąpienie braku oddziaływania na zabytki.

Przedmiotowa inwestycja rozbudowy Portu Gdynia znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, w granicach regionu wodnego Dolnej Wisły, w obszarze bezpośredniego spływu wód powierzchniowych do Zatoki Puckiej Zewnętrznej (nr zlewni TWDW1806).

Spływy wód powierzchniowych ze zlewni bezpośredniej Morza Bałtyckiego, ze względu na brak cieku odwadniającego, odbywają się zazwyczaj siecią lokalnych rowów lub – w szczególności na terenach zurbanizowanych – za pomocą sieci kolektorów kanalizacji deszczowej Miasta Gdynia, pośrednio lub wprost do wód Zatoki.

Teren inwestycji, tj. Portu Gdynia odwadniany jest obecnie za pomocą istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Odprowadzanie wód deszczowych do wylotów przy basenach portowych docelowo jest poprzedzone podczyszczeniem zgromadzonych wód w separatorach i osadnikach, umieszczonych przed wylotami wód do basenów portowych. Rozwiązaniem stosowanym na terenie portu, mającym na celu opóźnienie spływu gromadzących się wód opadowych z powierzchni utwardzonych jest rozlokowanie zbiorników retencyjnych, jako elementów sieci deszczowej, które umożliwiają wykorzystanie zgromadzonych wód i ponowne ich wykorzystanie np. dla stref zieleni.

Na podstawie danych z *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* opublikowanego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły na obszarze:

- bezpośrednio zlewni morza o kodzie TWDW1806, ze względu na brak cieków będących jednolitymi częściami wód, rozpatrywana zlewnia nie posiada wyznaczonych celów środowiskowych, stąd lądowy obszar inwestycji nie posiada cech referencyjnych, które można by rozpatrywać w ocenie oddziaływania inwestycji na jednolite części wód powierzchniowych,
- jednolitej części wód przejściowej Zatoka Pucka Zewnętrzna o kodzie TWIIWB3 o statusie naturalna i złym stanie ogólnym (stan ekologiczny umiarkowany, stan chemiczny dobry). Celem środowiskowym dla JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna TWIIWB3 według ww. planu jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. Jednak osiągnięcie celu środowiskowego oceniono jako zagrożone ze względu na fakt, że kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających, których dostawy z lądu są kontynuowane. Uznano, że okres 6 lat (do 2021 roku) jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny, stąd zdecydowano na zastosowanie odstępstwa art. 4 (4) – 1,4(4) – 3 Ramowej Dyrektywy Wodnej. 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2020, poz.55), 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, część planowanej inwestycji znajduje się w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. JCW jest też przeznaczona do celów rekreacyjnych w tym kąpieliskowych ale na terenie planowanej inwestycji nie ma ustanowionych kąpielisk.
- jednolitej części wód podziemnych o kodzie JCWPd PLGW200013. Ocena stanu dokonana na potrzeby aPGW wskazała, że omawiana JCWPd jest w dobrym stanie, na który składa się dobry stan ilościowy i chemiczny. JCWPd nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Klasyfikację stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego wód przejściowych reguluje Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (dz. U. z 2019 r., poz. 2149).

Na podstawie aktualnej Oceny stanu jednolitych części wód przejściowych i wód przybrzeżnych w latach 2014-2019 stan ogólny JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna został oceniony jako zły. W 2019 roku w kategorii elementy biologiczne stężenie chlorofilu (fitoplankton) wskazywało na stan dobry (II klasa), makroglony i okrytozależkowe (wskaźnik SM1) przypisano do III klasy, wskaźnik ichtiofauna (wskaźnik SI) przypisano do IV klasy, a makrobezkręgowce bentosowe do V klasy i element ten zdecydował o zaklasyfikowaniu elementów biologicznych do V klasy. Elementy hydromorfologiczne zaliczono do II klasy. W kategorii elementów fizykochemicznych (ogólne, grupa 3.1-3.5) do I klasy przypisano jedynie zawartość tlenu rozpuszczonego w wodzie oraz azot mineralny, a do II klasy: przezroczystość (widzialność krążka Secchiego), odczyn pH, azotu azotanowego, nasycenie wód tlenem oraz OWO. Wartości wskaźników takich jak: azot ogólny, fosfor fosforanowy, fosfor ogólny sklasyfikowano jako poniżej stanu dobrego (poniżej III klasy). Z kolei elementy fizykochemiczne (specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne, grupa 3.6) zaliczono do II klasy (rok badań 2016). Stan ekologiczny określono jako zły. Stan chemiczny JCWP oceniono na poniżej stanu dobrego.

Inwestor zlecił wykonanie szeregu ekspertyz i opracowań specjalistycznych w celu szczegółowej analizy wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska w tym zasoby wodne. W

wyniku tych opracowań przeprowadzono również analizę oddziaływania inwestycji na cele środowiskowe JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna i stwierdzono co następuje.

Inwestycja nie wpłynie na pogorszenie oceny elementów biologicznych obecnie klasyfikowanych w klasie V. W odniesieniu do wskaźnika fitoplankton realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na ten wskaźnik ponieważ nie będą generowane zanieczyszczenia wpływające na zwiększenie eutrofizacji wód, a w odniesieniu do elementów tj. makroglony i okrytożalążkowe, makrobezkręgowce bentosowe i wskaźnik ichtiofauna realizacja inwestycji nie będzie miała istotnego wpływu ponieważ generowane zaburzenia będą krótkotrwałe o bardzo lokalnym charakterze stąd nie spowodują zaburzeń w bytowaniu i funkcjonowaniu makrofitobentosu, makrozoobentosu i ichtiofauny w skali całej JCWP. Likwidacja dotychczasowej zabudowy pochodzenia antropogenicznego, w tym nabrzeży i falochronów, wiązać się będzie z likwidacją sztucznych siedlisk i organizmów, które się tam osiedliły tj. przedstawicieli fito- i zoobentosu poroślowego, będzie miała ona jednak lokalny zasięg (rejon prac likwidacyjnych/wyburzeniowych w porcie) i wpływ na krótkookresowe pogorszenie się transparencji wód w rejonie Portu Gdynia. Najbardziej ucierpią zbiorowiska fito- i zoobentosu związane z elementami likwidowanymi konstrukcyjnymi stanowiącymi ich siedlisko. Nowe sztuczne elementy zabudowy portu zrekompensują straty spowodowane likwidacją poprzednich siedlisk pochodzenia antropogenicznego.

Prace czerpalne i związane z nimi zaburzenia mechaniczne podłoża spowodują lokalnie zniszczenie zbiorowisk bentosowych (głównie makrozoobentosu i mejobentosu, ale potencjalnie pośrednio również ryb. Jednak prace będą miały charakter lokalny, stąd i samo oddziaływanie będzie małe. Ponadto, zwierzęta mające możliwość ruchu aktywnie unikają wód o pogorszonych parametrach w wyniku zaburzeń środowiska np. o zwiększonej mętności. Organizmy mobilne, które mogą przemieścić się w trakcie prac hydrotechnicznych, dosyć szybko zasiedlą ponownie rejon inwestycji z piaszczystym czy piaszczysto-mulistym dnem. Ewentualne straty makrozoobentosu w rejonie inwestycji nie spowodują istotnej utraty źródła form larwalnych. Zakłada się, że wysokie bogactwo gatunkowe oraz różnorodność biologiczna w rejonach w bezpośredniej bliskości portu oraz w rejonie obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH2200105 umożliwi szybką rekolonizację dna naruszonego podczas planowanych prac hydrotechnicznych (2-3 lata). W związku z tym, nie przewiduje się istotnych i długoterminowych zagrożeń planowanej inwestycji na siedliska denne portu.

W miejscu załadownienia dojdzie do całkowitej likwidacji siedlisk bentosowych. Jednak będzie to tylko niewielki fragment dna, a jego ubytek zrekompensuje powstanie nowych habitatów na umocnieniach nowego brzegu, konstrukcjach falochronów i innych budowli hydrotechnicznych.

Wytworzone sztuczne siedliska będą podłożem twardym i stałym, które z reguły jest atrakcyjniejsze dla roślin i zwierząt morskich ze względu na stabilność i możliwość łatwego przyczepienia się. Siedliska takie są preferowane przez liczne gatunki makroglonów (zielenic, krasnorostów i brunatnic), małży, ślimaków, skorupiaków itp. Przewiduje się, że nowo powstałe zbiorowiska bentosowe będą bogatsze pod względem gatunkowym i bardziej zróżnicowane biologicznie. Stąd realizacja inwestycji nie tylko nie powinna w znaczącym stopniu wpłynąć na zmniejszenie się liczebności i różnorodności gatunkowej ichtiofauny, ale może pozytywnie wpłynąć na jej rozwój ze względu na powstanie nowych zbiorowisk na podłożu twardym, które stanowią atrakcyjną bazę pokarmową.

W odniesieniu do ichtiofauny usuwanie osadu wraz z zamieszkującymi je organizmami podczas prowadzenia prac czerpalnych czy zajęcie części obszaru pod załadownienie może okresowo pogorszyć bazę pokarmową niektórych ryb np. babkowatych i ptaków np. lodówki. Jednak

szybkie odbudowanie się zbiorowisk makrozoobentosu czy powstanie nowych zbiorowisk na twardym podłożu zrekompensuje tę stratę.

Zwiększenie ilości zawiesiny w wodach wpływające na zmniejszenie przezroczystości wód na skutek prowadzenia prac czerpalnych może tymczasowo ograniczać prowadzenie procesów fotosyntetycznych przez producentów pierwotnych oraz wpływać na sukces zdobywania pokarmu u ryb. Jednak zwiększenie zawartości zawiesiny w wodzie będzie miało charakter przejściowy i zniknie najdalej w ciągu 20 godz. od zakończenia prac czerpalnych. Planuje się rozpocząć prowadzenie robót w okresie międzytarłowym i kontynuować je nieprzerwanie tak, aby nie dopuścić do kolejnego tarła w rejonie inwestycji. Tym samym zawiesina nie będzie miała szkodliwego wpływu na ikrę i stadia młodociane. Stąd wzrost zmętnienia wynikający z prac budowlanych uznaje się za efekt lokalny i krótkotrwały o niewielkim wpływie na zbiorowiska planktonu, bentosu i nektonu.

Planowane prace wpłyną na elementy hydromorfologiczne, ale nie przewiduje się iż zmiany te spowodują zmianę klasy wskaźnika (zmiana odporności ekosystemu poniżej 10%), stąd i ten element pozostanie na dotychczasowym poziomie (klasa II).

W wykonanej przez firmę HYDROLOG Dorota Dybkowska-Stefek aktualizacji opracowania „Wstępna analiza i ocena wpływu inwestycji Portu Gdynia w perspektywie programowej 2014-2020 na zasoby wodne zgodnie z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej” w zakresie wpływu inwestycji Portu Gdynia na stan hydromorfologiczny JCWP wyznaczono wartości wskaźnika zmiany odporności ekosystemu – dla stanu istniejącego i po zakończeniu realizowanych jeszcze inwestycji Portu Gdynia z perspektywy programowej 2014-2020 oraz po zakończeniu Etapu I „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia” (Biuro Projektów WUPROHYD S.A. Gdynia, lipiec 2019). W każdym z tych przypadków wskaźnik zmiany odporności ekosystemu jest mniejszy niż 5%. Podkreślenia wymaga, że w ww. aktualizacji opracowania przedmiotowy wskaźnik wyznaczany był zgodnie z ostateczną metodyką wyznaczania silnie zmienionych i sztucznych części wód powierzchniowych wraz z koncepcją określania potencjału ekologicznego, opracowaną w ramach pracy pn.: Przegląd i weryfikacja wyznaczania silnie zmienionych i sztucznych części wód powierzchniowych wraz ze wstępnym i ostatecznym wyznaczeniem, wykonanej na zamówienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (Kraków, kwiecień 2019). Planowana budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni zmieni wartość wskaźnika zmiany odporności ekosystemu (wzrost o 0,71%), ale nie spowoduje zmiany klasyfikacji stanu hydromorfologicznego JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna.

Planuje się iż materiał gruntowy, pozyskany z pogłębiania akwenów oraz torów wodnych, zostanie wykorzystany do załadunku projektowanego obszaru Portu Zewnętrznego. Przekształcenie dna w wyniku tych robót będzie miało charakter czasowy i zasięg lokalny. Oddziaływanie ustąpi po zakończeniu procesu budowlanego a dno morskie powróci do poprzedniego stanu, gdyż, zgodnie z zasadami prowadzenia prac, po zakończeniu działań dno zostanie oczyszczone z ewentualnych naniesionych zanieczyszczeń i pozostałości po budowie a sukcesja wtórna w środowisku morskim zachodzi bardzo szybko (w ciągu 2-5 lat). Konieczność deponowania niewykorzystanego urobku na kłapowisku może wywołać lokalne i krótkookresowe zakłócenia środowiska morskiego w rejonie istniejącego kłapowiska, które jednak ustanie z chwilą zakończenia prac. Potencjalne negatywne oddziaływania z tym związane nie będą wiązały się jednak z istotnym zagrożeniem dla obszarów Natura 2000 Klify i Rafy Orłowa PLH2200105 czy terenami użytkowymi rekreacyjnie.

Część wskaźników zaliczanych do elementów fizykochemicznych (ogólne, grupa 3.1-3.5) tj.: azot ogólny, fosfor fosforanowy, fosfor ogólny sklasyfikowano jako poniżej stanu dobrego (poniżej III klasy). Realizacja inwestycji nie pogorszy klasyfikacji tych elementów ponieważ nie

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

wpłyne ona na zwiększenie dopływu jakichkolwiek soli biogennych. Podczas prowadzenia prac inwestycyjnych jedynym elementem, który ulegnie pogorszeniu będzie lokalny wzrost zawartości zawiesiny w wodzie, co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie przezroczystości wód. Uważa się, że stężenia zawiesin podczas wykonywania prac czerpalnych i odkładania urobku czerpального lokalnie są znaczne jednakże ulegają intensywnemu zmniejszeniu w miarę oddalania się od źródła wytwarzania zawiesin, a czas pozostawiania zawiesiny w kolumnie wodnej jest stosunkowo krótki i dla drobnych frakcji osadu nie przekracza 20 godzin po ustaniu prac pogłębiarskich. Ponadto, pełniejsze osłonięcia falochronami zewnętrznymi (częściowe lub całkowite) miejsc realizacji prac pogłębiarskich wewnątrz portu wpłynie na redukcję zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny, chociaż nieznacznie zwiększy się koncentracja zawiesiny w akwenie portowym.

Z kolei zakres i krótki okres prac związanych z realizacją inwestycji nie wpłyną na pogorszenie elementy fizykochemicznych związanych z specyficznymi zanieczyszczeniami syntetycznymi i niesyntetyczne (grupa 3.6) obecnie zaliczonymi do II klasy. W związku z powyższym realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu ekologicznego określonego w 2019 roku jako zły.

Prowadzone prace inwestycyjne nie wpłyną również na pogorszenie na stanu chemicznego JCWP ocenionego na poniżej stanu dobrego ze względu na lokalny charakter oddziaływań lub nie wydzielanie związków określonych w rozporządzeniu. Głównym zagrożeniem dla stanu chemicznego wód podczas prowadzenia prac budowlanych może być potencjalne uwalnianie zanieczyszczeń zdeponowanych w osadach (np. metali ciężkich i węglowodorów). Jednak jak wykazano w badaniach przeprowadzonych na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., osady w rejonie portu są niezanieczyszczone pod względem badanych substancji (tj. metali ciężkich (arsen, chrom, cynk, kadm, miedź, nikiel, ołów, rtęć), wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), polichlorowanych bifenyli (PCB) i olejów mineralnych). Ponadto nie są niebezpieczne w odniesieniu do Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie warunków uznania odpadów za posiadające właściwości zakaźne oraz sposobu ustalania tych właściwości (D.U. z 2020 r., poz. 3) na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701, 730, 1403 i 1579). Stąd należy uznać, że podczas prac pogłębiarskich oraz przy transporcie urobku i jego wykorzystywaniu do budowy konstrukcji hydrotechnicznych, nie dojdzie do zanieczyszczenia wód w rejonie portu substancjami o negatywnym wpływie na środowisko.

W rejonie inwestycji podczas budowy i eksploatacji może dojść do incydentalnych zdarzeń lub wypadków, w wyniku których powstaną rozlewy np. paliw ze statków i pojazdów, olejów hydraulicznych lub płynów smarowych. W celu zminimalizowania zanieczyszczeń Inwestor lub wykonawca robót zostanie zobligowany do stworzenia procedur i opisanie ich w odpowiednim dokumencie na wzór „Portowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód basenów portowych”, w tym przypadku w trakcie budowy Portu Zewnętrznego, który musi zostać uzgodniony z Zarządem Portu Gdynia oraz z Urzędem Morskim w Gdyni, przed rozpoczęciem prac budowlanych.

Podsumowując, realizacja inwestycji „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo – kolejowym”, mimo że lokalnie będzie miała wpływ na elementy oceny stanu ekologicznego i stanu chemicznego, to jednak wpływ ten będzie miał krótkotrwały charakter, a zasięg oddziaływań zostanie ograniczony do rejonu inwestycji. Stąd realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na pogorszenie oceny stan ogólnego JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna obecnie określanego jako zły.

Prace inwestycyjne planowane w związku z budową Portu Zewnętrznego w wariantcie inwestycyjnym będą miały najmniej niekorzystny charakter, ich zasięg będzie lokalny, czasowy

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

i o najmniejszym zasięgu. W związku z tym można uznać, że wariant inwestorski jest najmniej wpływający na czasowe zmiany hydromorfologiczne i nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych Ramowej Dyrektywy Wodnej w zakresie stanu hydromorfologicznego JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna.

Potencjalne oddziaływania inwestycji - w poszczególnych wariantach jej przebiegu i zasięgu, dla etapu realizacji jak i eksploatacji inwestycji – określono jako słabe i nieistotne z punktu widzenia wyboru wariantu inwestycji. W analizie oceniono wpływ elementów inwestycji na te części wód, których czynniki oddziaływania pokrywają się z zasięgiem poszczególnych jednolitych części wód i tym samym mogą wpływać na elementy ich oceny stanu. Dla części wód przybrzeżnych ocenianymi czynnikami oddziaływania były te, związane z budową Portu Zewnętrznego, a w przypadku części wód śródlądowych – powierzchniowych i podziemnych – związane z dostosowaniem układu komunikacyjnego do obsługi Portu Zewnętrznego oraz zapotrzebowaniem na wodę nowego Portu Zewnętrznego, przy czym z uwagi na niewyznaczenie w obszarze planowanej inwestycji jednolitych części wód powierzchniowych – nie dokonano oceny. Przyjęto iż zdefiniowane oddziaływania zostaną zminimalizowane poprzez działania zapobiegawcze, zaplanowane przez Inwestora oraz wskazane w rozdziale 13 raportu ooś, co pozwoliło uznać iż brak będzie negatywnego wpływu inwestycji na cele środowiskowe jednolitych części wód, a inwestycja w każdym z analizowanych wariantów nie spowoduje istotnych zmian w stanie wód, zarówno śródlądowych jak i morskich.

Ze względu na zasięg poszczególnych wariantów inwestycji, przyjmując iż każdy z nich charakteryzuje się słabym oddziaływaniem, można wskazać jednak preferowane warianty, których skala będzie najmniejsza. I tak, dla jednolitych części wód przejściowych za preferowany wariant należy uznać wariant Ib (inwestorski), ze względu na najmniejszą powierzchnię pirsu oraz robót czerpalnych. Dla części wód podziemnych najmniej ingerujący powierzchniowo będzie zaś wariant drogowy I oraz III. Powyższe wskazania wariantów preferowanych dla komponentu wód, ze względu na dokonaną ocenę ogólną tj. uznanie inwestycji jako słabo oddziałującej na środowisko gruntowo – wodne oraz morskie, nie powinny być determinujące przy wyborze ostatecznego wariantu planowanej inwestycji.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań mających znaczący wpływ na elementy biologiczne. Po zakończeniu prac inwestycyjnych w krótkim czasie organizmy denne zrekolonizują dno, i elementy biocenozy wrócą do poprzedniego stanu. Okresowo zbiorowiska znajdujące się w rejonie toru wodnego mogą być ponownie niszczone na skutek rutynowych prac czerpalnych związanych z koniecznością utrzymania toru wodnego. Wpływ prac czerpalnych na elementy biologiczne będzie podobny do oddziaływań powstających podczas fazy budowy inwestycji jednak będzie on miał znacznie mniejszy zasięg czasowy i przestrzenny. Po zakończeniu prac budowlanych, w trakcie eksploatacji nie przewiduje się dalszego wprowadzania zmian w elementach hydromorfologicznych w obrębie Portu Zewnętrznego, poza rejonem torów wodnych. Obecnie nie ma potrzeby wykonywania regularnych robót pogłębiarskich w celu utrzymania głębokości nawigacyjnych na całej długości toru, a bardzo rzadkie wykonywane prace podczyszczające, służą eliminacji lokalnych, niewielkich spłyceń. Przewiduje się, że w trakcie eksploatacji nowych nabrzeży trzeba będzie wykonywać jedynie lokalne i krótkotrwałe prace podczyszczające przy nabrzeżach. W trakcie eksploatacji Portu Zewnętrznego prawdopodobnie tor wodny, prowadzący do portu, również nie będzie wymagał prowadzenia nowych prac pogłębiarskich. Urobek powstały z podczyszczania toru będzie deponowany na kłapowisku. Jak wykazano w trakcie wcześniejszych analiz, odkładanie urobku pochodzącego z inwestycji infrastrukturalnych na kłapowisko, nie ma wpływu na stan hydromorfologiczny JCWP Zatoka Gdańska Wewnętrzna oraz na stan hydromorfologiczny JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna.

Eksploracja Portu Zewnętrznego również nie będzie miała żadnego wpływu na elementy fizykochemiczne wód, ponieważ nie przewiduje się wprowadzania do środowiska wodnego zanieczyszczeń, a skutki wszelkich zanieczyszczeń wprowadzonych przypadkiem zostaną zminimalizowane przy zastosowaniu wymaganych prawem procedur Portu Gdynia.

Przebudowa istniejącej infrastruktury sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu zwiększy bezpieczeństwo pracy portu i operujących w jego rejonie statków zabezpieczając przed przypadkowymi awariami np. poprzez wprowadzenie bezpiecznej nowoczesnej infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków. Wykonane prace budowlane zredukują prawdopodobieństwo wprowadzenia niekontrolowanych zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych, a pośrednio do wód portowych, przez co zwiększy się bezpieczeństwo wód w rejonie portu oraz Zatoki Puckiej Zewnętrznej.

Podczas eksploatacji lokalny wzrost zawartości zawiesiny w wodzie powodujący zmniejszenie przezroczystości wód będzie jedynym elementem fizyko-chemicznym, który będzie ulegał pogorszeniu podczas prac czerpalnych na torze podejściowym i akwenach portowych. Prace podczyszczające będą prowadzone częściej, ale lokalnie, stąd ich efekt będzie niewielki. Ponadto obecność falochronów zewnętrznych w przypadku prac pogłębiarskich wewnątrz portu wpłynie na redukcję zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny poza rejon portu.

W związku z powyższym eksploatacja Portu Zewnętrznego nie wpłynie negatywnie na stan elementów fizyko-chemicznych w JCWP Zatoka Gdańska Zewnętrzna

Podczas eksploatacji Portu Zewnętrznego głównym zagrożeniem dla stanu chemicznego wód będą potencjalne sytuacje awaryjne np. poważny wyciek substancji ropopochodnych ze statku. Taka sytuacja mogłaby zagrozić nie tylko pogorszeniem stanu chemicznego, ale również negatywnie wpłynąć na elementy biotyczne, a w konsekwencji na ogólny stan ekologiczny. Procedury, które zostaną opisane w zaktualizowanym i dostosowanym do nowego obszaru zajmowanego przez Port Gdynia „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych” stworzonym na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zapewnią, że jakiegokolwiek zanieczyszczenie środowiska wodnego powstałe na skutek nieprzewidzianych zdarzeń zostaną zminimalizowane i będą miały charakter lokalny, krótkotrwały. Jak wspomniano powyżej przebudowa infrastruktury portowej wpłynie na zmniejszenie ryzyka wprowadzenia niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód portowych i zwiększy prawdopodobieństwo bezawaryjnej eksploatacji Portu Zewnętrznego poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań chroniących środowisko.

W raporcie ooś wskazano, że nie przewiduje się likwidacji inwestycji, co najwyżej zmieni się sposób użytkowania Portu Zewnętrznego. Stąd przewiduje się, że zmiana użytkowania nie będzie miała wpływu na stan ogólny JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna.

W przeprowadzonej wyżej analizie stwierdzono również, że osady dennie są niezanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi i mogą być wykorzystane do prac budowlanych, a samo dno charakteryzuje się dużą stabilnością. Stąd można założyć, że ryzyko rozchodzenia się negatywnych oddziaływań podczas prac inwestycyjnych i po ich zakończeniu jest niewielkie, a potencjalny wpływ na obszary Natura 2000 tj. Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 (oddalony o 4,7 km) oraz Klify i Rafy Orłowa PLH2200105 (oddalony o 2,5 km) będzie niezauważalny.

Przeanalizowano również oddziaływanie inwestycji na cele środowiskowe dla obszarów chronionych, o których mowa w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, tj. obszarów przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach

ustawy z dnia 16.04.2004r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie – Zatoka Pucka PLB220005.

Biorąc pod uwagę obecny charakter siedliska w basenach portowych należy się spodziewać, że ptaki będą poddane podobnym oddziaływaniom (np. hałas i ruch spowodowany pracami portowymi i przepływającymi jednostkami) podczas eksploatacji Portu Zewnętrznego w przyszłości. Wprawdzie przedsięwzięcie przewiduje posadowienie nowych budowli portowych i długotrwałe fizyczne przekształcenie niewielkiej powierzchni dna morza, ale przeprowadzone analizy awifauny nieleśowej wskazują, że ten rejon nie pełni istotnej funkcji dla ptaków. Wybudowanie nowej infrastruktury portowej nie spowoduje również zmniejszenia liczebności łodówki i kormorana w Porcie Gdynia i jego okolicy, ponieważ pojawią się nowe obszary morza osłonięte od falowania, a same budowle będą stanowić miejsce ich odpoczynku. Podsumowując nie przewiduje się pogorszenia korzystnego statusu ochrony gatunków ptaków i ich siedlisk oraz negatywnego wpływu na integralności obszaru Zatoka Pucka PLB220005.

Aktualna ocena stanu JCWPd nr 13 przeprowadzona w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska wykazała, że stan chemiczny wód jest w dalszym ciągu dobry.

Na obszarze JCWPd 13 nie występują obszarowe źródła zanieczyszczeń, nie stwierdzono również zagrożeń związanych z ascencją i ingresją wód morskich w głąb wodonośca. Dotychczasowe rozpoznanie stanu rozdysponowania zasobów wodnych całej JCWPd świadczy o niewielkim, ok. 37% stopniu wykorzystania zasobów dyspozycyjnych. Omawiany teren znajduje się również w południowo – wschodniej części czwartorzędowego, pradolinowego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 (Pradolina Kaszuby).

W rejonie planowanej inwestycji wyznaczono kilka stref ochronnych ujęć wód podziemnych, zaopatrujących m. in. w wodę przeznaczoną do spożycia. Są one oddalone od terenu Portu Gdynia o ok. 4-6 km i nie mają wpływu na obszar Portu Gdynia ani nie będą kolidować z planowaną inwestycją.

W bezpośredniej odległości od terenu inwestycji znajduje się ujęcie wody pitnej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., w tym 3 studnie głębinowe o wydajnościach od 100 do 150 m³/h, ujmujące wody z poziomu wodonośnego okresu czwartorzędu warstwy plejstocenu, z głębokości 46,5 – 52,0 m oraz ujęcia przemysłowe Stoczni Gdynia, ujmujące wody II poziomu wodonośnego za pomocą studni o głębokości 48,0-52,0 m i wydajnościach 65-155 m³/h. Ujęcie chronione jest terenami ochrony bezpośredniej, na których zabronione jest m. in. prowadzenie prac niezwiązanych z eksploatacją ujęć.

Realizacja planowanej inwestycji, w każdym z rozpatrywanych wariantów, nie przyczyni się do zagrożenia pogorszenia stanu ilościowego JCWPd nr 13 a tym samym nieosiągnięcia wyznaczonego dla niej celu środowiskowego. W trakcie realizacji prac nie wystąpią bowiem czynniki oddziaływania, mogące trwale przyczynić się do zmiany stanu ilościowego wód podziemnych. Wody podziemne pierwszego przypowierzchniowego poziomu wodonośnego na obszarze planowanej inwestycji występują na głównie na głębokości 2-5 m p.p.t. w rejonie Urzędu Morskiego 1-2 m p.p.t, a przy samej krawędzi linii brzegowej - poniżej 1 m p.p.t. Możliwe czasowe odwodnienia budowlane, spodziewane podczas prowadzenia prac ziemnych, prowadzone zazwyczaj do głębokości średnio ok. 3 m, będą prawdopodobnie lokalnie wymagały obniżenia lub zmiany kierunku przyływu pierwszego poziomu wód podziemnych. Czasowe odwodnienia nie będą jednak wiązały się z trwałymi zmianami w środowisku gruntowo – wodnym. Po zaprzestaniu prac warunki hydrogeologiczne stopniowo powrócą do poziomu sprzed prowadzenia prac. Inwestor nie przewiduje konieczności prowadzenia stałych odwodnień w czasie eksploatacji inwestycji. Biorąc pod uwagę stosowaną praktykę, prace odwodnieniowe

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

w wykopach budowlanych są najczęściej prowadzone przy użyciu igłofiltrów, ścianek szczelnych lub studni odwodnieniowych. Na etapie uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, w celu zapewnienia odpowiednich i bezpiecznych warunków w wykopach budowlanych, zostaną określone warunki minimalizujące niezbędny zasięg koniecznego odwodnienia, który nie powinien przekroczyć granic działek inwestycyjnych. Biorąc pod uwagę warunki hydrogeologiczne, tj. spływ wód podziemnych z lądu w kierunku Zatoki oraz odległość planowanej inwestycji od eksploatowanych ujęć wód podziemnych, zasięg lokalnego leja depresji spodziewanego odwodnienia wykopów nie będzie nakładał się na obszar stref zasilania tych ujęć chroniony ustanowionymi dla nich strefami ochronnymi. Czasowe odwodnienia nie będą również zakłócały prac ujęcia portowego, ze względu na odległość prowadzonych prac od ujęcia oraz ograniczenie wpływu możliwego odwodnienia do granic działek inwestycji. Prace odwodnieniowe nie spowodują również zagrożeń ascenzji wód słonych do warstwy wodonośnej, ze względu na czasowe, nieinwazyjne obniżenie poziomu przypowierzchniowego oraz niewielki zasięg prac budowlanych.

Użytkowanie inwestycji w części lądowej będzie wiązało się z potencjalnym negatywnym oddziaływaniem na wody podziemne, wynikającym z niespodziewanych awarii sieci kanalizacji sanitarnej oraz deszczowej, w mniejszym zakresie z awarii, związanych z systemem komunikacyjnym. Awarie mogą wystąpić w trakcie rozszczelnienia się sieci kanalizacji i powodować przedostawanie się ścieków bezpośrednio do gruntu. Zdalny system kontroli procesów, zachodzących w układzie sieci sanitarnej odprowadzającej ścieki odebrane ze statków pasażerskich i promów w wschodniej części Portu Gdynia, w tym kontrola doprowadzanych do układu podczyszczalni odbieranych ścieków, minimalizuje konsekwencje potencjalnych awarii. W razie ewentualnych rozszczelnień systemu system powiadomi o zmianach monitorowanych parametrów co spowoduje dalsze działania naprawcze w tym usunięcie potencjalnych awarii.

Przenikanie potencjalnych zanieczyszczeń organicznych powiązanych z parkingami i ciągami komunikacyjnymi będzie podczas eksploatacji inwestycji minimalizowane poprzez stosowany w porcie system podczyszczania, którego systematyczna kontrola i okresowe czyszczenie zagwarantuje bezpieczne i prawidłowe użytkowanie kanalizacji deszczowej, a więc zapobiegnie przenikaniu zanieczyszczeń, mogących wraz z wodami opadowymi spływać do wód portowych a dalej do Zatoki Puckiej.

Biorąc pod uwagę stan wykorzystania zasobów wód podziemnych JCWPd nr 13, bardzo korzystne warunki hydrogeologiczne, w szczególności strumień zasilania i kierunek spływu wód podziemnych od lądu do morza oraz zidentyfikowany brak potencjalnego negatywnego oddziaływanie planowanej inwestycji na stan ilościowy jednolitej części wód, można uznać że planowana inwestycja w części lądowej nie wpłynie na osiągnięcie celów środowiskowych JCWPd.

Prace realizacyjne, zlokalizowane na lądzie w każdym z wariantów inwestycji dotyczącym zadania dostosowania układu komunikacyjnego do obsługi nowej inwestycji, nie będą prowadzone w obrębie cieków czy zbiorników powierzchniowych ani też w bezpośredniej ich bliskości, zatem ocena oddziaływania prowadzonych prac budowlanych na komponent wód powierzchniowych śródlądowych jest bezprzedmiotowa.

W trakcie realizacji inwestycji, podczas prac ziemnych tj. wykonania wykopów budowlanych i rozbiórkowych, związanych z układem drogowo – kolejowym, a także przebudową infrastruktury podziemnej, będzie dochodzić do gromadzenia się wód opadowych, co rodzi konieczność ich odprowadzenia. Wody te, pochodzące z powierzchni zanieczyszczonych np. spływających z terenów rozbiórki lub niosących zawiesinę z wykopów ziemnych, będą odprowadzane – jeśli będzie to możliwe - do istniejącej na terenie Portu Gdynia sieci kanalizacji deszczowej, standardowo wyposażonej w separatory i osadniki, umieszczone przed wylotami do kanałów

portowych. W przypadku braku takiej możliwości, ich odprowadzenie będzie wymagało uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Działania takie mają na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania zrzucanych wód do recipienta (tj. wód Zatoki).

Stwierdzony brak bezpośredniego wpływu na cele środowiskowe komponentu wód powierzchniowych (z powodu ich niewyznaczenia) nie umniejsza potencjalnego wpływu etapu budowy na cele środowiskowe bezpośrednio przylegającej do JCWP TWDW1806 - Jednolitej Części Wód Powierzchniowych Przejściowych (JCWP) Zatoka Pucka Zewnętrzna o kodzie TWIIIWB3. Stwierdzony zły stan wód JCWP TWIIIWB3, dotyczy niezadowalającego stanu ekologicznego tych wód, niemniej wymaga szczególnej uwagi podczas prowadzenia prac inwestycyjnych na lądzie oraz na styku z JCWP TWIIIWB3, tak, aby ewentualne zanieczyszczenia z istniejących instalacji lub powstających w trakcie robót odcieków, nie przedostały się do wód morskich zatoki i nie wpływały negatywnie na elementy klasyfikacji stanu ekologicznego czy chemicznego. Przewidziane przez ZMPG S.A. środki zapobiegawcze oraz przepisy Bhp powinny zapobiec niepożądanemu negatywnemu wpływowi prac ziemnych, związanych z ewentualnymi awariami sprzętu technicznego na budowie czy niewystarczającym uszczelnieniem, użytkowanych do tej pory, powierzchni szczelnych czy odcinków infrastruktury podziemnej w tym kanalizacji sanitarnej czy deszczowej. Przy zachowaniu rozwiązań chroniących środowisko, przewiduje się brak potencjalnego negatywnego wpływu etapu realizacji w bezpośredniej zlewni Morza Bałtyckiego na środowisko wód morskich JCWP TWIIIWB3.

Podobnie, jak w przypadku etapu realizacji, wszystkie warianty planowanego przedsięwzięcia w części lądowej nie będą miały wpływu na stan wód powierzchniowych, ze względu na niewyznaczenie w bezpośredniej zlewni Morza Bałtyckiego tj. w JCWP TWDW1806 powierzchniowych wód płynących czy stojących. Również pośredniego negatywnego wpływu użytkowania inwestycji na przylegającą do zlewni JCWP TWDW1806 przejściową część wód JCWP TWIIIWB3 nie stwierdzono. Zaplanowana w zakresie przedmiotowej inwestycji budowa sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej i przyłączenie ich do istniejących i rozbudowywanych obecnie układów, uchroni wody w obrębie akwenów portowych a dalej wód Zatoki przed spływem ścieków i potencjalnie zanieczyszczonych wód opadowych, gromadzących się na terenach utwardzonych inwestycji.

Na terenie Portu Gdynia funkcjonuje ponad 40 wylotów kanalizacji deszczowej odprowadzających wody opadowe i roztopowe z terenów istniejącej infrastruktury portowej, dla których zostały wydane stosowne pozwolenia wodnoprawne. Sposób wykorzystania terenów powstałych w wyniku realizacji planowanego zamierzenia nie będzie się różnił od istniejącego i będzie typowy dla terenów składowania kontenerów i wielkogabarytowych elementów, które obecnie funkcjonują w zachodniej części Portu Gdynia. W związku z powyższym, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z placów i parkingów odbywać się będzie przy zastosowaniu odwodnienia liniowego, natomiast z torowisk poprzez odwodnienie wgłębne, zaś z estakady za pomocą wpustów deszczowych do nowo wybudowanej lub przebudowanej istniejącej kanalizacji deszczowej a następnie po podczyszczeniu w separatorach i osadnikach wylotami będą zrzucane do wód morskich.

W fazie eksploatacji inwestycji załadownienie tj. obszar pirsu Portu Zewnętrznego stanie się elementem JCWP TWDW1806. Na nowej powierzchni będą gromadzić się wody opadowe, wymagające odprowadzenia. Na wstępnym etapie projektowym przyjmuje się, że wody te podlegać będą ujmowaniu w odwodnieniach liniowych/wpustach deszczowych i poprzez szczelną podziemną kanalizację deszczową, uzbrojoną w system piaskowników i separatorów substancji ropopochodnych, służących do ich podczyszczania, zostaną odprowadzone do wód Zatoki.

Na terenie terminala kontenerowego, zostaną wyznaczone miejsca do składowania kontenerów (tzw. ciekących) z towarami niebezpiecznymi. Miejsca takie zostaną wyposażone w tace szczelne oraz podziemne zbiorniki do odprowadzania, zastosowany zostanie odseparowany system odbioru wód opadowych i odciekowych z odprowadzeniem do zbiornika podziemnego o pojemności umożliwiającej odwodnienie ww. powierzchni (max. 50 m³). Odpływ wody ze zbiorników możliwy będzie po sprawdzeniu przez upoważnione służby składu chemicznego ścieków i wyeliminowaniu ewentualnego zagrożenia odpływu wód nieodpowiadających stosownym przepisom. W przypadku stwierdzenia zanieczyszczeń w ww. wodach zostaną one odpompowane do wozów asenizacyjnych przez uprawnione firmy i zagospodarowane w sposób adekwatny do stwierdzonego składu.

Ponieważ na ww. miejscach mogą być również składowane towary o charakterze łatwopalnym lub wybuchowym teren taki musi zostać wyposażony w instalację odgromową.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2020, poz. 310 ze zm.).

W 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”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia występować będzie niezorganizowana emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, związana z typowymi pracami ziemnymi, budowlano-montażowymi i transportem. Ruch pojazdów, realizacja wykopów oraz składowanie ziemi może spowodować okresową emisję pyłów do atmosfery o zasięgu ograniczonym głównie do terenu budowy. Wykonywanie prac budowlanych i montażowych skutkuje okresową emisją zanieczyszczeń do powietrza spowodowaną pracą sprzętu montażowego i środków transportu, a także pracami spawalniczymi (CO₂, NO_x, SO_x). Wielkość emisji pyłowej, uzależniona będzie od warunków atmosferycznych np. wilgotność podłoża w znacznym stopniu ogranicza emisję pyłu, która powstaje w wyniku ruchu pojazdów po drogach gruntowych.

Z uwagi na odległość prowadzonych prac głównych, związanych z załadowniem i zagospodarowaniem terenu pod Port Zewnętrzny, nie przewiduje się by prowadzone prace mogły mieć wpływ na stan sanitarny powietrza na obszarach zamieszkałych. Zanieczyszczenia, w znacznej części będą kumulować się w graniach działalności Portu Gdynia.

Ponadto emisja substancji do powietrza podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych będzie miała charakter niezorganizowany i okresowy, a jej wpływ na stan jakości powietrza będzie lokalny, ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa prowadzonych prac. Emisja w danym miejscu zakończy się z chwilą zakończenia budowy wykonywanego odcinka inwestycji. Źródło emisji będzie się przesuwać wraz z frontem robót.

Sumarycznie emisje zanieczyszczeń będą największe w przypadku realizacji wariantów przewidujących największy obszar budowy tzn. wariantów alternatywnych, jednakże ze względu na krótkotrwały i przemijający charakter oddziaływań nie wykazano tutaj znaczącej różnicy między wariantami i nie wzięto ich pod uwagę przy różnicowaniu poszczególnych wariantów.

Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami w raporcie oś projektowana działalność Portu nie doprowadzi do ponadnormatywnych przekroczeń w zakresie standardów jakości powietrza atmosferycznego poza terenem Portu Gdynia. Emisja zanieczyszczeń gazowych ze środków transportu będzie miała charakter marginalny, dlatego najistotniejszym elementem oddziaływania jest emisja pyłu PM₁₀, tlenków azotu oraz tlenków siarki pochodzących ze

spalania paliw w silnikach statków. Wymodelowane wartości maksymalne zanieczyszczeń nie będą przekraczały w większości wartości dopuszczalnych. Tylko w przypadku tlenków azotu może dojść do nadmiernego kumulowania się zanieczyszczenia jednakże częstości przekroczeń stężeń maksymalnych nie wykroczy poza dozwoloną wartość 0,2% i zamknie się w większości w obszarze Portu Gdynia.

W przypadku oddziaływania przedsięwzięcia na etapie eksploatacji, na podstawie wykonanych analiz wskazuje się, że największy wpływ na możliwość emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie wpływać postój statków (zarówno wycieczkowych jak i handlowych). W raporcie ooś wskazano, że najmniejszy wpływ na kumulowanie się zanieczyszczeń będzie miał wariant inwestorski, pozostałe warianty, ze względu na dostosowanie do jednoczesnego przyjęcia większej ilości statków, mogą powodować przekroczenia wartości maksymalnych stężeń zanieczyszczeń. Jako wskaźnik porównujący poszczególne warianty przyjęto emisję tlenków azotu, jako zanieczyszczenia mającego największy wpływ na tło zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu Portu Gdynia. W raporcie ooś przedstawiono różnice między wariantami dla budowy nowego pirsu, gdyż zróżnicowane są one ze względu na ilość statków wpływających i cumujących w porcie oraz zwiększenie natężenia ruchu na drogach transportowych i kolei. Warianty drogowe, nie będą miały wpływu na zróżnicowanie emisji zanieczyszczeń do powietrza – nie determinują one różnicy w natężeniu ruchu pojazdów. Wobec powyższego dla wszystkich wariantów drogowych przyjęto taką samą ocenę.

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia z uwagi na jego szeroki zakres prac, dużą skalę i czas trwania podzielona będzie na elementy wynikające z przyjętych rozwiązań projektowych, technologicznych i technicznych, jak prace pogłębiarskie, załadowanie pirsu, budowa elementów infrastruktury itp. Podczas realizacji poszczególnych elementów przedsięwzięcia oddziaływanie akustyczne na otoczenie związane będzie przede wszystkim z niezorganizowaną emisją hałasu.

Głównymi emitarami mającymi w okresie realizacji wpływ na stan klimatu akustycznego w otoczeniu portu będą statki, maszyny budowlane i inne urządzenia oraz pojazdy wykorzystywane do prac związanych z budową i rozbudową portu.

Analizy przedstawione w raporcie ooś wskazują, że etap realizacji ocenianego przedsięwzięcia może charakteryzować się wystąpieniem uciążliwości akustycznych w rejonie najbliższej położonych obszarów podlegających ochronie akustycznej. Jednak z uwagi na niezorganizowany, okresowy i chwilowy charakter oraz aktualne zagospodarowanie rejonu portu nie przewiduje się by miało ono charakter znacząco negatywny i wymagało aktywnych działań minimalizujących. Ponadto pośród analizowanych najniższym potencjałem wspomnianego oddziaływania charakteryzuje się wariant inwestorski, tj. wariant 1b w części morskiej z obsługą komunikacyjną w wariantcie II Nowa Polska.

Jeśli chodzi o obsługę komunikacyjną projektowanych elementów portu, to warianty lokalizacyjne połączenia drogowego oceniano z perspektywy odległości do najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej, co zdeterminowało najniższą ocenę dla rozwiązań w ich bezpośredniej bliskości. Tu znów najniższym potencjałem oddziaływań charakteryzuje się wariant inwestorski.

W analizie akustycznej do szacowania mocy akustycznych źródeł hałasu posłużono się wynikami analizy zagrożenia hałasem terenów mieszkalnych od nowej inwestycji wraz z wykonaniem modelu akustycznego dla wschodniej części Portu Gdynia wraz z projektowanym portem zewnętrznym wykonanej w roku 2018 przez KFB Acoustics, w ramach której dokonano pomiarów oddziaływania akustycznego maszyn i urządzeń portowych z uwzględnieniem sygnałów dźwiękowych. Na etapie eksploatacji przewiduje się, iż w perspektywie osiągnięcia docelowych możliwości przeładunkowych terminala w praktyce nie będą używane już urządzenia portowe z napędem spalinowym. Ograniczone zostanie znacząco oddziaływanie akustyczne

statków w wyniku przejścia na napęd LNG, postępującego już teraz wyciszania jednostek oraz postępu ich przy nabrzeżu z wyłączonymi silnikami. W dalszej perspektywie wykorzystywane będą automatyczne i autonomiczne urządzenia przeładunkowe, w wyniku czego zredukowany będzie hałas generowany obecnie np. przez brzęczki alarmowe czy stuki kontenerów podczas przeładunku.

Oceny wariantów na etapie eksploatacji oparte o przeprowadzone modelowanie prognozowanego równoważnego poziomu dźwięku w receptorach w odniesieniu do hałasu przemysłowego i komunikacyjnego również wskazują na rozwiązania wariantu inwestorskiego jako najbardziej optymalne, tj. charakteryzujące się najniższym potencjałem generowania uciążliwości akustycznych. Warianty alternatywne oceniono pod tym względem jako mniej korzystne z uwagi na prognozowane przekroczenia w zakresie hałasu przemysłowego i komunikacyjnego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia główne źródło odpadów stanowić będą:

- Prace rozbiórkowe
- Prace budowlane
- Zaplecze socjalno-bytowe pracowników.

Podczas wykonywania prac budowlanych zarówno w obszarze morskim jak i lądowym wytwarzane będą głównie odpady zaliczane do grupy 15-tej, czyli odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach oraz z grupy 17-tej katalogu odpadów, czyli odpady z budowy, remontu i demontażu obiektów budowlanych i drogowych. Ponadto, powstawać będą również odpady związane z funkcjonowaniem zapleczy budowlanych, tj. różnego rodzaju opakowania oraz odpady komunalne.

Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć do minimum ilość powstających odpadów budowlanych, materiały wykorzystywane w toku robót budowlanych będą wykorzystywane racjonalnie. Prace budowlane będą wykonywane ze starannością, tak, aby wyeliminować możliwość uszkodzenia budowanych obiektów.

Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane przez wykonawców robót budowlanych i montażowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2020 poz. 797). Odpady będą gromadzone w specjalnie na ten cel przeznaczonych kontenerach i zbiornikach lub pryzmach w miejscach do tego wyznaczonych, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska. Odpady niebezpieczne małogabarytowe oraz ciekłe będą przechowywane w oznaczonych, szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie odpadów, na wyznaczonym terenie, bez dostępu osób postronnych. Odpady niebezpieczne wielkogabarytowe magazynowane będą na szczelnym podłożu lub w sposób umożliwiający ich oddzielenie od gruntu (np. na nieprzepuszczalnej folii).

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady związane z prowadzoną działalnością, przeprowadzanymi doraźnymi pracami konserwatorskimi i remontowymi. Źródłem odpadów będą również statki zawijające do portu.

Odpady płynne i szlamy przepompowywane są (pompami statkowymi lub samochodowymi) do podstawionych autocystern. Odbiór odpadów stałych polega na załadunku ich do pojemników lub kontenerów podstawionych na nabrzeże obok statku bądź bezpośrednio na oznakowany samochód podstawiony pod burtę statku.

Na statkach specjalistycznych oraz w mniejszym stopniu na pozostałych typach statków mogą występować urządzenia zawierające substancje zubażające warstwę ozonową jak freony, tetrachlorek węgla, itd. W przypadku konieczności dokonania naprawy, wymiany, montażu lub demontażu na statku urządzeń i instalacji zawierających te substancje mogą powstać odpady o kodach: 16 02 11* - zużyte urządzenia zawierające freony, HCFC, HFC oraz 16 02 13* - zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12. Odbiór powstałych w wyniku powyższej działalności odpadów zapewnia podmiot wykonujący tę czynność.

Ponadto eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wiązała się z powstawaniem odpadów związanych z działalnością terminala kontenerowego oraz pozostałą działalnością portową realizowaną na planowanym pirsie zewnętrznym, a także z emisją odpadów z układu komunikacyjnego, przeprowadzanych doraźnych prac utrzymaniowych i remontowych.

Zebrane odpady komunalne będą bez magazynowania przekazywane odbiorcy odpadów posiadającemu zezwolenie na zbieranie lub przetwarzanie oraz transport tego rodzaju odpadów. Wszystkie odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne magazynowane będą w sposób selektywny w specjalnie do tego celu przeznaczonych pojemnikach i kontenerach ustawionych na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych. Wszystkie odpady będą przekazywane wyspecjalizowanym firmom posiadającym zezwolenia na zbieranie, przetwarzanie oraz transport a następnie poddawane odzyskowi lub unieszkodliwieniu

Na etapie eksploatacji będą generowane następujące rodzaje ścieków:

- komunalne, w tym bytowe;
- przemysłowe (np. ścieki z prowadzonej działalności gospodarczej typu: myjnia, warsztat);
- ścieki ze statków.

Ścieki komunalne, w tym bytowe będą powstawać na terenie Portu Zewnętrznego głównie w obiektach biurowych i innych obiektach kubaturowych, w których będą przebywać ludzie np. biura i warsztaty na terenie terminalu kontenerowego, budynek terminalu pasażerskiego i w innych. Ścieki te będą kierowane do istniejących systemów sieci portowej a dalej do miejskiej kanalizacji sanitarnej i komunalnej oczyszczalni ścieków w Dębogórze.

Ścieki ze statków wycieczkowych odbierane będą barką i kierowane do istniejącego wlotu do sieci przy Nabrzeżu Belgijskim, stamtąd kierowane na portową podczyszczalnię zlokalizowaną na placu XXVII przy ul. Polskiej i dalej do miejskiej kanalizacji sanitarnej i komunalnej oczyszczalni ścieków w Dębogórze.

Ścieki ze statków handlowych będą zrzucane do poziomej infrastruktury sanitarnej i kierowane na portową podczyszczalnię zlokalizowaną na placu XXVII przy ul. Polskiej.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiąże się istotnym wpływem inwestycji na środowisko morskie. Z raportu oddziaływania na środowisko wynika, że główne oddziaływania środowiskowe będą miały charakter krótkoterminowy, odwracalny, o zasięgu lokalnym oraz związane będą z etapem budowy. Oddziaływania w fazie budowy związane będą przede wszystkim z pracami czerpalnymi i zasypowymi, budową falochronów oraz pirsu, a także nowych akwenów portowych i torów podejściowych.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia przewiduje się roboty czerpalne o łącznej kubaturze około 27 mln m³. Zgodnie z dokumentacją projektową WUPROHYD (2019), materiał gruntowy, pozyskany z pogłębiania akwenów oraz torów wodnych, zostanie wykorzystany do załadunku projektowanego obszaru portu zewnętrznego - przewiduje się, że kubatura robót zasypowych to około 22 mln m³. Około 20% wydobytych osadów dennych ze względów na właściwości fizykochemiczne może stanowić urobek niebudowlany. Pozostała część urobku czerpalnego ok. 5mln m³ zgodnie z raportem ma zostać zdeponowana na kłapowisku w morzu. Autorzy raportu,

na podstawie przeprowadzonego opisu makroskopowego rdzeni osadów oraz analizy sitowej na badanym obszarze planowanej inwestycji, stwierdzają występowanie różnych typów osadów z przewagą piasków gruboziarnistych i drobnoziarnistych. Ponadto, przeprowadzone przez Inwestora badania osadów wykazały, że urobek pochodzący z prac czerpalnych nie będzie zanieczyszczony — wyniki przeprowadzonych badań nie przekraczają granicznych wartości określonych w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015, poz. 796). Przy tak dużym zamierzeniu tj. odkładzie ok. 5 mln m³ urobku czerpального na kłapowisko morskie, występuje uzasadniona konieczność opracowania alternatywnej koncepcji możliwości zagospodarowania takiej ilości urobku z uwzględnieniem jego składu, ładunków zanieczyszczeń oraz dostępnych danych środowiskowych dla potencjalnych miejsc odłożenia np. do refulacji plaży. Deponowanie urobku w morzu powinno być ostatecznością.

W związku z wykonywaniem prac czerpalnych o znacznej kubaturze może dojść do lokalnego wzrostu zawartości zawiesiny w wodzie co bezpośrednio przekłada się na zmniejszenie przezroczystości wód. W celu zminimalizowania rozprzestrzeniania się zawiesiny postawiono warunek zastosowania podczas prowadzenia prac czerpalnych technik pogłębiania maksymalnie ograniczających zmętnienie oraz rozstawiania zapór w celu zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się potencjalnych zanieczyszczeń. Jak wynika z „Analizy zmiany przemieszczania się rumowiska po wybudowaniu Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów dennych w trakcie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej (Puckiej)” wykonanej przez Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku oraz Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni osłonięcie falochronami zewnętrznymi miejsc realizacji prac pogłębiarskich wewnątrz portu wpłynie na redukcję zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny, chociaż nieznacznie zwiększy się koncentracja zawiesiny w akwenu portowym. Autorzy raportu stwierdzają, że w trakcie prowadzenia prac budowlanych powodujących zmętnienie wód, ryby wchodzące w okres tarła aktywnie będą unikać zmętnienia i przeniosą się w rejony wód pozbawionych zawiesiny. Tym samym zawiesina nie będzie miała szkodliwego wpływu na ikrę i stadia młodociane. Zgodnie z informacjami w raporcie ooś Inwestor planuje rozpocząć prowadzenie robót w okresie międzytarłowym i kontynuować je nieprzerwanie tak, aby nie dopuścić do kolejnego tarła w rejonie inwestycji. Prace czerpalne i związane z nimi zaburzenia mechaniczne podłoża spowodują lokalnie zniszczenie zbiorowisk bentosowych. Przekształcenie dna w wyniku tych robót będzie miało charakter czasowy i zasięg lokalny, nie wykraczający poza rejon planowanego przedsięwzięcia. Organizmy zamieszkujące płytkowodne strefy przybrzeżne są zaadaptowane do zmian związanych z mętnością wody, a aktywnie poruszające się są w stanie opuścić rejon zbyt mętnych wód. Organizmy mobilne, które mogą przemieścić się w trakcie prac hydrotechnicznych, dosyć szybko zasiedlą ponownie rejon inwestycji z piaszczystym czy piaszczysto-mulistym dnem. Ewentualne straty makrozoobentosu w rejonie inwestycji nie spowodują istotnej utraty źródła form larwalnych. Autorzy raportu zakładają, że wysokie bogactwo gatunkowe oraz różnorodność biologiczna w bezpośredniej bliskości portu umożliwi szybką rekolonizację dna naruszonego podczas planowanych prac hydrotechnicznych (około 2-3 lata). W celu ułatwienia ponownej rekolonizacji postawiono warunek usunięcia po zakończeniu robót wszelkich zanieczyszczeń z dna powstałych podczas budowy. Oddziaływanie wynikające ze wzrostu zmętnienia przy zachowaniu środków minimalizujących oraz spełnieniu uzgodnionych warunków można uznać za lokalne i krótkotrwałe.

Zgodnie z informacjami w raporcie ooś i uzupełnieniach do raportu, w miejscu załadownienia dojdzie do całkowitej likwidacji siedlisk bentosowych. Oddziaływanie to obejmie niewielki fragment dna. Ponadto, likwidacja dotychczasowej zabudowy pochodzenia antropogenicznego, w tym nabrzeży i falochronów, wiązać się będzie z usunięciem sztucznych siedlisk i organizmów, które się tam osiedliły. Autorzy raportu stwierdzają, że sztuczne elementy zabudowy portu zrekompensują straty spowodowane likwidacją poprzednich siedlisk. Wytworzone sztuczne

siedliska będą podłożem twardym i stałym, które z reguły jest atrakcyjniejsze dla roślin i zwierząt morskich ze względu na stabilność i możliwość łatwego przyczepienia się. Według Autorów raportu nowo powstałe zbiorowiska bentosowe będą bogatsze pod względem gatunkowym i bardziej zróżnicowane biologicznie. Realizacja inwestycji nie wpłynie w znaczącym stopniu na zmniejszenie się liczebności i różnorodności gatunkowej ichtiofauny, a ze względu na powstanie nowych zbiorowisk na podłożu twardym, które stanowią atrakcyjną bazę pokarmową, w ocenie Autorów raportu, może wpłynąć pozytywnie na jej rozwój.

Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się w granicach obszarów stanowiących formy ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098), tj. obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Zgodnie z art. 27a ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, nadzór nad ww. obszarami Natura 2000 w części dotyczącej wód morskich sprawuje właściwy dyrektor urzędu morskiego. Jedynym zinwentaryzowanym gatunkiem lęgowym będącym przedmiotem ochrony Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005 w rejonie planowanej inwestycji jest mewa srebrzysta *Larus argentatus* sensu lato. Planowane przedsięwzięcie przewiduje posadowienie nowych budowli portowych, które spowodują długotrwałe fizyczne przekształcenie niewielkiej powierzchni dna morza, ale nie jest ona wykorzystywana przez ptaki lęgowe, będące przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000. Przebudowa istniejących budowli hydrotechnicznych (falochrony wyspowe) spowoduje oddziaływanie bezpośrednie na czynnych gniazd mewy srebrzystej (tj. 7,9 0/0) w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Mewy zasiedlają falochrony zarówno w obrębie specjalnych kwater, jak i wprost na betonie. Specjalne kwatery to siedliska zastępcze dla rybitw czubatych, które powstały na falochronach wyspowych w ramach kompensacji przyrodniczej. Od ponad 10 lat rybitwy czubate nie gnieźdzą się w tym miejscu, ponieważ zasiedliły Rezerwat Przyrody Mewia Łacha. Młodociane mewy w przypadku zagrożenia, jako typowe zagniazdowniki, odbiegają od zagrożenia i skaczą do wody. W naturalnych siedliskach (wyspy piaszczyste) pisklęta mogą powrócić w okolice gniazda, natomiast po skoku z falochronu nietotne młode giną w morzu. W związku z powyższym tutejszy Organ nałożył na Inwestora działanie minimalizujące polegające na wykonaniu na istniejących falochronach o konstrukcji skrzyniowej trwałych, lecz okresowo demontowalnych (na czas czyszczenia falochronu), wygrodzeń uniemożliwiających skoki piskląt do wody. Zgodnie z informacjami w raporcie oś prace mogące powodować likwidację siedlisk odbywać się będą w okresie od połowy sierpnia do końca lutego. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe, prace prowadzone będą pod nadzorem ornitologa. Celem nadzoru będzie niedopuszczenie mew do zagnieżdżenia się w miejscach planowanych robót.

W polskich wodach Morza Bałtyckiego występują cztery gatunki ssaków morskich — morświn (*Phocoena phocoena*), foka szara (*Halichoerus grypus*), foka pospolita (*Phoca vitulina*) i foka obrączkowana (*Phoca hispida*). Wszystkie ww. cztery gatunki ssaków morskich objęte są ochroną gatunkową na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183). Gatunki te wskazano jako objęte ochroną ścisłą i w przypadku morświna dodatkowo wymagający ochrony czynnej. Spośród trzech gatunków fok obserwowanych w polskiej strefie Morza Bałtyckiego najliczniejszym gatunkiem jest foka szara. Gatunek ten wymieniony jest na czerwonej liście IUCN jako „najmniejszej troski”, przy czym zgodnie z danymi FW.COM foka szara występująca w wodach polskich klasyfikowana jest jako gatunek zagrożony. Polska zobowiązana jest do ochrony foki szarej m.in. w ramach wielu Konwencji, np. tzw. Konwencji Helsińskiej, Konwencji Bońskiej czy Konwencji Berneńskiej. Bałtycka populacja morświna, ze względu na bardzo małą liczebność, osiągnęła stan krytycznie zagrożonej wyginięciem (IUCN 2008) i wymagającej pilnych działań ochronnych. Ze względu na status ochronny, subpopulacja morświnów występująca w Bałtyku Właściwym jest wymieniona w licznych aktach prawnych dotyczących ochrony gatunkowej, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.

Wyniki projektu „Czynna ochrona morświna przed przyłowie”, prowadzonego przez Stację Morską 10 UG w Helu w latach 2009-2011 potwierdzają występowanie morświna w wodach Zatoki Puckiej. Nawet jeśli nie udało się ustalić ich liczebności, to w przypadku zagrożonej wyginięciem subpopulacji Bałtyku Właściwego przy obecnym stanie populacji i jej statusie krytycznego zagrożenia, każdy osobnik może przyczynić się do przeżycia populacji. Zgodnie z skalą ocen wskaźników stanu ochrony morświna w obszarze Natura 2000 PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski parametr populacja: wskaźnik śmiertelność dla stanu właściwego FV rozumiany jest jako „Liczba martwych osobników znajdujących na brzegu lub w wodzie oraz w przyłowie i ich wiek i przyczyny śmierci oznacza: „Brak martwych osobników w wieku K 3 lata; 1 osobnik/2 lata martwy na brzegu dorosły w wieku 15 lat; wyłącznie naturalne przyczyny śmierci. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska na mocy art. 57 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody opracowuje programy ochrony zagrożonych wyginięciem gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Jednym z nich jest „Program ochrony morświna” (GDOŚ 2015). Celem programu jest min. ograniczenie zasięgu przestrzennego zakłóceń środowiska morskiego, co do których istnieje choćby podejrzenie ich negatywnego wpływu na morświny. Według dokumentu, do najważniejszych działań, które powinny być wdrożone należą m.in.:

a) Osiągnięcie dobrego stanu środowiska morskiego (działanie 8.1), który wymaga by wprowadzenie energii, w tym hałasu podwodnego, utrzymywało się na takim poziomie, że nie powodowało negatywnego wpływu na środowisko morskie (tzw. wskaźnik opisowy WI 1).

Kryteria wymagają uniknięcia różnego rodzaju zakłóceń i hałasu podwodnego — w tym np. od żeglugi, działań hydrotechnicznych

b) Redukcja zakłóceń, w tym hałasu podwodnego (działanie 8.2), w którym zwraca się uwagę na: „Z uwagi na niepełną naukową wiedzę oraz brak norm dotyczących podwodnego hałasu trudno na razie zaproponować konkretne rozwiązania, z wyjątkiem podejścia „ostrożnościowego tj. unikania hałasu podwodnego i minimalizacji jego oddziaływania, wszędzie tam, gdzie jego oddziaływanie na morświny jest choćby uprawdopodobnione.”

Autorzy opracowania „Ocena stanu ochrony gatunku morświn *Phocoena phocoena* w obszarze Natura2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski (PLH220032) ” zwracają uwagę, że „ (...) ważne jest natychmiastowe działanie minimalizujące zidentyfikowane zagrożenia przede wszystkim w rejonie ich oddziaływania, a nie wyłącznie tam, gdzie stwierdzono obecność morświnów. Jako przedstawiciele gatunku wędrownego i żyjącego samotnie, mogą one bowiem pojawić się w miejscu występowania zagrożenia w każdej chwili, o czym świadczą mapy ich rozmieszczenia. Do głównych zagrożeń rozpoznanych dla ssaków morskich w Morzu Bałtyckim należą: przyłów, podwodny hałas, substancje zanieczyszczające oraz ograniczona dostępność pokarmu. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji na ssaki morskie określono jako bezpośrednie, krótkoterminowe i chwilowe (Uzupełnienie do raportu OOS znak DR-614/PZ/76/KHW/21 na wezwanie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni). W związku z powyższym tutejszy Organ celem minimalizacji oddziaływania na ssaki morskie uznał za zasadne, uwzględniając zasady podejścia ostrożnościowego, nałożenie na Inwestora warunku realizacji inwestycji: podczas robót hydrotechnicznych powodujących hałas należy stosować procedurę „soft-start”. Podczas wbijania elementów konstrukcyjnych w dno morskie należy stosować kurtyny bąbelkowe lub inne rozwiązania ograniczające oddziaływanie na ssaki.

Z dniem 22 maja 2021 r. weszło w życie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r., poz. 935). Zgodnie z S 14 ust. 87 tego rozporządzenia (Załącznik nr I do rozporządzenia - Ustalenia ogólne) obszar przedsięwzięcia pn. „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo-kolejowym” położony jest w akwenu POM.87.Ip o RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

funkcji podstawowej funkcjonowanie portu lub przystani. Zgodnie z I ust. 3 pkt 4 wymienionego Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. (Załącznik nr I do rozporządzenia - Ustalenia ogólne) funkcja funkcjonowanie portu lub przystani oznacza „utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów lub przystani morskich, jak również utrzymanie i rozwój infrastruktury morskiej okołoportowej, sytuowanie nowych falochronów, nabrzeży, basenów lub innych obiektów, które po wybudowaniu stanowią będą infrastrukturę portową lub infrastrukturę morską około portową”.

Biorąc pod uwagę 96 ust. 7 pkt I lit. a (Załącznik nr 2 do rozporządzenia — Rozstrzygnięcia szczegółowe) w zakazach lub ograniczeniach w korzystaniu z poszczególnych obszarów, wymienione Rozporządzenie dla funkcji funkcjonowanie portu lub przystani stanowi, że w całym akwenie, z wyjątkiem oznakowania nawigacyjnego, ogranicza się prowadzenie prac związanych z wprowadzaniem nowych elementów infrastruktury lub jej rozbudową do sposobów: „niezagrożających systemowi ochrony brzegu morskiego; nieograniczających rozwoju funkcji turystycznej, sportowej i rekreacyjnej poza granicami portu; niezagrożających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych”. W związku z powyższym postawiono warunek prowadzenia prac związanych z wprowadzeniem nowych elementów infrastruktury zgodnie z zakazami i ograniczeniami ustanowionymi w S 96 ust. 7 pkt I lit. a Rozporządzenia z dnia 14 kwietnia 2021 r.

Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 13 Rozporządzenia pojęcie sposoby niezagrożające ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych zostało wyjaśnione jako „przedsięwzięcia realizowane na tarliskach ryb komercyjnych lub w przypadku braku danych o lokalizacji tarlisk, w miejscach występowania ikry lub larw w liczebnościach wyższych niż przeciętne w porównywalnych warunkach i obszarach, przy użyciu metod, które nie niszczą siedliska i substratu tarłowego, nie powodują wysokiej śmiertelności ikry lub larw (np. ekspozycja na nadmierny hałas, wibracje, koncentracje zawiesiny i szkodliwych substancji chemicznych, zmniejszenie stężenia tlenu) lub są prowadzone poza okresem tarła i rozwoju larw, a po zakończeniu prac warunki fizykochemiczne tarliska zostaną odtworzone przed kolejnym okresem tarła”. Wynik połówów badawczych wykonanych przez Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w latach 2019/2020 w ramach „Badań tarła ryb i podchowu narybku ryb komercyjnych w związku z budową i funkcjonowaniem Portu Zewnętrznego” wykazały obecności 22 gatunków ryb, w tym 13 uznanych za komercyjnie zgodnie z definicją w I ust. 2 pkt 12 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. Pod względem liczebności i biomasy dominowały gatunki: stornia, babka bycza, okoń i śledź. Stwierdzono, że w obszarze badań w okresie od marca do czerwca obywa się tarło śledzia. Zgodnie z informacjami w uzupełnieniu do wniosku Zarządu Morskiego Poru Gdynia o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowanych dla przedsięwzięcia, znak DR614/PZ/98/KHW/21 Inwestor planuje, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie rozpoczęta od momentu zaniku larw śledzia latem a do początku rozpoczęcia tarła wiosną następnego roku tj. od początku sierpnia do końca lutego. Jednocześnie po zakończeniu budowy Portu Zewnętrznego warunki fizykochemiczne tarliska zostaną odtworzone dzięki wybudowanym konstrukcjom osłonowym, jak falochrony pionowościenne, które po okresie ich kolonizacji przez organizmy poroślowe, w szczególności makroglony, będą stanowić nowe miejsca tarła. Powyższe działania są zgodne z zapisem zakazów i ograniczeń w korzystaniu z poszczególnych obszarów 96 ust. 7 pkt I lit. a Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000.

Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 14 Rozporządzenia z dnia 14 kwietnia 2021 r. przez system ochrony brzegu morskiego rozumie się wydłużoną przednią, plażę i podbrzeże po strefę rew. włącznie, wraz z pokrywającą je roślinnością, a także przedsięwzięcia ochrony brzegów morskich. Jak wynika RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

z „Analizy zmiany przemieszczania się rumowiska po wybudowaniu Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów dennych w trakcie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej (Puckiej)” wykonanej przez Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku oraz Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, dla żadnego z analizowanych wariantów budowy Portu Zewnętrznego nie nastąpią zmiany w wielkości transportu rumowiska, które mogłyby spowodować wzrost dynamiki procesów erozyjnoakumulacyjnych mających wpływ na systemy umocnienia brzegu morskiego. W bezpośrednim sąsiedztwie brzegu pomiędzy Klifem w Orłowie, a portem w Gdyni w wąskim pasie przybrzeżnym może pojawić się niewielkie zjawisko akumulacji, które w efekcie spowoduje średnie zmniejszenie głębokości od około 0,1 m do około 0,15 m. Podczas budowy Portu Zewnętrznego nastąpi stopniowe zmniejszenie prędkości prądów w stosunku do stanu obecnego, rzędu 40 % —50 0/0. Dla pozostałych rejonów akwenu Zatoki Puckiej Zewnętrznej nie przewiduje się wpływu oddziaływania projektowanego Portu na zmiany cyrkulacji prądowych. Obecność falochronów portowych wpłynie na tłumienie wysokości fal w obszarze cienia falochronów. Zmniejszenie wysokości fal znacznych w stosunku do stanu obecnego wyniesie w południowej części inwestycji średnio około 35 0/0, a na wysokości Klifu Orłowskiego średnio około 10 0,4. W bezpośrednim sąsiedztwie Klifu nie przewiduje się oddziaływania Portu Zewnętrznego na zmianę pól falowych.

Zgodnie z § 4 ust. 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 użytkowanie polskich obszarów morskich nie może prowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia podwodnego dziedzictwa kulturowego. W związku z powyższym, w przypadku zlokalizowania lub rozpoznania, podczas prowadzonych prac, podwodnego dziedzictwa kulturowego należy postępować zgodnie z 4 ww. Rozporządzenia oraz przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz.

W rejonie inwestycji podczas budowy i eksploatacji może dojść do incydentalnych zdarzeń lub wypadków, w wyniku których powstaną rozlewy np. paliw ze statków i pojazdów, olejów hydraulicznych lub innych płynów. Należy przygotować procedury postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń t.j.. awarie sprzętu technicznego, pochylenie lub przewrócenie ciężkiego sprzętu budowlanego, zatonięcie pływających maszyn i urządzeń budowlanych. Ponadto, tut. Organ wskazał dodatkowe działania ograniczające ryzyko wystąpienia kolizji statków na wodzie mogącego skutkować rozległymi rozlewami olejowymi. Podczas prowadzenia prac budowlanych istnieje ryzyko przedostania się do gruntu oraz wód zanieczyszczeń. W celu zminimalizowania zanieczyszczeń postawiono warunek stworzenia, przed rozpoczęciem prac budowlanych, procedur zapobiegania zanieczyszczaniu oraz reagowania na zagrożenia związane z zanieczyszczeniem wód morskich w trakcie budowy przedsięwzięcia. W celu ochrony środowiska morskiego ustalono wymóg zapewnienia prowadzenia prac w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi oraz usuwania z powierzchni wody, niezwłocznie i na bieżąco, wszelkich zanieczyszczeń powstałych w związku z prowadzonymi pracami. Rejon inwestycji wyposażony będzie w środki do zwalczania rozlewów, na wypadek wycieków substancji mogących mieć negatywny wpływ na stan środowiska wodnego. W związku z dużym zakresem planowanej inwestycji nie można wykluczyć odkrycia pozostałości działań militarnych na etapie budowy. W związku z powyższym, zalecono przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia wdrożenie procedury rozpoznania i czyszczenia terenu przewidzianego od realizacji przedsięwzięcia z niewybuchów i innych pozostałości militarnych.

Zgodnie z informacjami w raporcie oś odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane przez wykonawców robót budowlanych, zgodnie z obowiązującymi

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2020 r., poz. 797). 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. Wszystkie odpady będą przekazywane wyspecjalizowanym firmom posiadającym zezwolenia na zbieranie, przetwarzanie oraz transport a następnie poddawane odzyskowi lub unieszkodliwieniu. Odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne magazynowane będą w sposób selektywny w specjalnie do tego celu przeznaczonych pojemnikach i kontenerach ustawionych na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych.

Bezawaryjna eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych oddziaływań środowiskowych. Oddziaływania związane z fazą eksploatacji będą miały charakter długoterminowy, jednak będą się sprowadzać do zasięgu o znaczeniu lokalnym. Okresowo zbiorowiska znajdujące się w rejonie toru wodnego mogą być ponownie niszczone na skutek rutynowych prac czerpalnych związanych z koniecznością utrzymania toru wodnego. Wpływ prac czerpalnych na elementy biologiczne będzie podobny do oddziaływań powstających podczas fazy budowy planowanego przedsięwzięcia jednak będzie on miał znacznie mniejszy zasięg czasowy i przestrzenny. Autorzy raportu ośświadczają, że ptaki będą poddane oddziaływaniom takim jak hałas i ruch spowodowany pracami portowymi i przepływającymi jednostkami. Celem minimalizacji oddziaływania na mewę srebrzystą po zakończeniu fazy budowy należy odtworzyć zniszczone kwatery kompensacyjne dla ptaków na istniejącym fragmencie falochronu ich dotychczasowej lokalizacji, w ilości równej zniszczonym oraz zbudować, na całej długości nowych falochronów o konstrukcji to umożliwiającej, progi betonowe uniemożliwiające skoki piskląt do wody. Na etapie funkcjonowania mogą wystąpić kolizje ptactwa z urządzeniami portowymi, służącymi do przeładunku. Do takiej sytuacji może dojść głównie w warunkach nocnych, zwłaszcza w warunkach słabej widoczności, przy mgłach i zamgleniach. Oddziaływanie to będzie eliminowane poprzez oświetlenie obiektów wysokościowych. W związku z powyższym, na etapie projektu budowlanego, należy zaprojektować, w porozumieniu z ekspertem ornitologiem, oświetlenie obiektów i urządzeń wysokich, które mogą być źródłem kolizji z ptakami. Autorzy raportu ośświadczając, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływań na elementy fizykochemiczne wód, ponieważ nie przewiduje się wprowadzania do środowiska wodnego zanieczyszczeń, a skutki wszelkich zanieczyszczeń wprowadzonych przypadkiem zostaną zminimalizowane przy zastosowaniu procedur opisanych w zaktualizowanym po realizacji planowanego przedsięwzięcia „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń z wód portowych”. Przebudowa infrastruktury portowej wpłynie na zmniejszenie ryzyka wprowadzenia niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód portowych i zwiększy prawdopodobieństwo bezawaryjnej eksploatacji portu.

W przedmiotowej decyzji wskazano szereg działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji. Wskazane działania mają na celu zmniejszenie potencjalnego wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska. W związku z powyższym należy prowadzić monitoring skuteczności podjętych działań minimalizujących w odniesieniu do mewy srebrzystej. Monitoring lęgowych gatunków ptaków powinien obejmować podobny zakres obszarowy, jak badania przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowanych, aby można było porównać potencjalny wpływ inwestycji i skuteczność zastosowanych rozwiązań. Należy nim zatem objąć teren inwestycji wraz z kwaterami kompensacyjnymi oraz dachy budynków zlokalizowanych na zapleczu Basenu II i dachy budynków na pirsie węglowym. Celem poprawnego wykonania badań i określenia ilości gniazdujących par ptaków, należy zastosować metodyki opisane w publikacji Monitoring Ptaków Lęgowych. Poradnik metodyczny, Wydanie 2, 2015. Badaniami należy objąć przede wszystkim populację lęgową mewy srebrzystej oraz inne gatunki ptaków gniazdujące na terenie objętym

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

inwestycją, w tym na terenie kwater kompensacyjnych. Podczas kontroli należy notować wszystkie odzywające się, wykazujące zachowania godowe ptaki. Liczenia powinny odbywać się od świtu do godziny 10. Liczący powinien przechodzić pieszo penetrując wszystkie dostępne siedliska oraz kontrolując je przy użyciu lornetki lub lunety. Podczas kontroli terenowej należy zwracać uwagę na wszelkie przejawy aktywności wszystkich ptaków, ich zachowania, określić płeć osobników, jeśli to możliwe oraz notować kierunki przemieszczeń w celu oceny statusu lęgowego oraz miejsc gniazdowania. W celu potwierdzenia faktu gniazdowania konieczne będzie uzyskanie jednoznacznych przesłanek obecności lęgu (gniazdo z jajami, nielotne młode, obserwacja ptaków dorosłych odwodzących od lęgu). Siedliska niedostępne i niewidoczne dla obserwatora z powierzchni ziemi, np. dachy, skontrolować dwukrotnie w sezonie (maj i czerwiec) przy pomocy drona. Dokumentacja fotograficzna wykonana dronem powinna umożliwić określenie lokalizacji gniazd i lęgów mew srebrzystych. Harmonogram kontroli terenowych powinien obejmować następujące terminy: marzec — I kontrola, kwiecień - 2 kontrole w odstępie od siebie minimum 10 dni, maj - I kontrola, czerwiec I kontrola, lipiec - I kontrola, sierpień - I kontrola. Czas trwania monitoringu po inwestycyjnego powinien obejmować 5 kolejnych lat od momentu oddania obiektu do użytkowania tj. momentu oddania do użytkowania falochronów osłonowych oraz od momentu oddania do użytkowania ostatniego etapu pirsu zewnętrznego . Ponadto, tutejszy Organ uznał za zasadne nałożenie warunku prowadzenia monitoringu skuteczności podjętych działań minimalizujących w odniesieniu do ssaków morskich: foki szarej (*Halichoerus grypus*) oraz morświna (*Phocoena phocoena*). Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy prowadzić monitoring występowania w obszarze Portu ssaków morskich w zakresie niezbędnym i odpowiednim do pozyskania danych do sprawozdania w tym zakresie. Powyższy warunek jest zgodny z zapisami „Programu ochrony morświna” (GDOŚ 2015), w którym wskazuje się działanie 8.3 „Wdrożenie wysokiego standardu monitoringu przedinwestycyjnego oraz realizacji i eksploatacji inwestycji w obszarach morskich i nadmorskich”.

Planowana inwestycja znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Inne położone w pobliżu obszary Natura 2000 to:

- w odległości ok. 1,72 km obszar Natura 2000 Klify i Rąfy Kamienne Orłowa PLH220105;
- w odległości ok. 3,35 km obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: styczeń, 2021 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 są następujące gatunki i ich siedliska: czapla siwa *Ardea cinerea*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzałka *Aythya marila*, gągół *Bucephala clangula*, biegus zmienny *Calidris alpina*, sieweczka obrożna *Charadrius hiaticula*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, łyska *Fulica atra*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, uhla *Melanitta fusca*, bielaczek *Mergellus albellus*, nurogęs *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, pliszka cytrynowa *Motacilla citreola*, kulik wielki *Numenius arquata*, kormoran *Phalacrocorax carbo sinensis*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa czubata *Sterna sandvicensis* i ohar *Tadorna tadorna*. Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: zanieczyszczenie gleby i odpady stałe, koszenie lub ścinanie trawy, zarzucenie pasterstwa i brak wypasu, usuwanie materiału z plaż, wydobywanie piasku i żwiru, rurociągi, obszary portowe i szlaki żeglugowe, tereny zurbanizowane, przemysłowe, handlowe i zabudowa mieszkaniowa, ładowiska, poligony, składowiska przemysłowe, odpady i ścieki, wędkarstwo, żeglarstwo, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, kempingi i karawaningi, osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych, prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble, tamy, wały oraz sztuczne plaże.

W obszarze występują co najmniej 34 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i 20 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt (PCK). Gniazduje tu powyżej 0,5% populacji krajowej czapli siwej, mewy srebrzystej, ohara (PCK), nurogęsi, pliszki cytrynowej, ostrygojada (PCK), sieweczki obrożnej (PCK) i rybitwy rzecznej. W okresie migracji w ostoi występuje co najmniej 1% populacji wędrownic (kryterium C2 i C3): łabędzia niemego, łabędzia krzykliwego, kormorana, czernicy, ogorzałki, lodówki i uhli. Zimuje tu co najmniej 1% populacji biogeograficznej (kryterium C2 i C3): łabędzia niemego, czernicy, ogorzałki, lodówki, uhli, bielaczka i nurogęsi. Regularne koncentracje ptaków wodno-błotnych znacznie przekraczają 20 000 osobników (kryterium C4).

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji potwierdzono istotne znaczenie obszaru Natura 2000 dla populacji ptaków wodnych. Łącznie w styczniu 2019 r. stwierdzono 69 063 ptaki i wykazano wartości progowe opisane w Standardowym Formularzu Danych dla wielu gatunków ptaków zimujących. Stwierdzono następujące maksymalne liczebności poszczególnych gatunków: czernica - 12272 os., krzyżówka - 6467 os., łabędź niemy - 6603 os., łyska - 9325 os., mewa siodłata - 346 os., mewa siwa - 942 os., mewa srebrzysta - 4865 os., nurogęś - 894 os., ogorzałka - 571 os. i łabędź krzykliwy - 635 os. W przypadku trzech gatunków zanotowano w styczniu 2019 r. najwyższe liczebności od wyznaczenia obszaru Natura 2000, były to: śmieszka (4314 os.), gągoł (8115 os.) i uhla (4491 os.).

Na obszarze planowanej inwestycji skład gatunkowy jest bardziej zbliżony do terenów całego Portu Gdynia niż do obszaru Natura 2000. Dominują tu: mewa srebrzysta, której maksymalnie w styczniu 2019 r. stwierdzono 6272 os., mewa siwa - 2222 os., krzyżówka - 631 os., śmieszka - 858 os., kormoran - 343 os., łyska - 232 os. i czernica - 38 os. Mniej liczne były: lodówka - 16 os., mewa siodłata - 6 os., nurogęś - 6 os., bielaczek - 5 os., gęś białoczelna - 4 os. i edredon - 1 os. Podobnie jak w rejonie całej Zatoki Puckiej, w Porcie Gdynia najliczniej ptaki obserwowane były zimą. Od grudnia do lutego występowało tu 52 % wszystkich ptaków wodnych stwierdzonych podczas inwentaryzacji, podczas gdy latem było to 21%, wiosną - 15% i jesienią - 12%.

W ramach wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, że w zasięgu potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji znajdują się następujące populacje gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005:

- populacje przelotne i zimujące bielaczka, czernicy, łyski, nurogęsi, kormorana;
- populacja lęgowa mewy srebrzystej.

Teren przedsięwzięcia ma marginalne znaczenie dla ptaków zimujących i przelotnych w skali całego obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka. Poszczególne gatunki stanowiły: bielaczek - 0,91 % populacji zimującej w obszarze, czernica - 0,18 % populacji zimującej w obszarze, kormoran - 3,61 % populacji zimującej w obszarze, łyska - 1,16 % populacji zimującej w obszarze i nurogęś - 0,07 % populacji zimującej w obszarze. Liczebność i rozmieszczenie ptaków wodno-błotnych w obrębie planowanej inwestycji, jak i całego Portu Gdynia jest ściśle związana z obecnością miejsc odpoczynku i bazą pokarmową dla ptaków. Port stanowi siedlisko dla gatunków synantropijnych i oportunistycznych, jak: mewa srebrzysta, mewa siwa, śmieszka, kormoran, krzyżówka. Obszar portu ograniczony falochronami cechuje się znacznie mniejszym falowaniem stanowiąc miejsce odpoczynku dla ptaków, zwłaszcza dla mew. Mewy szukają w porcie głównie noclegu, zlatując się do niego wieczorem i opuszczając o świcie. Część z nich pozostaje w obrębie portu korzystając z obfitej bazy pokarmowej w miejscach przeładunku śruty zbożowej. Liczne budowle, urządzenia portowe jak i statki stanowią dla mew doskonałe miejsca do odpoczynku i obserwacji ofiar. Zwiększenie powierzchni spokojnej wody otoczonej falochronami z bardzo dużym prawdopodobieństwem może spowodować wzrost liczebności mew nocujących

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

w Porcie. Kormorany wykorzystują wody w basenach portowych do żerowania na pospolitych rybach, natomiast budowle hydrotechniczne służą im jako miejsca odpoczynku podczas suszenia skrzydeł, dlatego liczebność kormoranów jest w pobliżu portów nieco wyższa niż poza nimi. Inne ichtiofagi, jak nurogęsi, czy bielaczki preferują zasobniejsze w ryby siedliska. Zwiększenie powierzchni wynurzonych budowli hydrotechnicznych spowodować może wzrost liczebności odpoczywających kormoranów, ponieważ nie będą znajdować się w oddziaływaniu silnej antropopresji.

Po wybudowaniu nowej infrastruktury portowej nie przewiduje się spadku liczebności kormorana w Porcie Gdynia. Liczebność kormoranów przebywających w rejonie Zatoki Puckiej, w tym również w Porcie, podlegać może zmianom wynikającym z różnych czynników nie związanych z realizacją planowanej inwestycji, np. sytuacji w koloniach lęgowych, zmianom klimatycznym, itp.

Krzyżówki, występujące w rejonie planowanego przedsięwzięcia, żerują w okolicy miejsc przeładunku ziarna i śruty zbożowej. Inne gatunki ptaków z grupy kaczek pływających, przebywające na terenie Zatoki Puckiej, wybierają inne jej części, np. okolice ujścia Redy. Zarówno w Porcie Gdynia, jak i w obrębie planowanej inwestycji grupa bentofagów nurkujących, tj. czernica, lodówka, edredon, łyska była nieliczna i w styczniu 2019 r. łącznie liczyła 516 os. w całym Porcie, a 287 os. w obrębie planowanej inwestycji. Dla porównania w tym samym czasie na terenie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 przebywało łącznie 38 902 bentofagów nurkujących (czernica, lodówka, edredon, łyska, ogorzałka, gągoł, uhła). Po zrealizowaniu inwestycji powierzchnia twardego dna (kamienie, beton) znacząco wzrośnie pozwalając na kolonizację przez organizmy makrozoobentosowe. Wpłynie to pozytywnie na warunki żerowania bentofagów nurkujących.

Nie przewiduje się znaczących oddziaływań bezpośrednich ze strony planowanej inwestycji w stosunku do ptaków i ich siedlisk. Wprowadzenie przedsięwzięcia przewiduje posadowienie nowych budowli portowych, które spowodują długotrwałe fizyczne przekształcenie niewielkiej powierzchni dna morza, ale wyniki inwentaryzacji awifauny niełęgowej wskazują, że obszar w tym miejscu nie pełni istotnej funkcji dla ptaków. Po zrealizowaniu inwestycji powierzchnia twardego dna (kamienie, beton) znacząco wzrośnie pozwalając na kolonizację przez organizmy makrozoobentosowe. Wpłynie to pozytywnie na warunki żerowania bentofagów nurkujących. Jednocześnie po realizacji przedsięwzięcia zwiększy się powierzchnia miejsc odpoczynku i żerowania ptaków na pirsie oraz falochronach, a także w obrębie nowych basenów portowych, osłoniętych przez falochrony.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej, w obrębie falochronu wyspowego oraz na pirsie węglowym Portu w Gdyni wykryto 12 lęgowych gatunków ptaków. Spośród stwierdzonych ptaków: 6 gatunków objętych jest ochroną ścisłą (białorzytka, dymówka, kopciuszek, oknówka, pliszka siwa), 4 gatunki objęte są ochroną częściową (gołąb miejski, mewa srebrzysta, sroka, wrona siwa) i 2 należą do łownych (grzywacz, krzyżówka). Ptaki znajdujące się w oddziaływaniu bezpośrednim planowanej inwestycji na lądzie, to: mewa srebrzysta (14 par lęgnących się na budynkach i 11 par gniazdujących na falochronach wyspowych) oraz gołąb miejski (8 par). Stanowi to ubytek równy 1,32 % populacji krajowej mewy srebrzystej oraz 0,008 % gołębia miejskiego. Inne gatunki ptaków poddane będą tylko oddziaływaniom pośrednim. Jedynym gatunkiem lęgowym będącym przedmiotem ochrony Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005 w rejonie planowanej inwestycji była mewa srebrzysta *Larus argentatus sensu lato*. Inne gatunki lęgowe w obszarze Natura 2000 – czapla siwa, sieweczka obrożna, nurogęś, szlachar, pliszka cytrynowa, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, rybitwa czubata i ohar – aktualnie nie gniazdują na terenie planowanej inwestycji. Mogą być widywane tu natomiast w okresie migracji i dyspersji polęgowej.

Łączna liczebność mewy srebrzystej *Larus argentatus sensu lato* na terenie badań obejmującym cały obszar Natura 2000 oraz tereny portowe Gdyni wynosiła łącznie 240 gniazd w 4 koloniach lęgowych. Spośród nich w Porcie w Gdyni zlokalizowane było 160 gniazd, w tym 61 gniazda na falochronach wyspowych w obszarze Natura 2000 oraz 99 gniazd poza obszarem Natura 2000 - na dachach budynków zlokalizowanych na zapleczu Basenu II (38 p.), na dachach budynków na pirsie węglowym oraz na innych budynkach (61 p.). Ponadto mewę srebrzystą stwierdzono również w Porcie Gdańsk (6 gniazd), w mieście Hel (20 gniazd) i torpedowni koło Gdyni (50 gniazd). Pojedyncze pary mewy srebrzystej stwierdzono również na torpedowniach koło Juraty (3 gniazda). Inwentaryzacja nie obejmowała populacji trójmiejskiej gniazdującej na dachach budynków w Gdyni, Sopocie i Gdańsku. Mewa srebrzysta jest gatunkiem o dynamicznych zmianach liczebności w Polsce. Szczytową liczebność osiągnęła na przełomie lat 1980. i 1990. kiedy to oszacowaną ją w kraju na 1900–2100 par, na ponad 50 stanowiskach (Neubauer et al. 2006)¹. W połowie lat 1990. liczebność mewy srebrzystej oceniono na 1600 par a w latach 2003–2004 pozostało już tylko 1200–1500 par (Neubauer et al. 2006). W międzyczasie nastąpiła zmiana siedlisk wykorzystywanych przez ten gatunek jako miejsca lęgowe, polegająca na opuszczeniu większości siedlisk naturalnych (np. wysp na jeziorach przymorskich) i przeniesienie się znacznej części populacji na dachy budynków w miastach nadmorskich (Ziółkowski, Bzoma, Neubauer et al. 2007). Jej liczebność w Trójmieście szacowana była na około 300 par w latach 2003-2004 (Bzoma 2001) i na blisko tysiąc par w 2020 r. (Sz. Bzoma – dane niepubl.).

Przebudowa istniejących budowli hydrotechnicznych (falochrony wyspowe) spowoduje oddziaływanie bezpośrednie na 11 miejsc lęgowych mewy srebrzystej w obszarze Natura 2000. Zmniejszenie powierzchni siedlisk mew srebrzystych gniazdujących na dachach (poza obszarem Natura 2000) dotyczyć będzie 14 stanowisk spośród 99 gniazd stwierdzonych na dachach. Stanowi to, wraz ze stratami z falochronu (11 gniazd), ubytek równy 1,32 % populacji krajowej mewy srebrzystej. Należy mieć na uwadze, że inwentaryzacją nie objęto wszystkich budynków w porcie, jak również budynków poza portem. W Trójmieście istnieje liczna populacja mewy srebrzystej gniazdująca na dachach. Zalecono, aby prace mogące powodować likwidację siedlisk odbywały się w okresie od połowy sierpnia do końca lutego. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe, wskazano na prowadzenie działań, mających na celu niedopuszczenie do gniazdowania mew w miejscach planowanych robót, pod nadzorem przyrodniczym. Osobniki mewy srebrzystej, pozbawione swoich dotychczasowych miejsc gniazdowania, prawdopodobnie zasiedlą inne fragmenty falochronów lub dachy budynków w Gdyni lub też mogą zagnieździć się w jednej z pozostałych 3 kolonii w obszarze Natura 2000. Gatunek ten znany jest ze swej plastyczności względem zmian w środowisku, np. w 2008 r. na Pomorzu Zachodnim stwierdzono, że około 99% spośród 641 par gniazdowało na dachach budynków lub innych wysokich konstrukcjach pochodzenia antropogenicznego (Kajzer 2012). Tym samym realizacja prac i zmniejszenie liczby miejsc lęgowych mew srebrzystych na etapie budowy, nie wpłyną znacząco na populację lokalną i krajową tego gatunku. Jednocześnie powstanie nowych obiektów budowlanych oraz falochronów zewnętrznych zwiększy powierzchnię miejsc dogodnych do gniazdowania dla mew srebrzystych.

Ze względu na gniazdowanie mew srebrzystych i innych gatunków ptaków w obrębie budynków, wskazano, aby planowane wyburzenie 5 budynków kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym wykonać w okresie od połowy września do końca lutego, poza okresem lęgowym stwierdzonych tu gatunków ptaków.

Na etapie eksploatacji przewidziano działanie minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na mewy srebrzyste gniazdujące na falochronach i ich piskląt. Młodociane mewy w przypadku zagrożenia, jako typowe zagniazdowniki, odbiegają od zagrożenia i skaczą do wody. W naturalnych siedliskach (wyspy piaszczyste) pisklęta wracają w okolice gniazda, RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

natomiast po skoku z falochronu nietotne młode nie mogą wrócić na stały ląd i giną w morzu. Jako środek minimalizujący oddziaływania pośrednie opisane powyżej, na falochronach o konstrukcji skrzyniowej przewidziano wykonanie specjalnych progów betonowych uniemożliwiających skoki piskląt do wody. Wysokość wygrodzeń stałych powinna być nie mniejsza niż 40 cm. Progi powinny być od góry zakończone „daszkiem” o szerokości 20 cm. Pozwoli to na znalezienie pisklątom schronienia od słońca lub deszczu. Progi betonowe wyposażone będą w miejsca odpływu nadmiaru wody, aby nie dopuścić do zatapiania lęgów w przypadku ulewnych deszczu lub przelewania się fal przez falochron.

W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na awifaunę wskazano działania minimalizujące jak: zastosowanie źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (zalecana temperatura barwna <3000 K), ograniczenie rozproszenia światła poprzez koncentracje strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła, dokonanie odpowiedniego doboru wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy, czy zastosowanie dodatkowych osłon kierunkowych. Dodatkowo zalecono ograniczanie oświetlania wnętrz budynków biurowych nocą poprzez wyposażenie pomieszczeń w automatyczne sterowania oświetleniem, czujniki ruchu, a także stosowanie żaluzji i przesłon. Ograniczy to wpływ oświetlenia na ptaki występujące w rejonie inwestycji oraz sprawi, że inwestycja nie będzie powodowała utrudnień w migracji lokalnej i regionalnej ptaków.

W celu ograniczenia oddziaływania powierzchni szklanych na awifaunę wskazano na minimalizowanie udziału szkła poprzez: zmniejszenie wielkości otworów okiennych do 2m²/szt., eliminowanie lub ograniczenie przeszkleń narożnych oraz szklanych i przezroczystych balustrad, ogrodzeń, elementów małej architektury, a także rezygnację ze stosowania wysoko refleksyjnego szkła w budynkach, szklanych i przezroczystych balustradach, ogrodzeniach, elementach małej architektury. Dodatkowo zalecono zastosowanie zabezpieczeń (oznakowania powierzchni) na powierzchniach szklanych do wysokości minimum 3 m od poziomu gruntu, a w przypadku obecności w sąsiedztwie obiektu zieleni wysokiej do wysokości koron drzew.

Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 nie posiada ustanowionego planu ochrony. Na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni https://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2014/09/IOW_POIS_ROZPORZADZENIE_PLB_ZP.pdf, znajduje się projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 PLB220005 Zatoka Pucka. W Załączniku 6 do projektu rozporządzenia przedstawiono wskaźniki właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony. Dla populacji przelotnej i zimującej bielaczka, czernicy i łyski, określono następujące wskaźniki:

- populacja: liczebność w okresie 6 kolejnych lat wzrastająca lub stabilna (brak istotnego trendu spadkowego),
- siedlisko: rokrocznie brak zlodzenia na minimum 50% Zatoki Puckiej wewnętrznej w całym okresie zimowania, brak trendu spadkowego w biomase zoobentosu poniżej 50% w stosunku do wartości referencyjnej wynoszącej 70,552 g/m; antropopresja podczas migracji jesiennej i wiosennej oraz podczas zimowania nie nasila się w kluczowych dla gatunku miejscach (ujście rz. Redy i rz. Płutnicy)
- szansa zachowania gatunku w przyszłości: brak negatywnych trendów.

Dla populacji przelotnej i zimującej kormorana określono wskaźniki:

- populacja: liczebność w okresie 6 kolejnych lat wzrastająca lub stabilna (brak istotnego trendu spadkowego),
- siedlisko: Rokrocznie brak zlodzenia na minimum 50% Zatoki Puckiej wewnętrznej, antropopresja podczas migracji jesiennej i wiosennej oraz podczas zimowania nie nasila się w kluczowych dla gatunku miejscach (ujście rz. Redy, okolice Rybitwiej Mielizny).

Dla populacji przelotnej i zimującej nurogęsi określono wskaźniki:

- populacja: liczebność w okresie 6 kolejnych lat wzrastająca lub stabilna (brak istotnego trendu spadkowego),
- siedlisko: rokrocznie brak zlodzenia na minimum 50% Zatoki Puckiej wewnętrznej w całym okresie zimowania, antropopresja podczas migracji jesiennej i wiosennej oraz podczas zimowania nie nasila się w pasie wód przybrzeżnych między Jastarnią i Chałupami,
- szansa zachowania gatunku w przyszłości: brak negatywnych trendów.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na utrzymanie właściwego stanu ochrony populacji ptaków przelotnych i zimujących oraz ich siedlisk, tu występujących i będących jednocześnie przedmiotami ochrony. Należy zwrócić uwagę na marginalne znaczenie terenu przedsięwzięcia dla tej grupy ptaków w skali całego obszaru Natura 2000. Dla bielaczka, czernicy i łyski kluczowymi miejscami w obszarze Natura 2000 są ujścia rzek: Redy i Płutnicy, dla kormorana – ujście rzeki Redy i okolice Rybitwiej Mielizny, a dla nurogęsi – pas wód przybrzeżnych między Jastarnią i Chałupami. Jednocześnie po realizacji przedsięwzięcia zwiększy się powierzchnia miejsc odpoczynku i żerowania ptaków na pirsie oraz falochronach, a także w obrębie nowych basenów portowych, osłoniętych przez falochrony.

Dla populacji lęgowej mewy srebrzystej określono następujące wskaźniki:

- populacja: liczebność stabilna w ostatnich 3 latach, na poziomie minimum 50 par,
- siedlisko: obecność siedlisk lęgowych (falochrony, ruiny, nabrzeża) odpowiednio zarządzanych (brak turystyki i prac w sąsiedztwie gniazd w okresie od 15.04.-15.07.),
- szansa na zachowanie gatunku w przyszłości: sukces lęgowy w każdym roku (widoczne lotne pisklęta), brak planów inwestycji powodujących zanik siedlisk.

Przebudowa istniejących budowli hydrotechnicznych (falochrony wyspowe) spowoduje oddziaływanie bezpośrednie na 11 miejsc lęgowych mewy srebrzystej (przy 61 gniazdach stwierdzonych na falochronach wyspowych w obszarze Natura 2000 oraz przy 87-90 parach lęgowych mewy srebrzystej wykazanych w standardowym formularzu danych dla tego obszaru), co bez względu na możliwości gniazdowania w innych miejscach, pozwoli na zachowanie wskaźnika na poziomie minimum 50 par. Utrzymaniu wskaźnika sprzyjać będą ww. zalecenia, prowadzenia prac mogących powodować likwidację siedlisk w okresie od połowy sierpnia do końca lutego; a w przypadku, gdy nie będzie to możliwe – prowadzenie działań, mających na celu niedopuszczenie do gniazdowania mew w miejscach planowanych robót. Osobniki mewy srebrzystej, pozbawione swoich dotychczasowych miejsc gniazdowania, prawdopodobnie zasiedlą inne fragmenty falochronów lub dachy budynków w Gdyni lub też mogą zagnieździć się w jednej z pozostałych 3 kolonii w obszarze Natura 2000. Jednocześnie powstanie nowych obiektów budowlanych oraz falochronów zewnętrznych zwiększy powierzchnię potencjalnych miejsc dogodnych do gniazdowania dla mew srebrzystych, co wpisuje się we wskaźnik siedlisko. Na etapie eksploatacji przewidziano działanie minimalizujące dla mew srebrzystych gniazdujących na falochronach i ich piskląt. Budowa specjalnych progów betonowych uniemożliwiających skoki piskląt do wody, a tym samym ograniczających śmiertelność ptaków młodych, zwiększy sukces lęgowy gatunku. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie wskaźników właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się pogorszenia stanu siedlisk gatunków ptaków, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000. Po realizacji przedsięwzięcia zwiększy się powierzchnia potencjalnych miejsc gniazdowania, odpoczynku i żerowania ptaków na pirsie oraz falochronach, a także w obrębie nowych basenów portowych, osłoniętych przez falochrony. Ocenia się, że nie zmniejszy się liczba gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony w obszarze i ich liczebność, a tym samym przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000. Kluczowe struktury, procesy i funkcje

oraz relacje pozostaną zachowane w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Biorąc powyższe pod uwagę, a także fakt lokalizacji przedsięwzięcia przy granicy obszaru Natura 2000, można stwierdzić, że nie pogorszy się integralność obszaru Natura 2000 oraz sieci Natura 2000 jako całości. Po realizacji przedsięwzięcia zwiększy się powierzchnia potencjalnych miejsc lęgowych, odpoczynku i żerowania ptaków na pirsie oraz falochronach, a także w obrębie nowych basenów portowych, osłoniętych przez falochrony.

W odległości około 1,72 km od terenu przedsięwzięcia znajduje się obszar Natura 2000 Klify i Rify Kamienne Orłowa PLH220105. Przedmiotami ochrony w tym obszarze są następujące siedliska przyrodnicze: 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy), 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku, 9110 Kwaśne buczyny, 9130 Żyzne buczyny, 9160 Grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso--incanae*, olsy źródłiskowe). Ostoja obejmuje fragment wód Zatoki Gdańskiej oraz przylegający fragment Kępy Redłowskiej, a także wąski, przymorski pas krawędzi wzgórz Gdańsko-Wejherowskich, wraz z ujściowymi odcinkami rzek Swelini i Potoku Kolibkowskiego. Siedliska chronione zajmują około 65% powierzchni obszaru. W części morskiej dominują siedliska raf kamiennych oraz łąk trawy morskiej, zaś w części lądowej – siedliska leśne. Najważniejszym siedliskiem jest 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy), stanowiące mozaikę siedlisk – od płatów łąk trawy morskiej (*Zostera marina*) na poletkach piaszczystego dna między kamieniami, przez obszary dna pokrytego małymi kamieniami do wielkich głazów narzutowych, obrosniętych bogatym zbiorowiskiem roślin, w tym z *Furcellaria fastigiata*, *Pilayella littoralis*, *Cladophora* sp. W wodach ostoi występuje bogata fauna, z udziałem rzadkich i objętych ochroną gatunków ryb, jak m.in. babka mała *Pomatoschistus minutus*, babka piaszkowa *P. microps*, iglicznia *Syngnathus typhle*, wężyńka *Nerophis ophidion*, a także innych gatunków, jak np. rzadkie w Polsce morskie bezkręgowce, m.in. koślatki *Caprella*. Wstępna ocena fauny i flory morskiej wykazała około 200 gatunków. Część lądową ostoi stanowi głównie zalesiona powierzchnia morenowej wysoczyzny Kępy Redłowskiej, rozcięta siecią głębokich dolin erozyjnych, w większości suchych. Zwarty kompleks leśny obejmuje płaty: *Galio odorati-Fagetum* (dominujący typ zbiorowiska leśnego), *Luzulo pilosae-Fagetum*, *Fago-Quercetum*, *Stellario-Carpinetum*, a lokalnie w dnach dolin erozyjnych oraz na terasach nadmorskich - *Fraxino-Alnetum*. Wysoczyzna urywa się nad brzegiem morskim stromymi i wysokimi klifami – żywymi i martwymi. Na klifach martwych, zboczowych, obecne są płaty żyznej buczyny, lokalnie zaś – subatlantyckiego grądu. Zagrożeniami dla obszaru są: prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble; regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; wydobywanie piasku i żwiru; wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; wandalizm; międzygatunkowe interakcje wśród roślin; pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; ciągła miejska zabudowa; zanieczyszczenie wód morskich; sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze; obce gatunki inwazyjne; inne typy zabudowy; ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; szlaki żeglugowe.

Ze względu na odległość (1,72 km) realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała bezpośredniego wpływu na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000. Na potrzeby raportu oś wykonano analizę zmiany przemieszczania się rumowiska po wybudowaniu Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów dennych w trakcie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej. Celem analizy było wykazanie na ile wybudowanie Portu Zewnętrznego w Gdyni spowoduje zmiany w przemieszczaniu się rumowiska na odcinku pomiędzy klifem w Orłowie a Portem Zewnętrznym, a także określenie zasięgu rozprzestrzeniania się oraz czasu pozostawania w toni wodnej zawiesiny drobnych frakcji osadów dennych powstałych podczas prowadzenia prac czerpalnych i deponowania urobku w trakcie realizacji budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia, które mogłyby pośrednio wpłynąć negatywnie na siedliska przyrodnicze: 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy), 1230 Klify

RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

na wybrzeżu Bałtyku, stanowiące przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa.

Na podstawie analizy warunków falowych występujących na wodach Zatoki Gdańskiej stwierdzono, że najbardziej niekorzystnym z punktu widzenia potencjalnej możliwości erozji i akumulacji jest falowanie podchodzącego z kierunków N i NNE. Dla każdego z tych kierunków wykonano obliczenia transformacji falowania, przydennych cyrkulacji prądowych i przebudowy dna w strefie brzegowej na odcinku port w Gdyni – Klif Orłowski dla okresów powtarzalności (prawdopodobieństwa wystąpienia) $T_R=2$ i 10 lat. Obliczenia te wykonano dla istniejącego układu falochronów z aktualnym torem podejściowym do portu, a także poszczególnych wariantów inwestycji. Dno w strefie brzegowej w rejonie Klifu w Orłowie charakteryzuje się niewielką miąższością warstwy dynamicznej (mało podatnej na procesy erozyjne) z rozległą, prawie płaską równiną abrazyjną usianą głazami sprzyjającą dyssypacji energii ruchu falowego i ograniczającą tym samym ilość energii falowej docierającej do brzegu. Dno morskie w rejonie portu w Gdyni jest przykryte nieciągłą warstwą osadów morskich, w których dominują piaski drobnoziarniste oraz rzadziej pojawiające się żwiry. Dominującymi frakcjami w warstwie wierzchniej są piaski oraz namuły ze znacznym udziałem fragmentów muszli, tworząc pokrywę o zmiennej miąższości. Z informacji służb portowych oraz pracowników Urzędu Morskiego w Gdyni wynika, że nie ma obecnie potrzeby wykonywania regularnych robót pogłębiarskich w celu utrzymania głębokości nawigacyjnych na całej długości toru podejściowego do portu. Obliczenia wzdłużbrzegowego transportu rumowiska w średnim roku statystycznym wykonano dla dwóch charakterystycznych profili batymetrycznych – pierwszego usytuowanego w rejonie Klifu na km 82.0 i drugiego na km 90.0 w rejonie portu. Obliczenia te przeprowadzono dla wszystkich odmorskich kierunków wiatru licencyjnym, holenderskim programem numerycznym UNIBEST-LT. Dla rejonu Orłowa wypadkowa zdolność energetyczna falowania i prądów do transportu rumowiska wynosi 39 tys. m³/rok. Transport ten jest skierowany z północy na południe. Osady są przenoszone głównie w bezpośrednim sąsiedztwie brzegu, w pasie o szerokości 100 m, dla odległości większej od 200 m od brzegu transport ten jest prawie zerowy. Dla rejonu portu w Gdyni wypadkowa zdolność energetyczna falowania i prądów do transportu rumowiska wynosi 32 tys. m³/rok. Transport ten jest także skierowany z północy na południe i przenoszony głównie w bezpośrednim sąsiedztwie brzegu, w pasie o szerokości 100 m. Całość obliczeń pól falowo-prądowych i przebudowy dna w strefie brzegowej morza na odcinku port w Gdyni – Klif Orłowski, obejmujący zarówno istniejący układ falochronów w porcie, jak i układy falochronów dla projektowanej budowy Portu Zewnętrznego zrealizowano z wykorzystaniem licencyjnego pakietu numerycznego *Delft3D*. Obliczone rozkłady wysokości fal znacznych - w całym analizowanym obszarze, dla wszystkich wariantów budowy Portu Zewnętrznego - były podobne. Pewne niewielkie różnice występowały tylko w nieco innym tłumieniu wysokości fal, występujących w obszarze cienia falochronów portowych. Zmniejszenie wysokości fal znacznych w stosunku do stanu obecnego wynosiło przy falochronie południowym średnio około 35%, a na wysokości Klifu średnio około 10%. W bezpośrednim sąsiedztwie Klifu brak było oddziaływania Portu Zewnętrznego na zmianę pól falowych. Dla stanu obecnego, jak i dla wszystkich wariantów budowy Portu Zewnętrznego, obliczone cyrkulacje prądowe miały charakter prądów wzdłużbrzegowych skoncentrowanych głównie w strefie przyboju, skierowanych z północy na południe. Zmniejszenie prędkości dla wszystkich wariantów budowy Portu w stosunku do stanu obecnego były podobne, rzędu 40–50%. Na całym pozostałym akwenie brak jest oddziaływania projektowanego Portu na zmiany cyrkulacji prądowych. Dla żadnego z wariantów budowy Portu Zewnętrznego nie nastąpią zmiany w wielkości transportu rumowiska na odcinku pomiędzy portem a Klifem w Orłowie, które mogłyby spowodować wzrost dynamiki procesów erozyjno-akumulacyjnych na obszarze Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105, a tym samym wpłynąć na siedliska przyrodnicze: 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy) oraz 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku, będące przedmiotami ochrony w obszarze.

Obliczanie rozprzestrzeniania się zawiesiny w toni wodnej powstałej z drobnych frakcji osadów dennych podczas prowadzenia prac czerpalnych i deponowania urobku w trakcie realizacji budowy Portu Zewnętrznego wykonano przy wykorzystaniu licencyjnego duńskiego modelu numerycznego MIKE 21 (*Danish Hydraulic Institute*). W ocenie oddziaływania prac pogłębiarsko-refulacyjnych na środowisko podstawowym badanym zagadnieniem był proces rozprzestrzeniania się osadów najdrobniejszych frakcji zawieszonych w toni wodnej. W obliczeniach uwzględniono, że zawiesinę tworzą cząstki pylaste o średnicy 0.063–0.002 mm oraz ilaste o średnicy nie przekraczającej 0.002 mm.

W obliczeniach przyjęto:

- a) podczas prac czerpalnych udział frakcji drobnych przechodzących w stan zawieszenia wynosi:
 - w gruntach piaszczystych 3% poruszonego gruntu w odniesieniu do jego masy,
 - w gruntach spoistych 6% poruszonego gruntu,
- b) podczas wyładunku metodą kłapowania udział frakcji drobnych przechodzących w stan zawieszenia wynosi:
 - 6% dla gruntów piaszczystych,
 - 13% dla gruntów spoistych,
- c) podczas wyładunku hydraulicznie z refulera bezpośrednio w tonię wodną udział frakcji drobnych przechodzących w stan zawieszenia wynosi:
 - 15% dla gruntów piaszczystych,
 - 30% dla gruntów spoistych.

Obliczenia wykonano dla dwóch rzeczywistych miesięcznych okresów (kwiecień i lipiec 2019 r.) zapewniających dużą zmienność sił wymuszających (prądów i wiatru). W modelowaniu przyjęto półgodzinny krok czasowy, co dla pełnego miesiąca obliczeniowego spowodowało otrzymanie 1440 (kwiecień) i 1488 (lipiec) wyników dla sytuacji różniących się między sobą wymuszeniami. Z całego zbioru wyników w raporcie oś zamieszczono te, w których rozprzysy zawiesiny osiągnęły maksymalne zasięgi odpowiednio w kierunkach północnym, wschodnim i południowym (dodatkowo zachodnim dla scenariusza z kłapowiskiem). Wyniki przedstawiane w ten sposób należy traktować jako zatrzymane w czasie sytuacje „snapshot” z pełnej symulacji obliczeniowej. W obliczeniach założono, że prędkość poruszania się pogłębiarki ssącej nasiębiiernej ze smokiem włączonym (TSHD – *Trailing Suction Hopper Dredger*) podczas pracy w gruntach spoistych wynosi 0,6÷0,8 węzła (0,31÷0,41 m/s), a w piaskach od 1,4 do 1,6 węzła (0,72÷0,82 m/s). Prędkość marszową pogłębiarki przyjęto równą 15 węzłów i zanurzenie (z pełnymi ładowniami) 8 m. Pogłębiarka w czasie pojedynczego przejazdu wykonuje pogłębienie o ok. 0.3 m. Dla pogłębiarki ssącej z głowicą skrawającą (CSD – *Cutter Suction Dredger*) przyjęto stacjonarny tryb pracy (skrawanie łukowe z wykorzystaniem „szczudeł” pogłębiarki). Urobek czerpalny jest transportowany hydraulicznie rurociągiem w postaci pulpy z wydajnością rzędu 10 000 m³/h. Dla potrzeb obliczania rozprzestrzeniania się zawiesiny dla pogłębiarek typu TSHD przyjęto wyładunek urobku za pomocą kłapowania, natomiast dla pogłębiarek typu CSD przesysanie urobku odbywa się rurociągiem refulacyjnym. W obliczeniach przyjęto następujące schematy pracy pogłębiarek w różnych wariantach technologicznych budowy portu:

- a) pogłębiarki ssące nasiębiierne (TSHD)
 - transport urobku w ładowniach pogłębiarki, wyładunek w miejscu budowy terminali za pomocą kłapowania, obszar wyładunku częściowo ograniczony konstrukcjami hydrotechnicznymi,
 - wyładunek hydrauliczny z wykorzystaniem własnych pomp gruntowych oraz rurociągu refulującego,
 - transport urobku w ładowniach pogłębiarki, wyładunek na kłapowisku za pomocą kłapowania,

- b) pogłębiarki ssące z głowicą skrawającą (CSD) - transport urobku hydrauliczny przy wykorzystaniu własnych pomp gruntowych oraz rurociągu pływającego, obszar wyładunku ograniczony wykonanymi ściankami szczelnymi budowli portowych w różnych wariantach technologicznych budowy,
- c) wierzchnia warstwa osadów morskich przy parametrach geotechnicznych nie dopuszczających do wykorzystania zostanie zdeponowana na kłapowisku.

W obliczeniach założono cztery warianty technologiczne budowy portu, w których realizowane są prace pogłębiarskie:

- wariant technologiczny I - północna ścianka szczelna ograniczająca terminal wykonana, południowa częściowo wykonana, osłaniający wypowy falochron północny wykonany (minimalne osłonięcie falochronami zewnętrznymi),
- wariant technologiczny II - obie ścianki szczelne prostopadłe do istniejących falochronów wykonane, osłona falochronami zewnętrznymi ograniczona do wypowego falochronu północnego,
- wariant technologiczny III - terminal całkowicie ograniczony ściankami szczelnymi,
- wariant technologiczny IV - całkowite osłonięcie portu falochronami zewnętrznymi.

Przyjęto następujące scenariusze obliczeniowe:

- scenariusz 1 - realizacja prac czerpalnych w gruntach piaszczystych i spoistych oraz odkład urobku w miejscu budowy terminala kontenerowego pogłębiarką ssącą nasiębierną w I wariantcie technologicznym budowy,
- scenariusz 2 - realizacja prac jak w scenariuszu 1 dla pełniejszego osłonięcia od strony północno-wschodniej obszaru robót pogłębiarskich falochronami zewnętrznymi, ocena wpływu falochronów,
- scenariusz 3 - realizacja prac czerpalnych w gruntach piaszczystych pogłębiarką ssącą z głowicą skrawającą z odkładem w części nasadowej terminala w technologii refulacyjnej w II wariantcie technologicznym budowy,
- scenariusz 4 - realizacja prac czerpalnych w gruntach piaszczystych pogłębiarką typu CSD w III wariantcie technologicznym budowy, z odkładem urobku w części czołowej terminala,
- scenariusz 5 - realizacja prac pogłębiarskich w analogicznym zakresie jak w scenariuszu 4 dla pełnego osłonięcia portu falochronami zewnętrznymi w IV wariantcie technologicznym budowy,
- scenariusz 6 - realizacja prac czerpalnych pogłębiarką TSHD z deponowaniem na kłapowisku niebudowlanych gruntów spoistych.

Koncentracja (stężenie) zawiesiny równa $0,030 \text{ kg/m}^3$; w niektórych państwach nadbałtyckich (np. Dania, Niemcy) rekomendowana jest jako dopuszczalna w wodnych obszarach użytkowanych (np. farmy rybne, kąpieliska itp.), w Polsce nie ma tego typu zaleceń. Koncentracja (stężenie) zawiesiny równa $0,005 \text{ kg/m}^3$ w przybliżeniu odpowiada naturalnemu stężeniu zawiesiny w wodach Zatoki Gdańskiej. Maksymalny obliczony zasięg zawiesiny (koncentracja równa $0,005 \text{ kg/m}^3$) w kierunku północnym, wschodnim i południowym w gruntach piaszczystych i spoistych dla przyjętych scenariuszy wynosi:

- scenariusz I - grunty piaszczyste: kier. N $\rightarrow$ 1.9 km, kier. E $\rightarrow$ 1.6 km, kier. S $\rightarrow$ 3.7 km,
- scenariusz II - grunty spoiste: kier. N $\rightarrow$ 2.1 km, kier. E $\rightarrow$ 1.9 km, kier. S $\rightarrow$ 4.05 km,
- scenariusz III - grunty piaszczyste: kier. N $\rightarrow$ 2.8 km, kier. E $\rightarrow$ 2.4 km, kier. S $\rightarrow$ 8.3 km,
- scenariusz IV - grunty piaszczyste: kier. N $\rightarrow$ 5.8 km, kier. E $\rightarrow$ 2.4 km, kier. S $\rightarrow$ 9.3 km,
- scenariusz V - grunty piaszczyste: kier. N $\rightarrow$ 8.4 km, kier. E $\rightarrow$ 1.6 km, kier. S $\rightarrow$ 8.6 km,
- scenariusz VI - grunty spoiste: kier. N $\rightarrow$ 4.3 km, kier. E $\rightarrow$ 6.0 km, kier. S $\rightarrow$ 8.6 km, kier. W $\rightarrow$ 4.2 km

Pełniejsze osłonięcia falochronami zewnętrznymi (częściowe, całkowite) miejsc realizacji prac pogłębiarskich wewnątrz portu wpływa na:

- redukcję zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny,
- nieznaczne zwiększenie koncentracji zawiesiny w akwatorium portowym,
- przy niektórych wymuszeniach wiatrowo-prądowych kierowanie chmury zawiesiny w rejon brzegu (mniejszych głębokości) i w konsekwencji zmiany charakteru jej rozprzestrzeniania. Choć tego rodzaju rozptyw występuje rzadko to jednak może prowadzić do nieznacznego wzrostu zasięgu w strefie przybrzeżnej,

Maksymalny czas pozostawania w toni wodnej zawiesiny drobnych frakcji osadów dennych powstałych podczas prowadzenia prac czerpalnych i deponowania urobku po ustaniu robót nie przekracza 20 godzin. Prowadzenie prac pogłębiarskich w częściowej osłonie falochronów nie zwiększa ilości zawiesiny w strefie brzegowej w rejonie Klifu Orłowskiego w stosunku do prac pogłębiarskich prowadzonych w pełnej osłonie falochronami zewnętrznymi. Obszar Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH2200105 nie będzie zagrożony prowadzonymi pracami pogłębiarskimi. W przypadku konieczności deponowania słabych gruntów niebudowlanych na kłapowisku nie wystąpi zagrożenie dla tego obszaru Natura 2000.

Analiza zagrożeń w kontekście budowy i eksploatacji Portu Zewnętrznego w Gdyni wykazała, że do potencjalnych zagrożeń można zaliczyć:

- działalność wydobywcza generująca zanieczyszczenie morza,
- transport na szlakach żeglugowych i promowych,
- inne inwazyjne gatunki obce.

Pierwsze w tych zagrożeniach należy uznać za pomijalne, gdyż jak wykazano w badaniach przeprowadzonych w latach 2014 i 2020, osady w rejonie portu nie są zanieczyszczone pod względem: metali ciężkich (arsen, chrom, cynk, kadm, miedź, nikiel, ołów, rtęć), wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), polichlorowanych bifenyli (PCB) i olejów mineralnych.

Istotnym zagrożeniem dla siedliska wynikającym z żeglugi są kwestie rozlewów olejowych powstałych w wyniku zdarzeń ekstremalnych (np. kolizja lub awaria statku). Symulacje tego typu zdarzeń w obszarze nowo wybudowanego portu wskazują, że ze względu na kształt i lokalizację pirsu oraz falochronów osłonowych, w tym również stały nadzór służb zapobiegających tego typu zdarzeniom na terenie portu, prawdopodobieństwo dotarcia rozlewu olejowego do siedliska przyrodniczego 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy) jest małe.

Najbardziej prawdopodobnym wektorem wprowadzania gatunków obcych do Morza Bałtyckiego są akwakultura i transport morski. Gatunki obce introdukowane są do środowiska poprzez wody balastowe lub porastają kadłuby oraz inne elementy konstrukcyjne statków. Zasadnicze znaczenie w zapobieganiu tego typu zagrożeniom w pierwszej kolejności ma skuteczna kontrola dróg ich nieumyślnego wprowadzania, m.in. przez prowadzenie regularnego monitoringu ekosystemów szczególnie narażonych na introdukcję gatunków obcych w celu zapewnienia możliwości rejestracji nowo pojawiających się gatunków nierodzimych w polskich obszarach morskich. Monitoring portów pod względem występowania gatunków obcych został uwzględniony jedynie jako działanie fakultatywne w Programie monitoringu wód morskich. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. od wielu lat prowadzi liczne badania oraz bierze udział w projektach, które mają na celu zbadanie bioróżnorodności oraz migracji organizmów wodnych, m.in.: Maritime Safety – Transport and Environment in the Baltic Sea Region - Baltic Master II (2009 r.), Study on biological survey protocols and target species selection - ALIEN 2 (2016 r.), Completing management options in the Baltic sea region to reduce risk of invasive species

introduction by shipping – COMPLETE (2017 r.). W latach 2009–2011 w ramach projektu BALTIC MASTER II, ZMPG S.A. rozpoczął prace związane z przygotowaniem do wdrożenia przyjętej w 13 lutego 2004 r. Międzynarodowej Konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (Konwencja BWM). Zgodnie z tą konwencją jest zakaz wymiany wód balastowych na Morzu Bałtyckim, w związku z czym statki wpływające na Bałtyk muszą mieć zainstalowane systemy oczyszczania wód balastowych (BWMS) tak, aby spełniać standard D-2 lub uzyskać zwolnienie z tego obowiązku. Zamontowane na pokładzie statku systemy oczyszczania wód balastowych muszą być zatwierdzone certyfikatem (BWMC). W związku z powyższym wody balastowe ze statków zawijających do Portu Zewnętrznego nie będą wpływały na wzrost liczebności gatunków obcych i inwazyjnych związanych z ekosystemem wodnym. W tej sytuacji jedynym źródłem gatunków obcych mogą być organizmy porastające kadłuby statków. Również na tym polu ZMPG S.A. współpracuje z instytucjami w celu rozpoznania dróg rozprzestrzeniania się gatunków obcych wśród epifauny mobilnej w Zatoce Gdańskiej.

Na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko wynikającej z budowy i eksploatacji Portu Zewnętrznego w Gdyni wykonano:

- obliczenia wzdłużbrzegowego transportu rumowiska w średnim roku statystycznym w rejonie Klifu Orłowskiego i w rejonie portu w Gdyni;
- obliczenie falowania, prądów i przebudowy dna na odcinku brzegu Klif Orłowski – port w Gdyni, dla każdego z wariantów budowy;
- analizę rozprzestrzeniania się zawiesiny w trakcie jego budowy.

Wyniki analiz wskazują, że dla żadnego wariantu planowanej inwestycji nie nastąpią zmiany w wielkości transportu rumowiska na odcinku pomiędzy portem a Klifem w Orłowie, które mogłyby spowodować wzrost procesów erozyjnych i akumulacyjnych na obszarze Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105. Stąd na etapie budowy, jak i eksploatacji Portu Zewnętrznego w Gdyni nie nastąpi zasypianie kamieni i głazów, tworzących siedlisko przyrodnicze 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie, a w związku z tym nie ulegnie zniszczeniu fitobentos je porastający. Ponadto, prowadzenie prac pogłębiarskich nie zwiększy ilości zawiesiny w strefie brzegowej w rejonie Klifu Orłowskiego, w obrębie którego zlokalizowany jest obszar Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105. Stężenia zawiesiny pozostaną na poziomie równym 0,005 kg/m³, co w przybliżeniu odpowiada naturalnemu stężeniu zawiesiny w wodach Zatoki Gdańskiej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na wskazane wyżej przedmioty ochrony obszaru Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie nastąpi utrata powierzchni siedlisk: 1170 Skaliste i kamieniste dno morskie (rafy) i 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku, ani pogorszenie stanu ochrony w odniesieniu do zasobów siedlisk w obszarze Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105, jak również do zasobów krajowych. Inwestycja nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotami ochrony w przedmiotowym obszarze, nie będzie negatywnie wpływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105, nie zaburzy integralności obszaru Natura 2000 oraz sieci Natura 2000 jako całości.

W odległości około 3,35 km od terenu przedsięwzięcia znajduje się obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: październik, 2020 r.) przedmiotami ochrony w tym obszarze Natura 2000 są następujące siedliska przyrodnicze: 1130 estuaria, 1160 duże, płytkie zatoki, 1210 kiczina na brzegu morskim, 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku, 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia maritimae* część - zbiorowiska nadmorskie), 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydmy białych, 2120 nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*), 2130 nadmorskie wydmy

szare, 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich, 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk oraz 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi- Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi- Pinetum*, *Pino mugo- Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii- Piceetum*) i brzozowo- sosnowe bagienne lasy borealne, a także następujące gatunki: parposz (*Alosa fallax*), foka szara (*Halichoerus grypus*), haczykowiec błyszczący (*Hamatocaulis vernicosus*), minóg rzeczny (*Lampetra fluviatilis*), Inica wonna (*Linaria loeselii*), lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*), wydra (*Lutra lutra*), czerwonończyk nieparek (*Lycaena dispar*) oraz morświn (*Phocoena phocoena*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: intensywne użytkowanie obszaru przez ludzi, w tym rozjeżdżanie terenu za pomocą pojazdów mechanicznych, uprawianie sportów w plenerze, rozbudowa dróg, autostrad, dróg kolejowych, lądowisk, a także intensywna ekspansja piesza (ścieżki, szlaki piesze i rowerowe) w obrębie obszaru, rozwój kempingu i karawangu, tereny zurbanizowane i zamieszkane, a także tereny przemysłowe i handlowe, szlaki żeglugowe, linie telefoniczne i elektryczne, rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, budowa tam, wałów, sztucznych plaż, a także prace związane z obroną przed aktywnością morza, osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych, odnawianie lasu po wycince (nasadzenia), polowanie i pozyskiwanie dzikich zwierząt, plądrowanie stanowisk roślin, hodowla zwierząt, usuwanie martwych i umierających drzew, wydobywanie piasku i żwiru, rozwój obszarów portowych, zaśmiecanie, składowiska przemysłowe, modyfikacje funkcjonowania wód, ręczne wycinanie torfu, polowanie, spowodowane przez człowieka zmiany warunków wodnych.

Ze względu na odległość (3,35 km) realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała bezpośredniego wpływu na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000. Realizacja przedsięwzięcia może pośrednio oddziaływać na minoga rzeczny (*Lampetra fluviatilis*), parposza (*Alosa fallax*), fokę szarą (*Halichoerus grypus*) oraz morświna (*Phocoena phocoena*). Z gatunków ryb objętych ochroną gatunkową, które występują lub potencjalnie mogą występować w rejonie inwestycji można wymienić takie jak: babka czarna, wężyńka, iglicznia, babka piaskowa. Są to gatunki, które swoją biologią związane ze strefą przybrzeżną, a iglicznia i wężyńka dodatkowo również z siedliskami, w których występuje roślinność. Dlatego budowa i funkcjonowanie toru podejściowego do Portu Zewnętrznego oddalonego o ponad 2 km w głąb morza od obecnej lokalizacji zewnętrznego falochronu osłonowego nie będzie oddziaływać na te gatunki. Incydentalnie mogą również przez obszar inwestycji migrować gatunki wędrowne, takie jak: parposz i minóg rzeczny, stanowiące przedmioty ochrony w obszarze Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Brak jest potwierdzenia istnienia polskich populacji parposza, które mogłyby rozradzać się w rejonie Zatoki Gdańskiej, a ryby okresowo zawędrowujące w ten rejon pochodzą najprawdopodobniej z populacji rozradzającej się w Zalewie Kurońskim. Natomiast migracja minogów rzecznych odbywa się z morskich żerowisk w kierunku rzek, takich jak: dopływy Wisły (np. Wierzyca, Drwęca) i Martwej Wisły (Radunia) oraz uchodzących bezpośrednio do Zatoki Gdańskiej: Redy, Kacza, Zagórska Struga. Ponieważ działania wynikające z budowy i funkcjonowania toru podejściowego do portu nie będą w żadnym momencie tworzyły bariery w środowisku morskim, nie wpłyną na migrację tych gatunków z morskich żerowisk do miejsc rozrodu w wodach śródlądowych.

Foka szara wykorzystuje zarówno akweny morskie, jak i siedliska lądowe. W cyklu życiowym gatunku występują okresy ściśle związane z żerowaniem i dostępnością pokarmu (okres przed i po rozrodzie oraz linieniu), jak i wymagające dostępu do miejsc odpoczynku, rozrodu i linienia związanych z siedliskami lądowymi. Rozmieszczenie fok szarych w ciągu roku zależy więc od dostępności pokarmu z jednej oraz dostępu do lądu z drugiej strony. Jako gatunek migrujący, wykazuje dużą mobilność i zdolność do pokonywania nawet 100 km dziennie. Podczas obserwacji lotniczych przeprowadzonych wzdłuż polskiego wybrzeża w latach 2016–2018 w ramach projektu pn.: „Pilotażowe wdrożenie monitoringu gatunków i siedlisk w latach RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

2015–2018” stwierdzono, że jedynym miejscem stałego występowania (wyleżysko) foki szarej w POM są piaszczyste łachy w rejonie ujścia Wisły. Pomimo występowania w Zatoce Puckiej potencjalnych miejsc wypoczynku dla tego gatunku, takich jak Ryf Mew i piaszczyste łachy w ujściu rzeki Redy, w trakcie badań monitoringowych nie stwierdzono tam obecności fok. Zwierzęta te obserwowane są w akwenie Zatoki Puckiej rzadko. Odpoczywające foki szare, obserwuje się na plażach od strony otwartego morza i piaszczystych łachach w okolicach ujścia Wisły.

Biorąc pod uwagę lokalizację toru podejściowego (poza obszarami co najmniej regularnego występowania fok, wynikające również z obecnego wykorzystanie tego akwenu w działalności żeglugowej oraz portowej) realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego wpływu na przemieszczanie się foki szarej w obrębie Zatoki Gdańskiej, zarówno na etapie budowy, jak i jego funkcjonowania.

Morświn zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 stanowi w nim przedmiot ochrony. W akwenie Zatoki Puckiej większość obserwacji morświnów dotyczy jednak martwych osobników z przyłowu lub znalezionych na brzegu, zaś znikoma część to obserwacje żywych zwierząt. W latach 2009–2011, w ramach projektu pn.: „Czynna ochrona morświna przed przyłowem”, prowadzonego przez Stację Morską IO UG w Helu, na linii Hel–Gdynia prowadzono pasywny monitoring akustyczny z wykorzystaniem 48 detektorów dźwięku typu C-POD. W przypadku 98 dni spośród całego okresu ekspozycji, który trwał 1156 dni, urządzenia zarejestrowały odgłosy wydawane przez morświny – łącznie 2748 detekcji (Roczny Raport Krajowy ASCOBANS 2011). Zebrane dane nie pozwoliły oszacować liczby morświnów występujących w obszarze Zatoki Puckiej, a stanowią jedynie dowód, że gatunek ten okresowo przebywa w jego rejonie. Powierzchnia obszaru jest zbyt mała, aby był on skutecznym narzędziem ochronnym na miarę krytycznego stanu zasobów populacji bałtyckiej, tym bardziej, że występujące w nim zagrożenia dla tego gatunku mają kontynuację na akwenach przyległych, nie będących w sieci Natura 2000. Lokalizacja toru podejściowego, poza obszarami nawet sporadycznego występowania morświna (co jest wynikiem również obecnego wykorzystania tego akwenu w działalności żeglugowej oraz portowej) sprawiają, że zarówno na etapie budowy, jak i funkcjonowania toru podejściowego nie będzie miał on istotnego wpływu na możliwość przemieszczania się morświnów w obrębie akwenu Zatoki Gdańskiej.

W polskich obszarach morskich jedynym miejscem występowania siedliska 1160 Duże, płytkie zatoki jest Zalew Pucki wraz z fragmentem Zatoki Puckiej zewnętrznej do izobaty 20 m o łącznej powierzchni 21 990,1 ha, położony w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Rejon przewidziany na budowę toru podejściowego zlokalizowany jest w odległości 4 km od obszaru Zatoka Pucka i Półwysep Helski, a tym samym od granicy siedliska Duże, płytkie zatoki, która pokrywa się z morską granicą tego obszaru Natura 2000. Prace pogłębiarskie związane z budową toru podejściowego mogą spowodować przemieszczanie się zawiesiny w kierunku obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski jedynie w przypadku prądów północnych, a podczas odkładania urobku na kłapowisku - w przypadku prądów wschodnich i zachodnich. Maksymalny czas pozostawiania w toni wodnej zawiesiny drobnych frakcji osadów dennych, powstałych podczas prowadzenia prac czerpalnych i odkładania urobku, po ustaniu robót nie przekroczy 20 godzin. Podczas realizacji prac czerpalnych w gruntach piaszczystych maksymalny zasięg chmury zawiesiny na poziomie zbliżonym do naturalnego ($0,005 \text{ kg/m}^3$) w kierunku północnym wyniesie 2,1 km. Natomiast zasięg zawiesiny od centrum rzutu na kłapowisku wyniesie 6 km w kierunku wschodnim oraz 4,2 km w kierunku zachodnim. Odległość od centralnego punktu kłapowiska do wschodniej granicy obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 wynosi 6,7 km; natomiast do zachodniej granicy 7,2 km.

Zatem prace związane z odkładaniem urobku na kłapowisku nie będą oddziaływać na siedlisko 1160 Duże, płytkie zatoki.

Budowa, ani funkcjonowanie toru podejściowego, nie wpłyną na siedlisko 1160 Duże, płytkie zatoki, w tym na jego oceniane parametry, tj. nie nastąpi zmniejszenie powierzchni ani fragmentacja siedliska, ponadto nie ulegną zmianie charakterystyczne elementy tego siedliska, takie jak: występowanie szuwaru trzcinowego w strefie brzegowej, powierzchnia piaszczystych łach oraz typowe gatunki makrofity, zoobentosu czy ichtiofauny.

Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 nie posiada ustanowionego planu ochrony. Na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni https://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2014/09/IOW_POIS_ROZPORZADZENIE_PLH_ZPiPH.pdf, znajduje się projekt rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski. W Załączniku 6 do projektu rozporządzenia przedstawiono wskaźniki właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony. Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę oddziaływania, a także lokalizację w odległości 3,35 km od granicy obszaru Natura 2000, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie wskaźników właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na wskazane wyżej przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie nastąpi utrata powierzchni siedliska 1160 Duże, płytkie zatoki; ani pogorszenie jego stanu ochrony. Nie prognozuje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na gatunki zwierząt będących przedmiotami ochrony w tym obszarze Natura 2000 i ich siedliska. Inwestycja nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i gatunków, będących przedmiotami ochrony w przedmiotowym obszarze, nie zaburzy integralności obszaru Natura 2000 oraz sieci Natura 2000 jako całości.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej, wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000: Zatoka Pucka PLB220005, Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Wdrożenie na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji wskazanych działań minimalizujących oraz rozwiązań projektowych zminimalizuje wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego. Realizacja zamierzenia zgodnie ze wskazanymi warunkami ograniczać będzie wpływ inwestycji na gatunki objęte ochroną gatunkową.

Część inwestycji obejmująca fragment lądowy będzie wprowadzała nowe elementy liniowe w istniejący już układ drogowo-kolejowy obsługujący tereny portowe. Nowe ciągi drogowe i kolejowe powstaną głównie w obrębie istniejących już terenów komunikacyjnych, więc ich obecność będzie w dalszym ciągu podkreślała funkcję komunikacyjną danego obszaru. Wyniesione na wiaduktach odcinki dróg będą stanowiły nowe dominanty wysokościowe na tym terenie. Potencjalnie mogą wyeksponować widok na zabudowę portową dla użytkowników dróg, tak jak ma to miejsce podczas przejazdu trasą Kwiatkowskiego.

Port Zewnętrzny będzie stanowił nowy powierzchniowy element krajobrazu wód Zatoki, który ze względu na swoją dużą powierzchnię i charakterystyczny kształt znacząco zmieni krajobraz gdyńskiego wybrzeża. Zagospodarowanie nowego fragmentu lądu ze względu na planowaną funkcję terminala kontenerowego można utożsamiać z zabudową zlokalizowaną w obrębie istniejących terminali kontenerowych przy nabrzeżu Helskim oraz Bułgarskim w Porcie Zachodnim. Stałymi dominantami wysokościowymi w obrębie nowego pirsu będą dźwigi oraz suwnice osiągające wysokość 50 m przy opuszczonym ramieniu.

W celu zminimalizowania potencjalnych negatywnych oddziaływań na krajobraz Inwestor zaproponował aby na etapie projektowania uwzględnić:

- utrzymanie jednolitej kolorystyki elementów infrastruktury na pirsie, zwłaszcza dominant wysokościowych,
- wprowadzenie na obszar pirsu zieleni w postaci zadrzewień, zielonych ścian oraz zieleni niskiej w celu złagodzenia industrialnego krajobrazu,
- wprowadzenie iluminacji świetlnej podkreślającej reprezentatywne obiekty krajobrazu portowego, za pomocą urządzeń, które posiadają osłony ograniczające rozpraszanie światła na boki oraz w stronę nieba lub emitują promienie z góry w dół, co przyczyni się do ograniczenia efektu zanieczyszczenia światłem
- poprowadzenie wzdłuż pirsu ciągu spacerowego, zwieńczonego wieżą widokową zapewniającą 360° pole widzenia (możliwość obserwacji wód Zatoki, Półwyspu Helskiego oraz wybrzeża).

Ponadto w przypadku wariantów komunikacyjnych zaleca się uwzględnienie w projekcie wprowadzenia terenów zieleni wokół dróg w postaci szpalerów drzew, trawników oraz krzewów w celu urozmaicenia krajobrazu komunikacyjnego.

Projektowany port, jako nowoczesny obiekt uniwersalny oraz ogniwo Korytarza Bałtyk-Adriatyk, a także trzeci co do wielkości port morski w Polsce – jest narażony na ryzyko skutków zmiany klimatu. Potencjalne ryzyko istnieje ze względu na lokalizację inwestycji w strefie przybrzeżnej, nisko położonym, zurbanizowanym obszarze. Infrastruktura może być dotknięta szczególnie podnoszącym się poziomem morza, powodzią, falami sztormowymi, oraz silnymi wiatrami. Biorąc pod uwagę koncentrację populacji, aktywów i usług związanych z portem, rozmiar i wartość projektowanej infrastruktury, a także rolę portu w międzynarodowym łańcuchu gospodarczym, wpływ skutków zmian klimatu na obiekt i jego naziemne punkty dostępu może mieć znacznie szerszy zakres oddziaływania poprzez szereg powiązań pośrednich. Opracowanie skutecznych środków dostosowawczych ma zatem strategiczne znaczenie dla funkcjonowania planowanej inwestycji.

Analiza oddziaływania w domenie klimat (zmiany klimatu) - inwestycja rozpatrywana jest w dwóch aspektach. Pierwszym jest oddziaływanie skutków obserwowanych i prognozowanych zmian klimatu dla całości funkcjonowania inwestycji.

Analiza wariantów została ujęta na podstawie rozpoznania różnic pomiędzy istotnymi parametrami. W aspekcie adaptacyjnym wskazanie najlepszego wariantu opiera się w dużej mierze na jego możliwościach w wypełnieniu zaleceń przy jednoczesnej minimalizacji ekspozycji na negatywne oddziaływania. Faworyzowane są rozwiązania stosujące zasadę minimalizacji powierzchni (rozmiarów systemu) przy jednoczesnym zachowaniu (dążeniu do) niezależności poszczególnych podsystemów składających się na dostępne aktywa inwestycji. W takim przypadku redundancja niektórych systemów (np. energetycznych lub komunikacyjnych) nie powinna być postrzegana jako negatywny proces. Celem proponowanych rozwiązań adaptacyjnych była ich elastyczność, tak, aby miały one zastosowanie w każdym z rozważanych wariantów inwestycji. Nacisk postawiono na bezpieczeństwo i monitoring – zgodnie z badaniami pochodzącymi z funkcjonujących podobnych inwestycji, obserwowana zmienność klimatu będzie miała wpływ głównie poprzez występowanie zdarzeń nagłych (w przypadku podtopień, burz), ale również tych powodujących dyskomfort pracy i obsługi urządzeń (w przypadku wzrostu temperatur i częstości fal upałów). Odpowiedni monitoring i kolekcjonowanie metadanych procesów (tzw. Process mining) stanie się więc kluczowy dla szybkiego reagowania na trudne do przewidzenia (lub zauważenia) dziś negatywne oddziaływania.

Ze względu na spodziewane (i już obserwowane) tendencje wzrostu temperatury, a także nasilania się częstotliwości tzw. fal upałów na negatywne oddziaływania narażony będzie sprzęt oraz personel wykonujące prace realizacyjne. W związku z tym, już na etapie realizacji – podczas stosowania konstrukcji tymczasowych - zaleca się korzystanie z rozwiązań adaptacyjnych - mając na uwadze bezpieczeństwo personelu. Ponadto, dane pochodzące z analiz operacyjności konstrukcji i rozwiązań z etapu realizacji posłużyć mogą (zgodnie z metodyką process miningu) jako cenna informacja dla realizacji infrastruktury docelowej. Na etapie eksploatacji inwestycja ekspozowana jest na długofalowe oddziaływanie zmiennych klimatu. Wiąże się to z dużą niepewnością, którą obarczona jest wiedza na temat spodziewanych skutków zmienności systemu klimatycznego. Proponowane tutaj podejście opiera się na zasadach minimalizacji ekspozycji projektu na (spodziewane) oddziaływania negatywne. Zgodnie z tym podejściem, projektować należy tak, aby minimalizować ekspozycję projektu na negatywne skutki zmian klimatu, a jednocześnie maksymalizować jego wielozadaniowość i elastyczność. W oparciu o te reguły wskazane zostały działania adaptacyjne. W przypadku analizy wskaźnika śladu węglowego – ze względu na różne podejście pod względem powierzchni i przepustowości przyszłej inwestycji – warianty oddziałują w sposób adekwatny do swoich założonych parametrów. Na skalę oddziaływania wpływają więc głównie: powierzchnia inwestycji (ilość urządzeń, rozległość infrastruktury) oraz możliwości obsługi statków oraz ich kumulacja w czasie. Ślad węglowy analizowano w trzech wymiarach: obsługi statków, urządzeń portowych, dróg oraz kolei. Wyniki analizy wskazały na wariant 1b jako generujący najniższy ślad węglowy w ciągu roku operacyjności.

Ponadto Inwestor, zaproponował następujące działania ograniczające wpływ przedsięwzięcia na klimat oraz adaptujące przedsięwzięcie do zmian klimatycznych:

- dostosowanie mocy pomp odwadniających do wystąpienia opadów ekstremalnych o natężeniu 2-4 mm/min, czasie trwania od ułamka godziny do kilku godzin i o wysokości 20- 150 mm,
- rozpoznanie możliwości stosowania urządzeń operujących na wodzie lub w stanie częściowego zanurzenia,
- dostosowanie planu zarządzania ruchem portowym do oczekiwanych zjawisk ekstremalnych – np. przygotowanie planu zarządzania ryzykiem podtopieniowym
- podczas projektowania systemów odwodnieniowych należy posłużyć się aktualnymi tendencjami w charakterystyce opadowej wraz z rozpoznanie spodziewanych zmian w parametrach deszczów ekstremalnych – na podstawie danych wskazanych w sekcji Etap II - Dane o klimacie - projekcje zmian klimatu
- rozważenie izolacji infrastruktury zasilania (stacje energetyczne, transformatory, skrzynki elektryczne, aparatura przełączeniowa) - w postaci wyniesienia obiektów,
- rozważenie zastosowania zielonej infrastruktury na dachach budynków (zielone dachy) — dostosowanie nasadzeń do specyfiki środowiska morskiego. W przypadku wprowadzania zieleni w obszarze projektowanego pasa lub budynków (jako zielone dachy lub ściany) należy zwrócić uwagę na jej odporność na występowanie fal upałów jak również nasilonego oddziaływania wiatru,
- w przypadku budynków biurowych oraz pomieszczeń technicznych należy projektować z uwzględnieniem zasad optymalizacji wydajności termicznej, tzn. stosować: efektywną wentylację w pomieszczeniach – dostosowana do możliwości występowania temperatur określonych w rozdziale (XX). W celu zapewnienia efektywności energetycznej budynków zaleca się stosowanie systemów kontroli temperatury oraz wilgotności (np. SCADA),

- na dachach budynków technicznych, obudowach kontenerów zaleca się stosowanie nawierzchni o wysokim albedo
- rozważenie zastosowania systemów ostrzegawczych powiązanych z czujnikami pogodowymi w miejscach pracy, składowiskach, na trasie komunikacyjnej – system oparty o uczenie się w oparciu o wcześniejsze zdarzenia
- w przypadku infrastruktury przeładunkowej operującej na pirsie, a także podczas projektowania systemów oświetlenia należy zwrócić uwagę na możliwość występowania wiatrów o typie huraganowym; należy również mieć na uwadze konieczność zastosowania barier przeciwwietrznych w trakcie operacji załadunkowych - zaleca się rozpoznanie i ewentualne dostosowanie systemów cumowania do możliwości nasilonego oddziaływania wiatru,
- zaleca się wykazanie w dokumentacji projektowej, że przyjęte obciążenia od wzmożonego oddziaływania wiatru wynikają z scenariuszy klimatycznych i uwzględniają spodziewane zjawiska ekstremalne (w szczególności takie elementy jak dźwigi, suwnice, pokrycia dachów). Wyklucza się używanie elementów pokrycia dachu które w wyniku porwania przez wiatr stanowiłyby zagrożenia dla ludzi i mienia
- proponuje się stosowania podejścia „build-back-better” - rozpoznania przyczyn uszkodzeń danego elementu infrastruktury (dźwig, barierki, oznakowanie, oświetlenie, sieć przesyłowa) – stosując rozpoznanie wśród zdarzeń podobnych w inwestycjach funkcjonujących na świecie – tak, aby możliwe było rozpoznanie ograniczeń odporności infrastruktury,
- zaprojektowanie dla parkingów, pasa zieleni, miejsc składowania towarów, zbiorników (w formie suchej) lub zidentyfikowanie obszarów możliwego koncentrowania się wód opadowych w czasie zdarzeń ekstremalnych (zagłębienia, utwardzone place) w celu tymczasowego przechwytywania nadmiaru wody celem jej późniejszego odprowadzenia do istniejących systemów kanalizacji deszczowej
- wykorzystanie sprzętu oraz pojazdów w sposób zgodny z optymalnymi trasami, załadunkiem oraz czasem pracy, tak, aby minimalizować zbędne emisje do atmosfery,
- zapewnienie pracownikom realizującym inwestycję komfortowe warunki funkcjonowania, zwiększając bezpieczeństwo na wypadek fal upałów, burz, nawalnych deszczów, silnego wiatru – poprzez stosowanie osłon, klimatyzowanych pomieszczeń, miejsc zacienionych, systemów ostrzegania, prowadzenie szkoleń dotyczących pracy w warunkach indukowanych przez skutki zmian klimatu,
- dostosowanie systemów ostrzegawczych do informowania o zagrożeniu związanym z temperaturami ekstremalnymi/falami upałów,
- opracowanie planu zarządzania ryzykiem w trakcie realizacji inwestycji wraz z identyfikacją aktywów biorących udział w tym etapie,
- rozważenie przeprowadzenia modelowania scenariuszy zalania/podtopienia terenu realizacji prac,
- rozważenie ubezpieczenia aktywów na wypadek wystąpienia i przedłużania się okresów ekstremalnych zjawisk pogodowych, np. fal upałów,
- aktualizację przygotowanego na etapie projektowania inwestycji, planu zarządzania ryzykiem podtopieniowym, na podstawie zebranych podczas eksploatacji danych,
- wprowadzenie metod tzw. zarządzania adaptacyjnego w oparciu o wyniki pochodzące z systemu monitoringu.

Nie przewiduje się, żeby infrastruktura wytworzona w ramach inwestycji miała zostać przeznaczona do likwidacji w dającej się przewidzieć przyszłości. Okres przydatności infrastruktury przewidywanej do realizacji w ramach projektu do eksploatacji zakłada się na co najmniej 50 lat, po czym infrastruktura ta jest modernizowana, jednak nie likwidowana.

Zgodnie z analizą przeprowadzoną w Raporcie OOS likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie ekonomicznie i środowiskowo nieuzasadniona, a co za tym idzie dopuszcza się w przyszłości raczej możliwość zmiany zagospodarowania pirsu, ze względu na zmiany zachodzące w transporcie morskim niż likwidację planowanego przedsięwzięcia.

W konsekwencji powyższych ustaleń w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących potencjalne lub zidentyfikowane negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W celu minimalizacji wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyjęto zalecenia wynikające z raportu. Pod kątem ochrony terenów cennych przyrodniczo zalecono przede wszystkim rozwiązania eliminujące zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, konieczność zachowania istniejących stosunków wodnych oraz ograniczenia wpływu na gatunki roślin i zwierząt.

Zgodnie z informacjami pozyskanymi od Zarządu Morskiego Portu Gdynia na obszarze portu do roku 2023 planuje się realizację poniższych przedsięwzięć inwestycyjnych:

- 1) Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etap I i III oraz Przebudowa Nabrzeży w Porcie Gdynia – etap II i III, w którego ramach wykonane zostanie:
 - przebudowa obrotnicy nr 2 z przebudową Nabrzeża Gościnnego Zadanie 1 Etap I,
 - pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Zadanie 1 Etap III,
 - przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap II Nabrzeże Indyjskie,
 - przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap III Nabrzeże Helskie;
- 2) Budowa Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia;
- 3) Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia;
- 4) Budowa Infrastruktury Intermodalnej na terenie centrum logistycznego portu Gdynia:
 - budowa drogi technologicznej łączącej ul. Logistyczną ul. Kontenerową,
 - budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego,
 - budowa placów manewrowo-składowych na terenie Centrum Logistycznego;
- 5) Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia;
- 6) Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap IV:
 - przebudowa Nabrzeża Duńskiego,
 - przebudowa ramp Ro-Ro wraz z załadowniem Nabrzeża Czeskiego,
 - załadownienie basenu II, etap I (nabrzeże Remontowe).

Powyżej wymienione inwestycje są projektami współfinansowanymi ze środków Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020. W związku z powyższym przewidywano, że wszystkie powyższe działania zostaną zakończone i rozliczone do końca 2023 roku. Jednakże ze względu na panującą sytuację pandemiczną w Europie i na świecie potencjalny czas realizacji powyższych inwestycji uległ wydłużeniu.

Po weryfikacji harmonogramów planowanych i realizowanych inwestycji ZMPG S.A. stwierdzono, że dojedzie do nałożenia się czasu realizacji budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni wraz z komunikacyjnym układem drogowo-kolejowym z następującymi przedsięwzięciami:

- Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia oraz Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap III przebudowa Nabrzeża Helskiego,
- Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap IV, zadanie 2 przebudowa Nabrzeża Czeskiego,

- Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap IV, zadanie 3 przebudowa Nabrzeża Remontowego wraz z załadowniami części Basenu II,
- Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia.

Ponadto, zgodnie z informacjami z bazy danych ooś oraz z wydziału ochrony środowiska miasta Gdynia, w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia planowane są następujące inwestycje dla których prowadzona jest procedura lub została wydana decyzja środowiskowa:

- Budowa garażu dla pojazdów specjalistycznych, Gdynia ul. Rotterdamska 7a
- Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Puckiej nad torami kolejowymi stacji Gdynia Port wraz z likwidacją dwóch przejazdów kolejowo – drogowych w ul. Puckiej.
- Budowa ulicy Nowej Węglowej i tunelu pod torami kolejowymi do ulicy Morskiej w Gdyni wraz z przebudową istniejącego układu komunikacyjnego.

W analizie kumulowania się oddziaływań na etapie realizacji inwestycji wzięto pod uwagę planowaną tzw. Drogę Czerwoną, stanowiącą element „ostatniej mili” dostępu drogowego do Portu Gdynia. W dniu 26.11. 2020 r. Gmina Miasta Gdyni oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podpisały uzgodnienia dot. przebiegu Drogi Czerwonej jako elementu ostatniej mili dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy Państwa, wskazując, że Droga Czerwona jest niezbędna dla zapewnienia dostępu do Portu w Gdyni, a także usprawnienia dostępności komunikacyjnej Miasta Gdyni i Województwa Pomorskiego. Na obszarze administracyjnym Miasta Gdynia uzgodniono lokalizację przyszłej drogi krajowej (Drogi Czerwonej) na odcinku: Korekta obwodnicy Trójmiasta; „Węzeł Morska”; Węzeł Zespolony Dolina Logistyczna”; „Węzeł Kwiatkowski”; „Węzeł Ofiar Grudnia 70”; „Węzeł Terminal Promowy”; „Węzeł Port Zewnętrzny”.

W raporcie ooś przeanalizowano możliwość kumulowania się oddziaływań pochodzących z przedmiotowego przedsięwzięcia oraz z przedsięwzięć już zrealizowanych lub planowanych do realizacji. Na podstawie przeprowadzonych analiz wskazano na możliwość kumulowania się oddziaływań, związanych z utrudnieniami komunikacyjnymi, przy jednoczesnym realizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz budowy Drogi Czerwonej. Wobec powyższego zalecono, w porozumieniu z Miastem Gdynia opracowanie harmonogramu prac mającego na celu ograniczenie tych utrudnień. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia może dochodzić do kumulowania się hałasu pochodzącego z terenu planowanego przedsięwzięcia oraz terenów sąsiadujących co zostało przeanalizowane w raporcie ooś. W raporcie ooś wskazano również na możliwość kumulowania się emisji zanieczyszczeń do powietrza. Jednakże analiza dokumentów odnoszących się do jakości powietrza w m. Gdynia nie wskazuje na przekroczenia stężeń zanieczyszczeń pochodzących z terenu Portu. W obliczeniach emisji wzięto pod uwagę istniejące tło zanieczyszczeń w rejonie Portu Gdynia, a tym samym uwzględniono już emisję z istniejących źródeł emisji.

Na potrzeby określenia możliwego wpływu planowanej inwestycji na ryzyko wystąpienia poważnej awarii, Inwestor zlecił Akademii Morskiej w Szczecinie wykonanie opracowania pn. „Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Zewnętrznego w Gdyni na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków”. Przeprowadzone badanie dotyczące wpływu budowy i funkcjonowania Portu Zewnętrznego w Gdyni na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków objęło analizę ryzyka nawigacyjnego, scenariusze rozprzestrzeniania się zagrożeń i zanieczyszczeń, analizę prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzeń na lądzie i wodzie oraz badanie procedur oraz szacowanie sił i środków niezbędnych do prawidłowego zabezpieczenia portu na wypadek wystąpienia awarii.

Zbadano również prawdopodobieństwo wystąpienia awarii statków oraz zagrożenia nawigacyjne, a także dokonano oceny ryzyka w procesie przedmiotowej inwestycji budowlanej pod kątem strat materialnych, zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, strat środowiskowych oraz

terminowości wykonanych prac. Analiza wykazała, iż przy zachowaniu odpowiedniej prędkości oraz zapewnieniu asysty holowniczej istnieje bardzo małe prawdopodobieństwo wystąpienia awarii i kolizji statków prowadzących do wycieków olejowych. Natomiast ryzyko wystąpienia powyższych zdarzeń, rozumiane jako zależność prawdopodobieństwa wystąpienia oraz wielkości skutków, zostało ocenione jako nieznaczne i niskie. Należy wziąć pod uwagę, iż projektowana infrastruktura terminala kontenerowego będzie nowoczesna i wyposażona w nowoczesne urządzenia zabezpieczenia i urządzenia kontrolne, co może przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków.

Obecnie w Porcie Gdynia działa Portowa Straż Pożarna zajmująca się likwidacją pożarów, ograniczaniem rozprzestrzeniania rozlewów na akwenach, ratownictwem technicznym. W razie konieczności współpracuje ona z innymi jednostkami Krajowego Systemu Gaśniczo-Ratowniczego. Ponadto planowane jest stworzenie systemu wczesnego wykrywania sytuacji niebezpiecznych, alarmowania i ostrzegania oraz systemu koordynacji działań ratowniczych.

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt I.2 niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu, jak też w oparciu o stanowiska organów współdziałających. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy - Prawo ochrony środowiska),
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy - Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 2 ustawy - Prawo ochrony środowiska),
- prowadzenia gospodarki odpadami w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, w szczególności w taki sposób, aby gospodarka odpadami nie powodowała zagrożenia dla wody, powietrza, gleby, roślin lub zwierząt (art. 16 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Podawane uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami. U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art. 6 i 7 ustawy - Prawo ochrony środowiska;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi (art. 141 ust. 2 Prawo ochrony środowiska);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art. 141 ust. 1 i 144 ust. 1 Prawo ochrony środowiska);
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny (art. 144 ust. 2 Prawo ochrony środowiska);
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczanie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania

- odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art.146 Poś);
- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko (art.42 ust.1 ustawy – Prawo wodne);
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 (art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody).

Ze względu na konieczność oceny skuteczności zastosowanych środków zapobiegawczych i łagodzących nałożono na wnioskodawcę obowiązek monitoringu zmian w środowisku spowodowanych realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia i jego późniejszym funkcjonowaniem w zakresie wskazanym w pkt III.1 niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 82 ust.1 pkt 5 ustawy ooś na wnioskodawcę nałożono w pkt II.2 decyzji obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej. Analiza porealizacyjna pozwoli kontrolę, na podstawie wyników prowadzonego monitoringu, dotrzymywania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, jak też wpływ powstania Portu zewnętrznego na trwałość i efektywność środków łagodzących przyjętych w związku z dotychczasowym rozwojem portu. Termin i zakres analizy porealizacyjnej powiązано z obowiązkami nałożonymi na wnioskodawcę, przyjmując zarazem okres niezbędny dla zebrania rzetelnych danych pozwalających na ew. zaprojektowanie dalszych działań ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko i działań ochronnych w ramach planu ochrony obszarów Natura 2000. Analiza porealizacyjna pozwoli na skonfrontowanie, na podstawie wyników prowadzonego monitoringu, skutków w środowisku, w tym w chronionych siedliskach oraz dla chronionych gatunków na obszarze Natura 2000 w relacji do ustaleń i zaleceń zawartych w raporcie sporządzonym w niniejszym postępowaniu. Zaproponowane działania pozwolą na minimalizację negatywnego oddziaływania związanego z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, na środowisko przyrodnicze jak również pozwolą na weryfikację wielkości oddziaływania związanego z emisją hałasu na terenach objętych ochroną akustyczną.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania jest dopuszczalne o ile, łącznie:

- 1) inwestycja dotyczy lub dotyczyła oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej; katalog ten ma charakter zamknięty;
- 2) z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Przedmiot niniejszej sprawy nie mieści się w katalogu instalacji/obiektów, dla których przepisy art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r Prawo ochrony środowiska (*t.j. Dz. U. z 2020 r, poz. 1219 ze zm.*) dopuszczają utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała, iż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, w oparciu o zaproponowane działania minimalizujące, nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający posiada tytuł prawny.

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznych oddziaływań na środowisko. Do oddziaływań takich, przy uwzględnieniu zaleconych działań na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, nie będą również prowadzić zidentyfikowane możliwe sytuacje awaryjne. Emisje powodowane eksploatacją instalacji nie będą również bezpośrednio lub pośrednio, w tym poprzez sieć hydrograficzną lub wskutek wędrówek zwierząt, przenoszone na duże odległości w stopniu, który mógłby powodować znaczące oddziaływania na terytorium innych państw. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art. 104 i n. ustawy ooś, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił ustalenia i ocenę przedstawioną w:

- opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak SE.ZNS.4912.8/8A.21 z dnia 16.03.2021 r., (data wpływu 23.03.2021 r.) wraz z pismami podtrzymującymi swoje stanowisko uzgadniające warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
- postanowieniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.435.29.2021.MBC.3 z dnia 29.06.2021 r., (data wpływu 30.06.2021 r. uzgadniające warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
- postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ.8103.17.6.2021.AD z dnia 06.07.2021 r., (data wpływu 16.07.2021 r. uzgadniające warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz piśmie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ.8103.17.7.2021.AD z dnia 31.08.2021 r., (data wpływu 03.09.2021 r.).

Zagadnienia wskazane w stanowiskach ww. organów zostały literalnie uwzględnione w treści niniejszej decyzji.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.24 z dnia 27.08.2021 r. oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.25 z dnia 27.08.2021 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku powiadomił strony postępowania, zgodnie z art. 10 Kpa, o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z ww. stanowiskami organów współdziałających oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, ze wskazaniem, iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 7 dni od dnia doręczenia.

Zawiadomienie zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku: <http://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, a także przekazano do upublicznienia na tablicy Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędy Miasta Gdynia oraz Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie złożyły dodatkowych uwag bądź wniosków.

Realizacja inwestycji zgodnie z kryteriami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia Wnioskodawcy 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* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 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 oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (t.j. Dz. U. z 2021, poz. 779 ze zm.); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórному nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art.127 i 129 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

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.

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

Pouczenie

Na ewentualne działania w odniesieniu do gatunków objętych ochroną prawną, przed przystąpieniem do prac, należy uzyskać odrębne zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098).

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Fehórzewska
Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko

Otrzymują:

1. Dyrektor Maciej Krzesiński Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. Aa

Do wiadomości:

1. Minister Infrastruktury 00-928 Warszawa ul. Chałubińskiego 4/6
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, 81-155 Gdynia, ul. Kontenerowa 4
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
5. Geeralny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia wraz z komunikacyjnym układem drogowo - kolejowym”

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się w części morskiej, wybudowanie nowego pirsu portowego na wodach Zatoki Gdańskiej o powierzchni ok. 150 ha wraz z układem falochronów osłonowych i morską infrastrukturą dostępową w postaci torów podejściowych i nowych akwenów Portu Gdynia. Natomiast w części lądowej planowanego przedsięwzięcia planuje się wybudowanie układu drogowy o długości ok. 1,5 km i układu kolejowego o długości ok. 1,5 km doprowadzającego ruch do Portu Zewnętrznego.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w części hydrotechnicznej obejmować będzie:

2. Budowę pirsu zewnętrznego o łącznej docelowej powierzchni użytkowej około 150 ha, o poniższych parametrach:
 - linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego północnego o łącznej długości około 2 km z głębokością techniczną 17,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża kontenerowego zachodniego o łącznej długości około 0,5 km z głębokością techniczną 14,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża wschodniego o łącznej długości około 0,7 km z głębokością techniczną 14,0 m,
 - linii cumowniczej nabrzeża postojowego północnego o łącznej długości 0,3 km z głębokością techniczną 14,0 m wraz z niezbędną infrastrukturą do obsługi ładunków ro-ro,
 - falochronu brzegowego południowego o długości około 2,3 km, w tym:
 - falochron stawiany o dł. ok. 0,6 km,
 - falochron o konstrukcji mieszanej z narzutem ochronnym o dł. ok. 1,5 km,
 - falochron z pochłaniaczem falowania o dł. ok. 0,2 km.
3. Budowę falochronów osłonowych:
 - dwa osłonowe wschodnie falochrony o łącznej długości około 2,0 km,
 - trzy osłonowe północne falochrony o długości około 2,0 km.
4. Budowę nowych akwenów portowych i torów podejściowych o łącznej powierzchni ok. 600 ha:
 - północny tor wodny dla jednostek Marynarki Wojennej o głębokości 16 m z północnym wejściem o szerokości około 120 m,
 - główny tor podejściowy o szerokości 600 m z nowym wejściem głównym o szerokości ortogonalnej do osi głównego toru podejściowego około 280 m i gł. około 20 m,
 - część toru południowego o szerokości 200 – 360 m o głębokości od 14 do 20 m z obrotnicą południową o średnicy około 800 m i gł. około 14 m,

- awanport północny o łącznej powierzchni około 106 ha, o głębokości 20,0 m wraz z obrotnicą o średnicy około 860 m,
 - awanport południowy o łącznej powierzchni około 112 ha, o głębokości około 18,0 m,
 - akwenów przyległych do pirsu zewnętrznego o łącznej powierzchni około 56 ha i głębokości od 14 m do 18,5 m,
7. Przebudowa Nabrzeża Śląskiego o długości ok. 600 m z wyjściem maksymalnie na 35 m na wodę i załadowniem pozyskanego obszaru pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego;
 8. Przegrodzenie i załadowniem obszaru Kanału Południowego Portu Gdynia na długości ok. 100 m i szerokości ok. 120 m pod realizację projektowanego dostępu drogowego i kolejowego wraz z załadowniem powstałego akwenu;
 9. Budowa obiektów kubaturowych na pirsie zewnętrznym o łącznej powierzchni zabudowy ok. 20 000 m², w tym:
 - Magazyn terminala kontenerowego jako budynek o pow. zabudowy ok. 8 000 m²,
 - Budynek III-kondygnacyjny socjalno-biurowy terminala kontenerowego o pow. zabudowy ok. 10 000 m²,
 - Warsztat naprawczy o powierzchni zabudowy ok. 3 000 m² przeznaczony do wykonywania podstawowych czynności w zakresie mechaniki pojazdów,
 - Brama wjazdowa i wyjazdowa o powierzchni zabudowy ok. 3 000 m².
 9. Roboty czerpalne o łącznej kubaturze około 27 mln m³ i roboty zasypowe o łącznej kubaturze około 22 mln m³.
 10. Budowa pirsu zewnętrznego będzie obejmować m.in.:
 - budowę placów składowo-manewrowych z infrastrukturą towarzyszącą,
 - budowę niezbędnej infrastruktury podziemnej, w tym m.in.: kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, gazowej, wodociągowej, ciepłowniczych, elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych,
 - budowę infrastruktury do odbioru ścieków ze statków,
 - budowę infrastruktury do zasilania statków w energię elektryczną z lądu,

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury drogowej obejmować będzie: Budowę infrastruktury drogowej łączącej zewnętrzny pirs Portu Gdynia z planowanym układem drogowym w standardzie sieci TEN-T. Wskazany układ komunikacyjny składać się będzie z dwóch odcinków wyszczególnionych poniżej:

3. Odcinek od Mola Węglowego (tzw. Węzeł Port Zewnętrzny) do Ronda Karlskrona (tzw. Węzeł Terminal Promowy)

Droga, na tym odcinku projektowana jest na estakadach w przekroju dwujezdniowym z 2 pasami ruchu w każdym kierunku. Początek drogi przyjęto w miejscu planowanego ronda na obszarze załadowanego fragmentu Basenu II (realizowanego w ramach odrębnego zamierzenia inwestycyjnego) na zapleczu przebudowanego Nabrzeża Remontowego w rejonie Mola Węglowego. Projektowane rondo o średnicy zewnętrznej powyżej 50 m umożliwi powiązanie drogi krajowej z istniejącym układem ulic oraz drogą wewnętrzną Portu Gdynia obsługującą ruch z projektowanego Portu Zewnętrznego. Następnie trasa będzie biegła równolegle do ul. Wendy na planowanej estakadzie w kierunku Ronda Karlskrona (Węzeł Terminal Promowy).

4. Odcinek od Węzła Terminal Promowy w kierunku Węzła Ofiar grudnia`70 w granicach planowanej inwestycji.

Na tym odcinku projektuje się wykonanie ok. 600 m drogi w poszerzonym śladzie istniejącej południowej jezdni ul. Polskiej. Zakłada się przekrój dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku, stanowiący element łączący drogę portową z planowaną drogą krajową (Drogą Czerwoną).

Powyższe realizacje będą obejmować:

- rozbiórkę budowli, budynków oraz obiektów budowlanych;

- likwidację, budowę i przebudowę torów kolejowych;
- budowę i przebudowę ulic, w tym przede wszystkim budowę obiektów inżynierskich (wiaduktów) oraz jezdni i chodników oraz nawierzchni na terenie pozyskanym w ramach załadowania części Basenu II (realizowanej w ramach odrębnego przedsięwzięcia);
- likwidację, przebudowę i budowę sieci:
- kanalizacji deszczowej;
- kanalizacji sanitarnej;
- gazowej;
- wodociągowej;
- ciepłowniczych;
- elektroenergetycznych;
- telekomunikacyjnych;
- budowę oświetlenia ulicznego i sygnalizacyjnego;
- budowę przejazdów drogowo – kolejowych;
- wycinkę oraz organizację zieleni.

Parametry planowanej drogi:

- Odcinek drogi od ronda na Moło Węglowym do ronda Karlskrona:
 - Klasa drogi Z 2/2 (zbiorcza dwujezdniowa);
 - Prędkość projektowa $V_p=50$ km/h;
 - Nośność 115 kN/oś.
- Odcinek drogi łączącej układ wewnątrzportowy z drogą krajową o dł. ok. 600 m od ronda Karlskrona do końca zakresu planowanego przez ZMPG S.A. przedsięwzięcia (na wysokości Magazynu H) będzie klasy GP2/2 o kategorii ruchu KR6.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury kolejowej obejmować będzie: Budowę infrastruktury kolejowej polegającej na wykonaniu nowych układów kolejowych oraz przebudowa istniejących. Całość robót kolejowych będzie obejmowała:

3. Budowę bocznic kolejowej na nowym pirsie Portu Zewnętrznego o długości całkowitej nie mniejszej niż 905 mb, złożonej z 8 torów ładunkowych o długości użytkowej ok. 780 mb każdy tor. W ramach bocznic zbudowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK).

budowa 2 torów dojazdowych o łącznej długości ok. 2x1700 mb na odcinku od przejazdu kolejowo–drogowego w ul. Chrzanowskiego do torów ładunkowych na terminalu przeładunkowym wraz z budową urządzeń SRK.

przebudowa istniejącego układu kolejowego Portu na długości od 330 mb (kierunek nabrzeże Szwedzkie) do 490 mb (kierunek nabrzeże Śląskie) na odcinku od przejazdu kolejowo – drogowego w ul. Chrzanowskiego wraz z przejazdem w kierunku istniejących nabrzeży wraz z przebudową urządzeń SRK.

4. Przebudowę istniejących układów kolejowych Portu umożliwiających rozdzielenie ruchu kolejowego na:

bezkolizyjny ruch składów do istniejących terminali zlokalizowanych przy nabrzeżu Szwedzkim i Śląskim,

bezkolizyjny ruch składów do bocznic kolejowej na terminalu przeładunkowym,

Przebudowę istniejącego układu kolejowego PKP PLK S.A. wraz z urządzeniami SRK na długości 440 mb od przejazdu kolejowo – drogowego w ul. Chrzanowskiego w kierunku stacji kolejowej wraz z usunięciem kolizji nowoprojektowanego układu drogowego z istniejącą infrastrukturą kolejową.

Budowa i przebudowa układu kolejowego będzie obejmować budowę niezbędnej infrastruktury podziemnej i nadziemnej.



Naczelniczka Wydziału Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 2

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27
zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.: Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.

Tabela nr 1: Zakres inwestycji

L.p.	Nr działki	Obręb	Powierzchnia	Sposób użytkowania	Właściciel	Władający	Forma władania
1	808	0026 Śródmieście	57.672	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
2	819	0026 Śródmieście	2.302	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
3	820	0026 Śródmieście	533	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
4	821	0026 Śródmieście	149.478	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
5	834	0026 Śródmieście	11.626	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
6	835	0026 Śródmieście	4.827	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	PT Dystrybucja S.A.	Użytkowanie wieczyste
7	836	0026 Śródmieście	578	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
8	837	0026 Śródmieście	4.029	Bi – inne tereny zabudowane	PHZSM LACPOL Sp. z o.o.	PHZSM LACPOL Sp. z o.o.	Własność
9	838	0026 Śródmieście	43	Bi – inne tereny zabudowane	PHZSM LACPOL Sp. z o.o.	PHZSM LACPOL Sp. z o.o.	Własność

10	839	0026 Śródmieście	62.170	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
11	840	0026 Śródmieście	59.612	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
12	841	0026 Śródmieście	2.157	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
13	842	0026 Śródmieście	1.583	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
14	843	0026 Śródmieście	677	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
15	844	0026 Śródmieście	10	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
16	845	0026 Śródmieście	140	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
17	846	0026 Śródmieście	893	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
18	847	0026 Śródmieście	2.683	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
19	848	0026 Śródmieście	67	Ba – tereny przemysłowe	ENERGA-OPERATOR S.A.	ENERGA-OPERATOR S.A.	Własność
20	849	0026 Śródmieście	535	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Władanie
21	850	0026 Śródmieście	11.497	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
22	851	0026 Śródmieście	14.929	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
23	852	0026 Śródmieście	2.588	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Własność
24	853	0026 Śródmieście	2.500	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd

25	854	0026 Śródmieście	2.796	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
26	855	0026 Śródmieście	4.680	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Władanie
27	856	0026 Śródmieście	557	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Własność
28	857	0026 Śródmieście	678	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Gmina Miasta Gdyni, Osoby fizyczne	Własność
29	858	0026 Śródmieście	829	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni	Osoby fizyczne	Użytkowanie wieczyste
30	859	0026 Śródmieście	1.378	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
31	860	0026 Śródmieście	65.244	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
32	867	0026 Śródmieście	5.662	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
33	868	0026 Śródmieście	1.253	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
34	869	0026 Śródmieście	4.858	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
35	870	0026 Śródmieście	660	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
36	871	0026 Śródmieście	1.141	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
37	872	0026 Śródmieście	8	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
38	873	0026 Śródmieście	135	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
39	874	0026 Śródmieście	55	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
40	875	0026 Śródmieście	830	dr – drogi	-	-	-
41	876	0026 Śródmieście	227	Tk – tereny kolejowe	-	-	-

42	877	0026 Śródmieście	2.446	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
43	878/3	0026 Śródmieście	6.785	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
44	882	0026 Śródmieście	22.835	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
45	887/2	0026 Śródmieście	28.524	Tk – tereny kolejowe	-	-	-
46	925/1	0026 Śródmieście	283	dr – drogi	-	-	-
47	925/2	0026 Śródmieście	554	dr – drogi	-	-	-
48	926	0026 Śródmieście	1.287	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
49	2201	0021 Oksywie	79.126	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Władanie
50	2202	0021 Oksywie	3.406	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Władanie
51	2513	0026 Śródmieście	175.985	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
52	2516	0026 Śródmieście	1.710	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
53	2517	0026 Śródmieście	14.388	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
54	2518	0026 Śródmieście	3.413	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
55	2519	0026 Śródmieście	111.143	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
56	2520	0026 Śródmieście	5.309	Bi – inne tereny zabudowane	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
57	2521	0026 Śródmieście	6.357	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Władanie

58	2522	0026 Śródmieście	2.102	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
59	2523	0026 Śródmieście	4.377	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
60	2524	0026 Śródmieście	1.600	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
61	2525	0026 Śródmieście	85	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
62	2526	0026 Śródmieście	1.061	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni	Osoby fizyczne	Użytkowanie wieczyste
63	2527	0026 Śródmieście	607	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni	Osoby fizyczne	Użytkowanie wieczyste
64	2528	0026 Śródmieście	5.090	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
65	2529	0026 Śródmieście	367	B – tereny mieszkaniowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
66	2530	0026 Śródmieście	54	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
67	2531	0026 Śródmieście	450	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
68	2532/1	0026 Śródmieście	38	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
69	2532/2	0026 Śródmieście	124	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
70	2532/3	0026 Śródmieście	16.957	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
71	2533	0026 Śródmieście	694	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
72	2534	0026 Śródmieście	630	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
73	2535	0026 Śródmieście	1.379	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
74	2536	0026 Śródmieście	600	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
75	2537	0026 Śródmieście	405	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-

76	2538	0026 Śródmieście	4.834	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
77	2539/1	0026 Śródmieście	56	dr – drogi	-	-	-
78	2539/2	0026 Śródmieście	125	dr – drogi	-	-	-
79	2539/3	0026 Śródmieście	467	dr – drogi	-	-	-
80	2540	0026 Śródmieście	2.042	dr – drogi	Gmina Miasta Gdyni	Gmina Miasta Gdyni	Własność
81	2541	0026 Śródmieście	1.386	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
82	2542	0026 Śródmieście	1.189	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
83	2543	0026 Śródmieście	3.002	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
84	2544	0026 Śródmieście	621	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
85	2545	0026 Śródmieście	4.010	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
86	2546	0026 Śródmieście	1.179	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
87	2547	0026 Śródmieście	576	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
88	2548	0026 Śródmieście	1.656	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
89	2549/1	0026 Śródmieście	42	dr – drogi	-	-	-
90	2549/3	0026 Śródmieście	1.810	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
91	2550/2	0026 Śródmieście	3.323	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
92	2552	0026 Śródmieście	2.115	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
93	2553	0026 Śródmieście	446	dr – drogi	-	-	-
94	2554	0026 Śródmieście	1.280	dr – drogi	-	-	-
95	2555	0026 Śródmieście	1.162	dr – drogi	-	-	-

96	2950	0026 Śródmieście	2.876	Ba – tereny przemysłowe, dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
97	2951	0026 Śródmieście	39	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
98	2952	0026 Śródmieście	98	dr – drogi	-	-	-
99	2953	0026 Śródmieście	204	dr – drogi	-	-	-
100	2954	0026 Śródmieście	73	Ba – tereny przemysłowe	-	-	-
101	2956	0026 Śródmieście	2.612	Ba – tereny przemysłowe, dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
102	2957	0026 Śródmieście	1.352	Ba – tereny przemysłowe	-	-	-
103	2958	0026 Śródmieście	1.543	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
104	2959	0026 Śródmieście	2.323	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
105	2960	0026 Śródmieście	37.281	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
106	2961	0026 Śródmieście	2.626	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
107	2970	0026 Śródmieście	11.158	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
108	2971	0026 Śródmieście	5.070	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
109	2972	0026 Śródmieście	7.881	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
110	2976	0026 Śródmieście	2.273	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
111	3044	0026 Śródmieście	96.629	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Władanie
112	3046	0026 Śródmieście	462.736	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd	Władanie

113	3047	0026 Śródmieście	1.779		Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Infrastruktury w Gdyni Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Władanie
114	3056	0026 Śródmieście	5.043		Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
115	3057	0026 Śródmieście	3.175		Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
116	3058	0026 Śródmieście	1.242		Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
117	3059/1	0026 Śródmieście	331		Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
118	3059/2	0026 Śródmieście	298.010		Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
119	3062	0026 Śródmieście	334		Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
120	3063	0026 Śródmieście	4.594		Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
121	3064	0026 Śródmieście	1.830		Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
122	3065	0026 Śródmieście	1.529		Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
123	3066	0026 Śródmieście	153.124		Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
124	3067	0026 Śródmieście	242		Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Władanie
125	3068	0026 Śródmieście	19.871		Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
126	3069	0026 Śródmieście	5.621		Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste

127	3070	0026 Śródmieście	8.235	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
128	3071	0026 Śródmieście	55	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
129	3072	0026 Śródmieście	9.284	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
130	3073	0026 Śródmieście	4.025	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
131	3074	0026 Śródmieście	116	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
132	3075	0026 Śródmieście	208.491	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
133	3076	0026 Śródmieście	550	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
134	3077	0026 Śródmieście	71	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Stocznia Remontowa NAUTA S.A.	Użytkowanie wieczyste
135	3078	0026 Śródmieście	4.046	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
136	3079	0026 Śródmieście	780	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
137	3080	0026 Śródmieście	11.541	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
138	3081	0026 Śródmieście	439	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
139	3082	0026 Śródmieście	601	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	--	-
140	3083	0026 Śródmieście	2.818	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
141	3084	0026 Śródmieście	2.700	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
142	3085	0026 Śródmieście	426	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
143	3086	0026 Śródmieście	23	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
144	3087	0026 Śródmieście	6.823	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
145	3088	0026 Śródmieście	1.746	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
146	3089	0026 Śródmieście	2.110	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-

147	3090	0026 Śródmieście	784	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
148	3091	0026 Śródmieście	12.746	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
149	3092	0026 Śródmieście	6	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
150	3093	0026 Śródmieście	294	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
151	3094	0026 Śródmieście	122	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
152	3095	0026 Śródmieście	1.722	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
153	3096	0026 Śródmieście	737	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
154	3097	0026 Śródmieście	140	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
155	3098	0026 Śródmieście	644	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
156	3100	0026 Śródmieście	9.885	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
157	3102	0026 Śródmieście	960	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
158	3103	0026 Śródmieście	362	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
159	3104	0026 Śródmieście	5.503	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
160	3105	0026 Śródmieście	10.100	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
161	3106	0026 Śródmieście	198	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
162	3107	0026 Śródmieście	4.216	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
163	3118	0026 Śródmieście	9.659	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
164	3119/3	0026 Śródmieście	1.940	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
165	3119/4	0026 Śródmieście	19.338	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
166	3120	0026 Śródmieście	130	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
167	3121	0026 Śródmieście	2.178	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
168	3122	0026 Śródmieście	1.369	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd

169	3123	0026 Śródmieście	1.486	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
170	3127	0026 Śródmieście	196.881	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
171	3135	0026 Śródmieście	3.418	Ti – inne tereny komunikacyjne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
172	3136	0026 Śródmieście	311	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
173	3137	0026 Śródmieście	1.386	Ti – inne tereny komunikacyjne	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
174	3152	0026 Śródmieście	426.581	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd

Tabela nr 2: Zakres oddziaływania inwestycji.

L.p.	Nr działki	Obręb	Powierzchnia	Sposób użytkowania	Właściciel	Władający	Forma władania
1	803	0026 Śródmieście	188.707	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
2	804	0026 Śródmieście	253	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
3	805	0026 Śródmieście	1.162	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
4	806	0026 Śródmieście	3.574	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie
5	808	0026 Śródmieście	57.672	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
6	809	0026 Śródmieście	9.285	B – tereny mieszkaniowe	Gmina Miasta Gdyni	IGLOPORT Sp. z o.o.	Użytkowanie wieczyste
7	810	0026 Śródmieście	51	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Skarb Państwa	Własność
8	812	0026 Śródmieście	84.561	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
9	821	0026 Śródmieście	149.478	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste

10	822/2	0026 Śródmieście	42.905	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa		Użytkowanie wieczyste
11	834	0026 Śródmieście	11.626	dr – drogi	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
12	839	0026 Śródmieście	62.170	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
13	840	0026 Śródmieście	59.612	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
14	860	0026 Śródmieście	65.244	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
15	861	0026 Śródmieście	59	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
16	862	0026 Śródmieście	5	Tk – tereny kolejowe	-	-	-
17	863	0026 Śródmieście	33	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
18	864	0026 Śródmieście	641	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
19	865	0026 Śródmieście	500	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
20	866	0026 Śródmieście	421	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	ENERGA-OPERATOR S.A.	Użytkowanie wieczyste
21	867	0026 Śródmieście	5.662	Tk – tereny kolejowe	Skarb Państwa	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Użytkowanie wieczyste
22	869	0026 Śródmieście	4.858	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
23	870	0026 Śródmieście	660	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
24	871	0026 Śródmieście	1.141	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
25	877	0026 Śródmieście	2.446	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-

26	878/1	0026 Śródmieście	1.360	dr – drogi	-	-	-
27	878/2	0026 Śródmieście	754	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
28	878/3	0026 Śródmieście	6.785	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
29	879	0026 Śródmieście	1.487	dr – drogi	-	-	-
30	881	0026 Śródmieście	7.256	Ba – tereny przemysłowe	-	-	-
31	882	0026 Śródmieście	22.835	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
32	883	0026 Śródmieście	1.162	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
33	884	0026 Śródmieście	319	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
34	885/1	0026 Śródmieście	189	dr – drogi	-	-	-
35	885/2	0026 Śródmieście	486	Tk – tereny kolejowe	-	-	-
36	886	0026 Śródmieście	1.180	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
37	887/1	0026 Śródmieście	180	dr – drogi	-	-	-
38	887/2	0026 Śródmieście	28.524	Tk – tereny kolejowe	-	-	-
39	889	0026 Śródmieście	389	Tk – tereny kolejowe	-	-	-
40	890	0026 Śródmieście	2.556	dr – drogi	-	-	-
41	894/1	0026 Śródmieście	3	dr – drogi	-	-	-
42	898/1	0026 Śródmieście	148	dr – drogi	-	-	-
43	906/1	0026 Śródmieście	181	dr – drogi	-	-	-
44	907/1	0026 Śródmieście	9	dr – drogi	-	-	-
45	908/2	0026 Śródmieście	676	dr – drogi	-	-	-
46	908/3	0026 Śródmieście	59	dr – drogi	-	-	-
47	908/4	0026 Śródmieście	322	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
48	910	0026 Śródmieście	6	dr – drogi	-	-	-
49	917	0026 Śródmieście	398	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
50	922/1	0026 Śródmieście	225	dr – drogi	-	-	-
51	922/2	0026 Śródmieście	676	dr – drogi	-	-	-
52	922/3	0026 Śródmieście	7.877	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
53	923	0026 Śródmieście	3	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
54	924	0026 Śródmieście	24	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
55	925/1	0026 Śródmieście	283	dr – drogi	-	-	-

56	925/2	0026 Śródmieście	554	dr – drogi	-	Gmina Miasta Gdyni	-	-
57	926	0026 Śródmieście	1.287	dr – drogi	-	Gmina Miasta Gdyni	-	Własność
58	927	0026 Śródmieście	26	dr – drogi	-	-	-	-
59	928/1	0026 Śródmieście	818	dr – drogi	-	-	-	-
60	928/3	0026 Śródmieście	3	dr – drogi	-	-	-	-
61	928/4	0026 Śródmieście	1.224	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-
62	929	0026 Śródmieście	805	dr – drogi	-	-	-	-
63	930	0026 Śródmieście	934	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-
64	931	0026 Śródmieście	12	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
65	932	0026 Śródmieście	998	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-
66	933	0026 Śródmieście	37	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-
67	934	0026 Śródmieście	37	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
68	935	0026 Śródmieście	568	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
69	936	0026 Śródmieście	308	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
70	937	0026 Śródmieście	6	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
71	938	0026 Śródmieście	32	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
72	941	0026 Śródmieście	324	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-	-
73	953	0026 Śródmieście	11.041	dr – drogi	-	-	-	-
74	2200	0021 Oksywie	66	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Trwały zarząd	
75	2201	0021 Oksywie	79.126	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	Władanie	
76	2202	0021 Oksywie	3.406	Tr – tereny różne	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd	Władanie	

92	2550/2	0026 Śródmieście	3.323	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
93	2551	0026 Śródmieście	497	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
94	2552	0026 Śródmieście	2.115	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
95	2553	0026 Śródmieście	446	dr – drogi	-	-	-
96	2554	0026 Śródmieście	1.280	dr – drogi	-	-	-
97	2555	0026 Śródmieście	1.1162	dr – drogi	-	-	-
98	2556	0026 Śródmieście	17	dr – drogi	-	-	-
99	2557	0026 Śródmieście	1	dr – drogi	-	-	-
100	2558	0026 Śródmieście	32	dr – drogi	-	-	-
101	2559	0026 Śródmieście	39	dr – drogi	-	-	-
102	2560	0026 Śródmieście	411	dr – drogi	-	-	-
103	2561	0026 Śródmieście	222	dr – drogi	-	-	-
104	2562	0026 Śródmieście	317	dr – drogi	-	-	-
105	2563/1	0026 Śródmieście	80	dr – drogi	-	-	-
106	2563/2	0026 Śródmieście	159	dr – drogi	-	-	-
107	2564/1	0026 Śródmieście	49	dr – drogi	-	-	-
108	2564/2	0026 Śródmieście	308	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
109	2565	0026 Śródmieście	270	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
110	2566	0026 Śródmieście	320	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
111	2567	0026 Śródmieście	474	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
112	2568	0026 Śródmieście	270	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
113	2570	0026 Śródmieście	47	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
114	2571	0026 Śródmieście	86	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
115	2573	0026 Śródmieście	418	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
116	2574	0026 Śródmieście	88	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
117	2575	0026 Śródmieście	231	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
118	2576	0026 Śródmieście	39	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
119	2577	0026 Śródmieście	9	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
120	2578	0026 Śródmieście	5	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-

121	2579	0026 Śródmieście	224	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
122	2580	0026 Śródmieście	50	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
123	2581	0026 Śródmieście	162	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
124	2582	0026 Śródmieście	30	dr – drogi	-	-	-
125	2583	0026 Śródmieście	85	dr – drogi	-	-	-
126	2584	0026 Śródmieście	129	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
127	2585	0026 Śródmieście	702	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
128	2586	0026 Śródmieście	19	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
129	2587	0026 Śródmieście	215	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
130	2588	0026 Śródmieście	96	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
131	2589	0026 Śródmieście	493	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
132	2590	0026 Śródmieście	15	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
133	2591	0026 Śródmieście	300	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
134	2592	0026 Śródmieście	57	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
135	2593	0026 Śródmieście	287	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
136	2595	0026 Śródmieście	363	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
137	2596	0026 Śródmieście	206	dr – drogi	-	-	-
138	2597	0026 Śródmieście	271	dr – drogi	-	-	-
139	2600	0026 Śródmieście	1.154	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
140	2604	0026 Śródmieście	773	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
141	2613	0026 Śródmieście	610	dr – drogi	-	-	-
142	2614	0026 Śródmieście	276	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
143	2615	0026 Śródmieście	135	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
144	2616	0026 Śródmieście	354	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
145	2617	0026 Śródmieście	419	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
146	2618	0026 Śródmieście	274	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
147	2619	0026 Śródmieście	287	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
148	2620	0026 Śródmieście	76	dr – drogi	-	-	-
149	2621	0026 Śródmieście	343	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
150	2622	0026 Śródmieście	434	dr – drogi	-	-	-
151	2623/1	0026 Śródmieście	31	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-

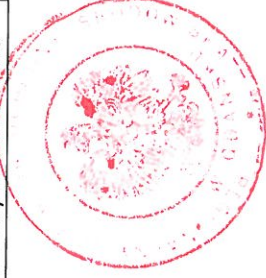
152	2623/2	0026 Śródmieście	431	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
153	2624/2	0026 Śródmieście	50	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
154	2625	0026 Śródmieście	53	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
155	2626	0026 Śródmieście	275	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
156	2627	0026 Śródmieście	273	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
157	2628	0026 Śródmieście	312	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
158	2629	0026 Śródmieście	57	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
159	2630	0026 Śródmieście	46	dr – drogi	-	-	-
160	2631	0026 Śródmieście	184	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
161	2632/2	0026 Śródmieście	826	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
162	2637	0026 Śródmieście	456	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
163	2638	0026 Śródmieście	1.719	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
164	2639	0026 Śródmieście	31	dr – drogi	-	-	-
165	2640	0026 Śródmieście	5	dr – drogi	-	-	-
166	2952	0026 Śródmieście	98	dr – drogi	-	-	-
167	2953	0026 Śródmieście	204	dr – drogi	-	-	-
168	2954	0026 Śródmieście	73	Ba – tereny przemysłowe	-	-	-
169	2955	0026 Śródmieście	8	dr – drogi	-	-	-
170	2957	0026 Śródmieście	1.352	Ba – tereny przemysłowe	-	-	-
171	2960	0026 Śródmieście	37.281	Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
172	2961	0026 Śródmieście	2.626	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
173	2962	0026 Śródmieście	2.019	dr – drogi	-	-	-
174	2964	0026 Śródmieście	378	Ba – tereny przemysłowe, Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
175	2965	0026 Śródmieście	12	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-

176	2966	0026 Śródmieście	2.347	Ba – tereny przemysłowe, Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
177	2967	0026 Śródmieście	2.958	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
178	2968	0026 Śródmieście	1.515	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
179	2969	0026 Śródmieście	2.056	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
180	2970	0026 Śródmieście	11.158	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
181	2971	0026 Śródmieście	5.070	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
182	2972	0026 Śródmieście	7.881	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
183	2975	0026 Śródmieście	11.140	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
184	2976	0026 Śródmieście	2.273	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
185	2977	0026 Śródmieście	1.090	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
186	2978	0026 Śródmieście	419	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
187	2979	0026 Śródmieście	3.616	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
188	2980	0026 Śródmieście	576	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
189	2990	0026 Śródmieście	4.013	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
190	2994	0026 Śródmieście	1.402	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
191	2997	0026 Śródmieście	8.600	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
192	2999	0026 Śródmieście	2.299	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
193	3044	0026 Śródmieście	96.629	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej	Władanie

194	3046	0026 Śródmieście	462.736				Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Ministerstwo Obrony Narodowej – Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	– Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni	
195	3049	0026 Śródmieście	55				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
196	3050	0026 Śródmieście	86				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
197	3051	0026 Śródmieście	1.453				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
198	3059/1	0026 Śródmieście	331				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
199	3059/2	0026 Śródmieście	298.010				Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
200	3060	0026 Śródmieście	1.547				Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	Władanie
201	3061	0026 Śródmieście	109				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
202	3065	0026 Śródmieście	1.529				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	Władanie
203	3066	0026 Śródmieście	153.124				Ba – tereny przemysłowe	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
204	3067	0026 Śródmieście	242				Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-
205	3075	0026 Śródmieście	208.491				Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
206	3091	0026 Śródmieście	12.746				Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-	-
207	3099	0026 Śródmieście	102				Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-	-

208	3100	0026 Śródmieście	9.885	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
209	3101	0026 Śródmieście	154	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
210	3102	0026 Śródmieście	960	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
211	3103	0026 Śródmieście	362	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
212	3104	0026 Śródmieście	5.503	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
213	3105	0026 Śródmieście	10.100	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
214	3106	0026 Śródmieście	198	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
215	3107	0026 Śródmieście	4.216	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
216	3108	0026 Śródmieście	3.025	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
217	3109	0026 Śródmieście	273	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
218	3110/1	0026 Śródmieście	229	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
219	3110/2	0026 Śródmieście	3.295	B – tereny mieszkaniowe	-	-	-
220	3111	0026 Śródmieście	821	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
221	3112	0026 Śródmieście	3.558	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
222	3113	0026 Śródmieście	634	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
223	3114	0026 Śródmieście	3.733	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
224	3115	0026 Śródmieście	316	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
225	3116	0026 Śródmieście	2.771	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
226	3117	0026 Śródmieście	499	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
227	3118	0026 Śródmieście	9.659	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
228	3119/1	0026 Śródmieście	1.307	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
229	3119/2	0026 Śródmieście	1.547	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-
230	3119/4	0026 Śródmieście	19.338	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
231	3125	0026 Śródmieście	34.624	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
232	3126	0026 Śródmieście	1.322	Wm – grunty podorskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd

233	3127	0026 Śródmieście	196.881	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
234	3129	0026 Śródmieście	7.038	Bi – inne tereny zabudowane	Skarb Państwa	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Użytkowanie wieczyste
235	3131/2	0026 Śródmieście	41.642	Bi – inne tereny zabudowane, dr – drogi	-	-	-
236	3150	0026 Śródmieście	1.225	Bp – zurbanizowane tereny niezabudowane lub w trakcie zabudowy	-	-	-
237	3152	0026 Śródmieście	426.581	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
238	3153	0026 Śródmieście	206.895	Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi	Skarb Państwa	Urząd Morski w Gdyni	Trwały zarząd
239	3161	0026 Śródmieście	8.562	Bi – inne tereny zabudowane	-	-	-



z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Teliorzewska
Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 3

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.4.2021.AT.27

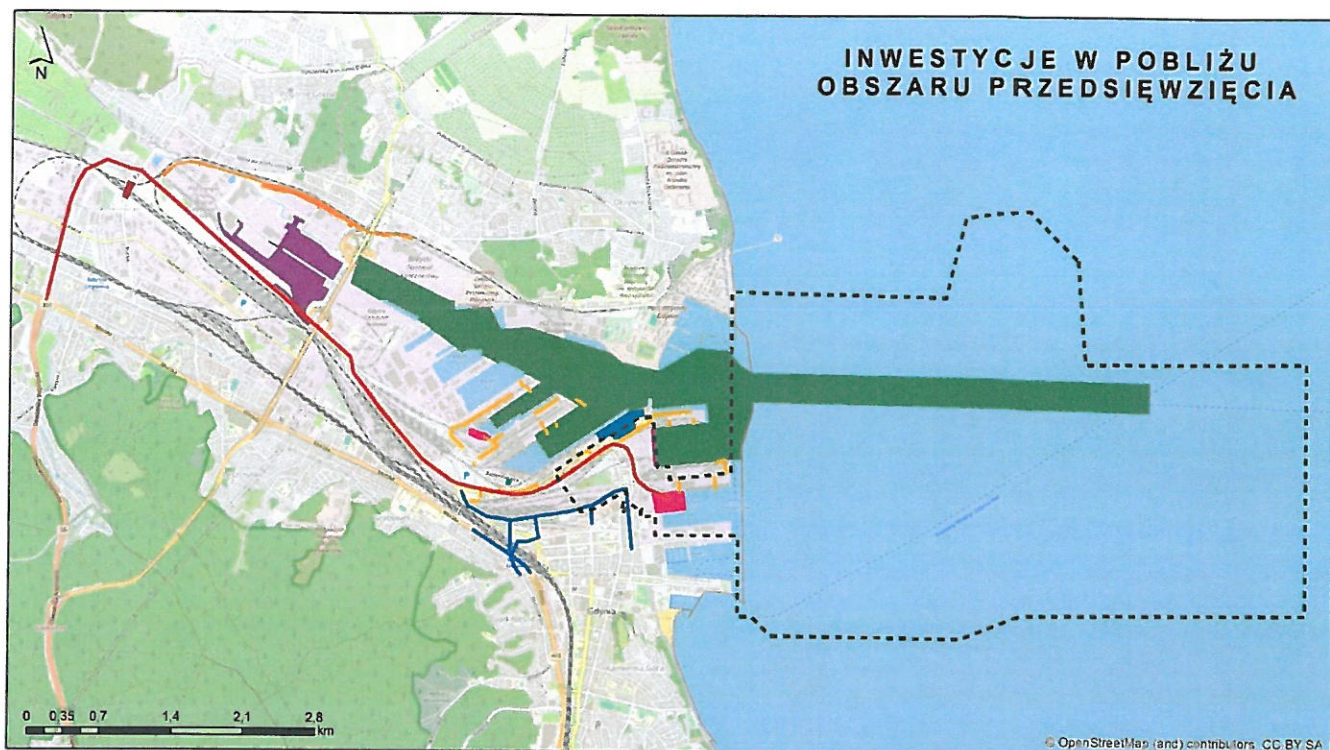
zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.)

Współrzędne geograficzne położenia planowanego przedsięwzięcia oraz mapa poglądowa z lokalizacją przedsięwzięcia.

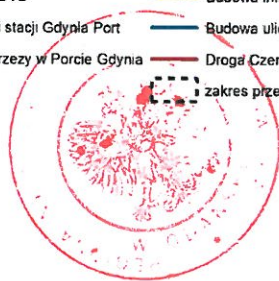
Pkt	Zakres			
	Układ2000		WGS84	
	X	Y	N	E
A	6045840,41	6536267,32	54°32'28,465"	18°33'37,439"
B	6046269,78	6537931,34	54°32'41,913"	18°35'10,197"
C	6046254,94	6539537,90	54°32'40,991"	18°36'39,561"
D	6044978,93	6541312,86	54°31'59,213"	18°38'17,654"
E	6044014,52	6542116,59	54°31'27,785"	18°39'01,855"
F	6042902,90	6540560,35	54°30'52,291"	18°37'34,777"
G	6042648,20	6536817,06	54°30'45,081"	18°34'06,583"
H	6042782,80	6536324,32	54°30'49,562"	18°33'39,253"
I	6043804,68	6536285,55	54°31'22,622"	18°33'37,551"
J	6043804,68	6535496,99	54°31'22,823"	18°32'53,708"
K	6043997,02	6535496,96	54°31'29,043"	18°32'53,789"
L	6043986,00	6535411,54	54°31'28,708"	18°32'49,035"
M	6043994,48	6535401,52	54°31'28,985"	18°32'48,482"
N	6043994,36	6535391,19	54°31'28,984"	18°32'47,907"
O	6044003,00	6535387,30	54°31'29,264"	18°32'47,694"
P	6044020,82	6535379,28	54°31'29,842"	18°32'47,256"
R	6044043,84	6535378,28	54°31'30,587"	18°32'47,211"
S	6044055,85	6535371,33	54°31'30,977"	18°32'46,829"
T	6044047,38	6535356,51	54°31'30,707"	18°32'46,002"
U	6044009,28	6535354,39	54°31'29,476"	18°32'45,868"
W	6044068,55	6535314,18	54°31'31,402"	18°32'43,657"

Y	6044103,24	6535261,32	54°31'32,538"	18°32'40,733"
Z	6044105,88	6535241,22	54°31'32,628"	18°32'39,617"
AA	6044017,75	6535176,59	54°31'29,794"	18°32'35,985"
AB	6044029,71	6535164,51	54°31'30,184"	18°32'35,319"
AC	6044117,23	6535187,18	54°31'33,009"	18°32'36,616"
AD	6044209,63	6535214,78	54°31'35,990"	18°32'38,191"
AE	6044224,18	6535214,12	54°31'36,461"	18°32'38,161"
AF	6044229,42	6535193,53	54°31'36,635"	18°32'37,018"
AG	6044172,27	6535102,51	54°31'34,810"	18°32'31,932"
AH	6044077,02	6534945,88	54°31'31,768"	18°32'23,182"
AI	6044041,03	6534842,16	54°31'30,630"	18°32'17,400"
AJ	6044030,42	6534769,62	54°31'30,305"	18°32'13,362"
AK	6044411,61	6534506,09	54°31'42,698"	18°31'58,870"

Pkt	X	Y	N	E
AL,	6044673,92	6534892,96	54°31'51,086"	18°32'20,494"
AM	6044735,30	6534990,33	54°31'53,047"	18°32'25,935"
AN	6044786,10	6535106,74	54°31'54,661"	18°32'32,431"
AO	6044879,24	6535242,21	54°31'57,639"	18°32'40,004"
AP	6044934,27	6535333,23	54°31'59,396"	18°32'45,090"
AR	6044942,74	6535466,58	54°31'59,637"	18°32'52,509"
AS	6044455,90	6535517,38	54°31'43,879"	18°32'55,123"
AT	6044470,72	6535623,21	54°31'44,331"	18°33'01,015"
AU	6044345,04	6535635,99	54°31'40,264"	18°33'01,671"
AW	6044407,43	6536233,82	54°31'42,129"	18°33'34,941"
AY	6045228,82	6536398,49	54°32'08,651"	18°33'44,463"



- | | |
|--|---|
| Budowa Infrastruktury Intermodalnej na terenie centrum logistycznego portu Gdynia | Publiczny Terminal Promowy w Porcie Gdynia |
| Budowa garażu dla pojazdów specjalistycznych | Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia |
| Budowa garażu dla pojazdów specjalistycznych, Gdynia ul. Rotterdamska 7a | Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia |
| Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Puckiej nad torami kolejowymi stacji Gdynia Port | Budowa ulicy Nowej Węglowej i tunelu pod torami kolejowymi do ulicy Morskiej w Gdyni |
| Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewn. oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia | Droga Czerwona |
| Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap IV | zakres przedsięwzięcia |



z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska
Naczelnik Wydziału Oceny Oddziaływania
na Środowisko