



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.16
Za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 20 listopada 2025 r.

DECYZJA

Na podstawie:

- art. 75 ust. 7 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (*Dz.U. 2024 r., poz. 1112 ze zm.*), dalej ustawa ooś,
- § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.*),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2024 r. poz. 572 ze zm.*),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: SZKUNER Sp. z o.o.. poprzez pełnomocnika Tomasza Mioduszewskiego, znak: AP-005/2025, z dnia 22.01.2021 r. (wpływ: 22.01.2025 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez mgr inż. Katarzynę Hlebowicz-Wojciechowską oraz mgr Edytę Białowąs, listopad 2024 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ1.9202.54.2025.AD z dnia 09.05.2025 r. (wpływ 15.05.2025 r.) podtrzymaną pismem znak: INZ1.9202.54.2.2025.AD z dnia 09.05.2025 r. (wpływ 24.09.2025 r.);
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4901.32.2025.SB.4 z dnia 15.09.2025 r. (wpływ 15.09.2025 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak: ZNS.491.1.14.2025 z dnia 22.05.2025 r. (wpływ 29.05.2025 r.) podtrzymaną pismem znak: ZNS.491.1.14.2025.3 z dnia 13.10.2025 r. (wpływ 23.10.2025 r.).

orzekam

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

A. Warunki w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia:

- a) Prace budowlane prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00).
- b) Prace związane z pogrążaniem ścianek szczelnych oraz pali poprzedzić procedurą „soft - start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie powinny pracować jednocześnie.
- c) W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach i maszynach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.
- d) Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia wykonać badania osadów dennych, które wskażą czy osad denny spełnia warunki zawarte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z 11 maja 2015 w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (*Dz. U. z 2015, poz. 796*). W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (*Dz. U. z 2006 r. poz. 166*).
- e) Podczas prowadzenia prac rozstawiać zapory w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z prac budowlanych lub ewentualnej awarii sprzętu.
- f) Wodę na potrzeby realizacji inwestycji pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
- g) Plac budowy wyposażyć w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
- h) Na terenie inwestycji nie prowadzić napraw maszyn budowlanych. W sytuacjach awaryjnych dopuszcza się prowadzenie napraw wskazując, iż konieczne jest zabezpieczenie miejsc napraw, miejsc tankowania maszyn budowlanych oraz miejsc eksploatacji urządzeń mechanicznych przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo - wodnego poprzez utwardzenie i uszczelnienie terenu oraz wyposażenie punktów tankowania w sorbenty substancji ropopochodnych.
- i) Jednostki pływające wyposażyć w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp. W razie potrzeby rozstawić takie zapory w trakcie prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń.
- j) Wody opadowe i roztopowe głównie z terenów utwardzonych nabrzeży i placów składowych po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzać projektowanym wylotem/wylotami kanalizacji deszczowej do basenu portowego.
- k) Podczas prac związanych z rozbiórką fragmentów nadbudowy konstrukcji nabrzeży, pirsu, mola oraz nawierzchni placów składowych, elementów infrastruktury i obiektu kubaturowego, zabezpieczyć basen portowy przed przedostawaniem się do niego materiałów rozbiórkowych.
- l) Wstrzymać prace od strony wody w przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego.
- m) W przypadku odkrycia nowych, niezidentyfikowanych dotychczas obiektów archeologicznych nie dopuścić do ich uszkodzenia wskutek prowadzonych prac oraz zawiadomić o znalezisku odpowiednie organy administracji.
- n) W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Władysławowo o harmonogramie prowadzenia prac.

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

UZASADNIENIE

W dniu 22.01.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora - SZKUNER Sp. z o.o. działającego poprzez pełnomocnika Tomasza Mioduszeńskiego, znak: AP-005/2025, z dnia 22.01.2025 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę, w postaci papierowej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 4) wypisy z rejestru gruntów w postaci papierowej, pozwalające na ustalenie stron postępowania;
- 5) informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji na działkach lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł).

Tut. Organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.1 z dnia 27.01.2025 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia braków formalnych wniosku. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tut. Organu w dniu 11.02.2025 r.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.2 z dnia 13.02.2025 r., tut. Organ wezwał Inwestora do uzupełnienia przedłożonej przez Inwestora dokumentacji. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tut. Organu w dniu 05.03.2025 r.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.*), zgodnie z: **§ 3 ust. 2 pkt 1** jako przedsięwzięcie: „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1*” w związku z **§ 2 ust 1 pkt 34**: „*porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów*”.

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

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

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.3 z dnia 07.03.2025 r. o czym poinformował strony postępowania zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.4 z dnia 07.03.2025 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych

Ekoportal (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 158/2025, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

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

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

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

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

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 2) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, 3) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.6 z dnia 07.03.2025 r., tut. Organ wezwał Inwestora do uzupełnienia przedłożonej przez Inwestora dokumentacji. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tut. Organu w dniu 27.03.2025 r.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.7 z dnia 01.04.2025 r. tut. Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2, oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4901.141.1.2025.KT z dnia 11.04.2025 r. przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii.

W dniu 23.04.2025 r. do tut. Organu wpłynęło wezwanie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak: ZNS.491.14.2025.1 z dnia 14.04.2025 r.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.8, z dnia 24.04.2025 r. tut. Organ wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni w ww. piśmie.

W dniu 30.04.2025 r. do tut. urzędu wpłynęło uzupełnienie Wnioskodawcy, znak: AP-048-470/2025 z dnia 30.04.2025 r. w odpowiedzi na wezwanie znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.8 z dnia 24.04.2025 r.

W dniu 06.05.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.9, przekazał ww. wyjaśnienia Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Gdyni.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak: ZNS.491.1.14.2025 z dnia 22.05.2025 r. (wpływ 29.05.2025 r.) wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia. Jak wskazał w ww. piśmie organ, Autorki w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia wskazują, że oddziaływanie na środowisko występujące na etapie realizacji (hałas komunikacyjny i z maszyn budowlanych, zanieczyszczenia gazowe, w tym emisja spalin, wibracje, odpady) będzie miało charakter okresowy, lokalny, niezorganizowany i przemijający, a oddziaływania na etapie eksploatacji nie będą powodowały ponadnormatywnego wpływu na środowisko.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ1.9202.54.2025.AD z dnia 09.05.2025 r. (wpływ 15.05.2025 r.), wyraził opinię iż, cyt.: „postanawia zaopiniować przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”. Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący określił warunki realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim.

1. Warunki ogólne w odniesieniu do wszystkich etapów realizacji przedsięwzięcia:

1.1. Wszelkie prace należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.

1.2. Należy zabezpieczyć przeciwozlewowo obszar przedsięwzięcia oraz zapewnić odpowiednie środki i procedury w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej.

1.3. W przypadku odkrycia nowych, niezidentyfikowanych dotychczas obiektów archeologicznych należy nie dopuścić do ich uszkodzenia wskutek prowadzonych prac oraz zawiadomić o znalezisku odpowiednie organy administracji.

2. Warunki w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia:

2.1. Prace związane z pogrążaniem ścianek szczelnych oraz pali należy poprzedzić procedurą „soft - start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie powinny pracować jednocześnie.

2.2. W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach i maszynach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.

2.3. Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich należy wykonać badania osadów dennych w celu potwierdzenia, że urobek nie jest zanieczyszczony. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (*Dz.U. z 2006 r., poz. 166*).

2.4. Podczas prowadzenia prac należy rozstawiać zapory w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń z prac budowlanych lub ewentualnej awarii sprzętu.

2.5. Sprzęt oraz maszyny wykorzystywane przy realizacji przedsięwzięcia powinny być regularnie sprawdzane i serwisowane, a ich dobór powinien w jak najmniejszym stopniu wpływać na środowisko naturalne. Dotyczy to zarówno liczby zastosowanych urządzeń, jak również ich uciążliwości akustycznej czy też produkowanych podczas pracy zanieczyszczeń.

2.6. Po zakończeniu prac budowlanych należy usunąć z dna morskiego wszelkie pozostałości procesu budowy oraz ewentualne zanieczyszczenia.

2.7. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Kapitanat Portu Władysławowo o harmonogramie prowadzenia prac.

3. Warunki w odniesieniu do etapu eksploatacji przedsięwzięcia:

3.1. Należy odpowiednio dostosować portowe urządzenia odbiorcze do odbioru śmieci, ścieków oraz wód zęzowych dla zwiększonej liczby łodzi stacjonujących w porcie i uwzględnić powyższe zmiany w „*Portowym planie gospodarowania odpadami*”.

3.2. Na wypadek zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi należy opracować i wdrożyć odpowiednie procedury. Ponadto należy zaktualizować „*Portowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych*”, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury.

3.3. Należy na bieżąco kontrolować wszelkie urządzenia umożliwiające odbiór ścieków ze stacjonujących w porcie jednostek, zapobiegając wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód morskich.

Warunek nr 2.3 został doprecyzowany poprzez wskazanie załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796), jako aktu prawnego regulującego wartości jakie powinien spełniać osad denny możliwy do wykorzystania, co wynikało z treści Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunków nr 1.1, 1.2, 2.5, 2.6 oraz 14, z uwagi, iż zagadnienia w nim zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- nr 1.1, 1.2 oraz 2.6 w zarządzeniu Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 lipca 2018 r. - Przepisy portowe, regulującym sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, utrzymania porządku na obszarze morskich portów, oraz korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, będących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni,
- nr 2.5 w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 z późn. zm.) które normuje działalność obejmującą sprawy projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych,
- nr 3.1 oraz 3.2 w ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786) oraz w zarządzeniu Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 lipca 2018 r. - Przepisy portowe.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunku nr 3.3, gdyż został on sformułowany w sposób bardzo ogólny, niesprecyzowany, przez co nie określa konkretnych podmiotów mających kontrolować urządzenia umożliwiające odbiór ścieków ze stacjonujących w porcie jednostek.

Pozostałe warunki zostały doprecyzowane, zmodyfikowane i uwzględnione w sentencji przedmiotowej decyzji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4901.32.2025.SB.3 z dnia 12.08.2025 r. (wpływ 13.08.2025 r.) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 28.08.2025 r. do tut. Organu wpłynęło uzupełnienie Inwestora zawierające ocenę wodnoprawną.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.10 z dnia 01.09.2025 r., tut. Organ przedłożył uzupełnienia Inwestora oraz wystąpił o podtrzymanie stanowiska do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4901.32.2025.SB.4 z dnia 15.09.2025 r. (wpływ 15.09.2025 r.) wydał ponowna opinie, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. Jednocześnie w ww. piśmie organ opiniujący zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 4 i ust. 3a ustawy ooś wskazał warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

- 1) Wodę na potrzeby realizacji inwestycji pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
- 2) W fazie budowy zastosować szczelne, przenośne toalety.
- 3) Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
- 4) W czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych.
- 5) Na terenie inwestycji nie prowadzić napraw maszyn budowlanych.
- 6) Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
- 7) Wody opadowe i roztopowe głównie z terenów utwardzonych nabrzeży i placów składowych po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzać projektowanym wylotem/wylotami kanalizacji deszczowej do basenu portowego.
- 8) Podczas prac związanych z rozbiórką fragmentów nadbudowy konstrukcji nabrzeży, pirsu, mola oraz nawierzchni placów składowych, elementów infrastruktury i obiektu kubaturowego, nie dopuszczać do przedostawania się materiałów rozbiórkowych do basenu portowego.
- 9) Po pracach rozbiórkowych oraz budowlanych ewentualne elementy budowlane zalegające w wodzie usunąć z dna.
- 10) W razie potrzeby rozstawić zapory w trakcie prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń.
- 11) Prowadzić prace w warunkach atmosferycznych pozwalających na ich precyzyjne wykonanie oraz zgodnie z wybraną technologią.
- 12) Wstrzymać prace od strony wody w przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego.
- 13) Powstałe odpady, inne niż niebezpieczne, segregować i magazynować w sposób dostosowany do ich właściwości fizycznych i chemicznych oraz w sposób zabezpieczający rozprzestrzenianie się odpadów, a następnie przekazywać wyłącznie uprawnionym odbiorcom.
- 14) Niewielkie ilości odpadów niebezpiecznych tj. farby, kleje i ewentualne sorbenty magazynować selektywnie do czasu ich wywiezienia w szczelnych pojemnikach lub kontenerach minimalizując wpływ czynników atmosferycznych.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunków nr 2, 4, 9, 13 oraz 14, z uwagi, iż zagadnienia w nim zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- nr 2 i 4 w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (*Dz. U. z 2003*

r. Nr 47, poz. 401), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych,

- nr 9 w zarządzeniu Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 lipca 2018 r. - Przepisy portowe, regulującym sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, utrzymania porządku na obszarze morskich portów, oraz korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, będących w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni,
- nr 13 i 14 w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.*), regulującej sposób postępowania z odpadami.

Tut. Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunku nr 11, gdyż został on sformułowany w sposób bardzo ogólny, niesprecyzowany, przez co nie określa konkretnych obowiązków koniecznych do podjęcia w celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Pozostałe warunki zostały doprecyzowane, zmodyfikowane i uwzględnione w sentencji przedmiotowej decyzji.

W dniu 22.09.2025 r. do tut. Organu wpłynęło wezwanie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak: ZNS.491.14.2025.2 z dnia 17.09.2025 r.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, pismem znak: INZ1.9202.54.2.2025.AD z dnia 09.05.2025 r. (wpływ 24.09.2025 r.) podtrzymał stanowisko zawarte w opinii znak: INZ1.9202.54.2025.AD z dnia 09.05.2025 r.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.11 z dnia 29.09.2025 r. tut. Organ wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni w ww. piśmie.

W dniu 30.04.2025 r. do tut. urzędu wpłynęło uzupełnienie Wnioskodawcy, znak: AP-093-470-2025 z dnia 29.09.2025 r. w odpowiedzi na wezwanie znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.11 z dnia 29.09.2025 r.

W dniu 01.10.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.3.2025.DN.12, przekazał ww. wyjaśnienia Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Gdyni.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak ZNS.491.1.14.2025.3 z dnia 13.10.2025 r. (wpływ 23.10.2025 r.) podtrzymał stanowisko zawarte w opinii znak ZNS.491.1.14.2025 z dnia 22.05.2025 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 10 Kpa, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.13 z dnia 24.10.2025 r. oraz mając na uwadze zapisy art. 74 ust. 3 ustawy ooś – zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.14 z dnia 24.10.2025 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

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

- 1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

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

przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

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

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie i rozbudowie części infrastruktury Portu Władysławowo wraz z rozbudową urządzeń obsługowych oraz wykonaniem prac czerpalnych na akwenach portowych i fragmencie toru podejściowego. Głównym celem planowanej przebudowy budowli hydrotechnicznych jest zabezpieczenie konstrukcji przed agresywnym środowiskiem morskim, umożliwienie obsługi większych jednostek pływających oraz zapewnienie właściwej nośności nabrzeży odpowiedniej dla poszczególnych stref użytkowania. W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się wykonanie:

- 1) Robót rozbiórkowych istniejących nawierzchni, elementów infrastruktury i obiektu kubaturowego.
- 2) Przebudowy budowli hydrotechnicznych:
 - Nabrzeża Przyslipowego na długości 47 m $\pm 10\%$,
 - Nabrzeża Wyładunkowego na długości 321 m $\pm 10\%$,
 - Nabrzeży Paliwowego i Jachtowego na długości 221 m $\pm 10\%$,
 - Moła Duńskiego na długości 29 m $\pm 10\%$,
 - Pirsu nr 1 na długości 100 m $\pm 10\%$.
- 3) Robót towarzyszących polegających na:
 - przebudowie placów składowych: Kaszubskiego oraz za biurowcem, celem zwiększenia obciążenia użytkowego (50 kN/m²) o łącznej powierzchni ok. 5 500 m²,
 - przebudowie drogi dojazdowej do Nabrzeży Paliwowego i Jachtowego, na odcinku falochronowym i lądowym, o łącznej długości ok. 350 m,
 - przebudowie i budowie towarzyszącej infrastruktury przeładunkowej dla budowli objętych zakresem inwestycji, w tym kolektora do odprowadzania popłuczyn charakterze przemysłowym z instalacji pompowego rozładunku ryb do istniejącej podczyszczalni,
 - wykonaniu przyłączy, przebudowie instalacji i urządzeń uzbrojenia terenu,
 - wykonaniu nowych wylotów kanalizacji deszczowej nie więcej niż 10 szt.,
 - wykonaniu zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych w postaci powłoki/lub ochrony katodowej.
- 4) Robót czerpalnych do rzędnej nie niższej niż -8.0 m na torze podejściowym do Portu Władysławowo oraz akwenach portowych o powierzchni ok. 120 000 m².

Obszar planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest w województwie pomorskim, w powiecie puckim, w gminie Władysławowo, na obszarze Portu Morskiego we Władysławowie, na działkach o numerach ewidencyjnych obręb 003: 330/12, 330/13, 330/14, 330/15, 330/24, 330/26, 330/27, 330/30, 330/32, 330/40, 330/43, 330/44, 330/45, 330/46, 330/47, 330/48, 330/49, 330/50, 331/1, 331/4, 331/8, 333/4, 333/5, 333/6, 407/5, 407/6, 407/7, 407/14, 407/15, 407/16 oraz obręb 005: 805. Teren przeznaczony pod realizację planowane przedsięwzięcie nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obszar przeznaczony pod realizację

inwestycji nie jest także objęty zapisami Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, przyjętego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 935).

Teren przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 160 400 m², w tym ok. 75 % stanowią działki morskie. Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowego sposobu korzystania z tego terenu. Przebudowane i wyremontowane nabrzeża, drogi dojazdowe i place nadal będą stanowiły tereny portowe z możliwością cumowania kutrów rybackich i ich obsługi, większej ilości jednostek sportowych oraz rozszerzając profil portu o przyjmowanie statków off-shore przyczyniając się tym samym do dalszego rozwoju portu oraz miasta.

Dla planowanego przedsięwzięcia nie rozważano wariantów lokalizacyjnych, ponieważ będzie ono obejmowało przebudowę istniejącej infrastruktury Portu Władysławowo, która obecnie jest w złym stanie technicznym. Dodatkowo w trakcie przebudowy konstrukcji hydrotechnicznych zostaną wybudowane dodatkowe elementy infrastruktury podziemnej np. elektroenergetycznej, deszczowej, itp. co będzie bezpośrednio związane ze sposobem użytkowania poszczególnych nabrzeżach, pirsów, itd. Ze względu, że podstawowym zadaniem planowane przedsięwzięcie będzie przywrócenie dobrego stanu technicznego poszczególnych elementów infrastruktury hydrotechnicznej Portu Władysławowo, nie rozpatrywano wariantów techniczno-technologicznych, gdyż przyjęto technologię najbardziej adekwatną do istniejącego stanu i uzasadnioną ekonomicznie. Jedynie w przypadku niektórych nabrzeży na etapie rozważań koncepcyjnych rozpatrywano warianty w zakresie głębokości przy nabrzeżach:

- Przy Nabrzeżu Przyslipowym przewidziano dwa warianty głębokości:
 - Wariant A – zakładający zwiększenie obciążenia użytkowego do 30 kN/m² przy niezmiętej głębokości technicznej, tj. 5.0 m,
 - Wariant B – zakładający zwiększenie obciążenia użytkowego do 30 kN/m² oraz zapewnienie głębokości technicznej takiej samej jak dla sąsiedniego nabrzeża Pasażerskiego, równą 7.5 m. Wariant ten umożliwi cumowanie statków o dużym zanurzeniu na całej długości sąsiedniego Nabrzeża Pasażerskiego.
- Przy Nabrzeżu Wyładunkowym przewidziano dwa warianty głębokości:
 - Wariant A – zakładający zwiększenie obciążenia użytkowego do 30 kN/m² przy niezmiętej głębokości technicznej, tj. 5.0 m,
 - Wariant B – zakładający zwiększenie obciążenia użytkowego do 30 kN/m² oraz zapewnienie głębokości technicznej takiej samej jak dla sąsiedniego nabrzeża Pasażerskiego, równą 7.5 m. Wariant ten uwzględnia możliwość przyszłego powiększenia strefy off-shore o nabrzeże Wyładunkowe.

Dla ww. nabrzeży Inwestor zdecydował się na zwiększenie głębokości, mając na uwadze rozwój portu i możliwość obsługi większych jednostek pływających.

W związku tym, że wariantowaniu podlegała jedynie głębokość techniczna przy trzech nabrzeżach, oddziaływania na środowisko jakościowo będą takie same i będą związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrze w wyniku użytkowania jednostek pływających i sprzętu do pogłębiania akwenu, zniszczeniem siedlisk organizmów bentosowych, emisją hałasu podwodnego, zmęceniem wody i wzrostem stężenia zawiesiny w miejscu prowadzenie prac pogłębiarskich oraz wypłoszeniem ichtiofauny podczas robót. Powierzchnia planowanych prac będzie taka sama w obu wariantach głębokościowych, jedyną różnicą będzie ilość urobku z prac czerpalnych. Różnica wyniesie ok. 20 000 m³, co w przypadku całkowitej kubatury planowanych

prac pogłębiarskich jest nieznaczna. Dlatego też można stwierdzić, że dla obu rozpatrywanych wariantów oddziaływania na środowisko na etapie realizacji są tożsame.

Szacowana kubatura planowanych prac czerpalnych wyniesie około 140 000 m³. W ramach prac czerpalnych może wystąpić konieczność lokalnego umocnienia dna, celem zabezpieczenia newralgicznych części konstrukcji hydrotechnicznych. Planuje się umocnić dno na powierzchni do 1 500 m².

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

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

- powierzchniowych przybrzeżnych: kod CW20001WB1 – Półwysep Hel. Stanowi ona naturalną część wód, była monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły, słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny, złagodzone wskaźniki: [chlorofil, Indeks B]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości oraz dobry stan chemiczny, kod CW20001WB2 – Polskie wody przybrzeżna Basenu Gotlandzkiego. Stanowi ona naturalną część wód, była monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły, słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny, złagodzone wskaźniki: [chlorofil]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości oraz dobry stan chemiczny.
- podziemnych: kod GW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (*Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.*), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze chronionym.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na elementy biologiczne nie spowoduje pogorszenia stanu jednolitych części wód. Wydobycie będzie związane z okresowym zmętnieniem wody i wzrostem zawiesiny, co bezpośrednio może wpłynąć na lokalną, chwilową zmianę parametrów fizykochemicznych tj. przezroczystość, warunki tlenowe, pH i temperaturę. Zmiana parametrów będzie miała charakter lokalny, krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu prac. Ponadto, osłonięcie falochronami miejsc realizacji prac pogłębiarskich wewnątrz portu wpłynie na redukcję zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny poza teren portu. W związku z niewielkim (w skali JCWP) zakresem planowanych prac czerpalnych inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne ze względu na ograniczony zasięg oddziaływania.

Planowana inwestycja nie wiąże się z wprowadzaniem ścieków do wód, ani z poborem wód powierzchniowych czy podziemnych. Zagrożenie na etapie realizacji inwestycji może stanowić wyciek związków ropopochodnych lub innych związków chemicznych, które mogą ewentualnie

powstać na skutek awarii maszyn lub urządzeń budowlanych. W związku z tym należy wykorzystywać sprzęt sprawny technicznie, a jego eksploatacja powinna być zgodna z instrukcją obsługi. W razie sytuacji awaryjnej takiej jak np. wyciek paliw, zanieczyszczenia będą usuwane za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie będą przekazane uprawnionym odbiorcom. W razie potrzeby będą rozstawione zapory w trakcie prac czepalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń. W stosunku do jednolitych części wód powierzchniowych wpływ inwestycji nie podnosi ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie w negatywny sposób na jakość wód powierzchniowych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia z racji swojej specyfiki nie będzie generowała oddziaływań w stosunku do wód podziemnych, ani w odniesieniu do jednolitej części wód podziemnych. 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 Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. z 2023 r. poz. 300).

Prace budowlane nie będą przyczyniać się do powstawania ścieków technologicznych. System gospodarowania ściekami bytowymi na terenie budowy oparty będzie na montowanych na zapleczach budowy mobilnych toaletach, z których zgromadzone ścieki będą okresowo wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków.

Eksploatacja przebudowanej infrastruktury nie będzie generowała ścieków. Zapewnienie rozładunku ryb z kutrów na Nabrzeżu Wyładunkowym wiązać się będzie z zrzutem popłuczyn, które będą kierowane do istniejącej podczyszczalni ścieków na terenie portu. Generowane popłuczyny będą miały charakter przemysłowy (białko, tłuszcze) i po przepompowaniu ich do podczyszczalni zostaną poddane obróbce fizykochemicznej. Podczyszczalnia wyposażona jest w sito szczelinowe, zbiornik uśredniający z napowietrzaniem, flokulator oraz flotator. Rozładunek ryb metodą pompową obecnie funkcjonuje w zachodniej części Nabrzeża Wyładunkowego. Ze względu na wyodrębnienie w Porcie Władysławowo strefy off-shore konieczne jest jego przeniesienie. W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wybudowany kolektor łączący pompę popłuczyn zlokalizowaną w nowym miejscu z istniejącą infrastrukturą ściekową. Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do powstania nowego rodzaju ścieków, tylko zapewni ich odbiór w nowej lokalizacji. Dodatkowo pośrednio wytwarzanymi odpadami będą odpady powstałe w czasie eksploatacji kutrów rybackich, jednostek sportowych cumujących przy nabrzeżach oraz jednostek off-shore. Będą one odbierane i zagospodarowywane w sposób określony w „*Planie gospodarowania odpadami ze statków dla portu Władysławowo*” zatwierdzonym Decyzją Starosty Puckiego nr ROŚ.6230.2.2023.MA z dnia 11 września 2023 r. Przebudowane konstrukcje nabrzeży, pirsu nie wpłyną ani na zmianę struktury jakościowej ścieków odbieranych ze statków, ani na sposób ich zagospodarowania, mogą jedynie zmianie ulec ich ilości. Wody opadowe z terenu inwestycji odprowadzane będą powierzchniowo w granicach inwestycji.

Oddziaływanie na klimat

W wyniku działalności planowanego przedsięwzięcia nie wystąpi ponadnormatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na stan czystości powietrza atmosferycznego. W przypadku strefy turystycznej nabrzeża zostaną przystosowane do zasilania jachtów w energię elektryczną z łądu co przy wrastającym udziale energii z OZE w krajowym miksie energetycznym jest niewątpliwie

działaniem mitygującym zmiany klimatu. Obszar planowanego przedsięwzięcia ma bardzo niskie ryzyka związane z zagrożeniami wynikającymi z przewidywanych zmian klimatu dlatego też nie są wymagane dodatkowe działania adaptacyjne. Inwestycja jest odporna na skutki zmian klimatu takie jak powodzie czy ulewne deszcze, gdyż zastosowana technologia przebudowy konstrukcji hydrotechnicznych zostanie zaprojektowana w odpowiedni sposób.

Oddziaływanie na warunki arosanitarne

Na etapie budowy głównymi źródłami emisji będzie spalanie paliwa w silnikach pociągów podczas prac czerpalnych. Ponadto źródłami emisji będzie spalanie paliwa w silnikach maszyn budowlanych, m.in. koparek, katarów, ciężarówek z materiałami budowlanymi. Na etapie budowy wykorzystywane maszyny oraz sprzęt będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające unijne normy emisji spalin dla maszyn pozadrogowych co najmniej Stage IV. Wszystkie wymienione źródła są źródłami tzw. emisji niezorganizowanej. Emisja na etapie budowy będzie miała charakter okresowy. Na etapie eksploatacji źródłami emisji są procesy spalania w silnikach statków podczas manewrów związanych z podejściem i odejściem od nabrzeży.

Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza została przeprowadzona na etapie budowy oraz na etapie eksploatacji. Z obliczonych rozkładów stężeń maksymalnych wynika, że ani na etapie budowy, ani na etapie eksploatacji nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia dla żadnego z zanieczyszczeń. Stężenia średnioroczne wszystkich zanieczyszczeń będą pomijalne.

Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko

Etap realizacji inwestycji będzie generował hałas związany z pracą maszyn budowlanych. Wszystkie użytkowane maszyny, sprzęt budowlany (w tym jednostki pływające), będą konserwowane, aby zapewnić prawidłowe ich funkcjonowanie i zgodność z przepisami. W miejscach, gdzie ludzie są narażeni na hałas, środki ochrony osobistej będą dostępne i będą noszone zgodnie z przepisami BHP. Po zakończeniu prac oddziaływanie ustanie.

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z emisją hałasu, tut. Organ nakłada obowiązek aby prace budowlane prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00).

Głównymi źródłami hałasu związanymi z eksploatacją planowanego przedsięwzięciem są jednostki wpływające do Portu i z niego wypływające. Jednostki te wykonują także operacje cumowania do nabrzeży i pomostów oraz odcumowywania. Ocenę uciążliwości akustycznej wykonano przy pomocy metody obliczeniowej. Obliczenia przeprowadzono dla najniekorzystniejszego z punktu widzenia zagrożenia środowiska przypadku, zakładającego maksymalną emisję hałasu ze wszystkich możliwych źródeł hałasu, istniejących i planowanych. Wyniki obliczeń uwzględniają wpływ na propagację hałasu obiektów wokół Portu oraz najbliższych obiektów w jego sąsiedztwie i nie uwzględniają wpływu tła akustycznego. Wartość równoważnego poziomu dźwięku hałasu emitowanego do środowiska na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony akustycznej będzie w porze dziennej mniejsza niż wartość dopuszczalna, to jest 55 dB, a w porze nocnej mniejsza niż wartość dopuszczalna 45 dB. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wykazała, iż na terenach zabudowy wymagających ochrony akustycznej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, w porze dziennej i nocnej, pochodzącego z eksploatacji rozbudowanej części Portu Morskiego w Władysławowie. Ruch jednostek pływających wygenerowany przez planowane przedsięwzięcie oraz sąsiadujące zamierzenie inwestycyjne obejmujące rozbiórkę, przebudowę i budowę nowych obiektów na potrzeby obsługi

planowanych MFW w rejonie Nabrzeża Pasażerskiego realizowane przez C-Wind Polska nie będzie stanowiło zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów leżących wokół.

Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

Etap realizacji

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie generował odpady tj.:

- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
- 17 02 01 Drewno,
- 16 01 03 Zużyte opony,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10,
- 16 02 14 Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13,
- 15 02 02* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB),
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
- 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06,
- 17 02 01 Drewno,
- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 03 Opakowania z drewna,
- 15 01 04 Opakowania z metali,
- 15 01 10 Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
- 15 01 07 Opakowania ze szkła,
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach.

Wpływ na środowisko odpadów wytwarzanych w trakcie budowy jest niewielki. W zdecydowanej większości nie są to odpady niebezpieczne i nie wymagają one specjalnego postępowania w trakcie ich przejściowego gromadzenia na terenie inwestycji – wystarczające są typowe kontenery. Niewielkie ilości odpadów farb, klejów i ewentualnie sorbentów będą przechowywane, do czasu ich wywiezienia przez odbiorcę odpadu, w szczelnych pojemnikach lub kontenerach. Odpady będą przekazywane wyłącznie podmiotom, posiadającym niezbędne zezwolenia. W związku z powyższym przewiduje się, że wpływ wytwarzanych odpadów na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta będzie praktycznie nieistotny.

Urobek z prac czerpalnych nie podlega rygorom ustawy o odpadach (*Dz.U. 2023 r., poz. 1587 ze zm.*) jeżeli osady są przemieszczane w obrębie wód powierzchniowych w celu związanym z gospodarowaniem wodami lub drogami wodnymi, zarządzaniem wodami lub urządzeniami wodnymi lub ochroną przed powodzią bądź ograniczaniem skutków powodzi i susz, rekultywacją, refulacją, pozyskiwaniem lub uzdatnianiem terenu, jeżeli osady te nie są niebezpieczne. W celu określenia adekwatnego sposobu jego wykorzystania, wykonawca robót czerpalny przeprowadzi analizę czystości osadów dennych zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra

Środowiska z 11 maja 2015 w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015, poz. 796) oraz w oparciu o "HELCOM Guidelines for Management of Dredged Material at Sea and HELCOM Reporting Format for Management of Dredged Material at Sea" (Adopted by HELCOM 36-2015 on 4 March 2015 and amended by HELCOM 41-2020 on 4 March 2020). W przypadku gdy wyniki badań osadów dennych nie wskażą przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych, urobek z robót czerpalnych będzie można użyć do np. do zasypu nowych konstrukcji przebudowywanych nabrzeży i pirsów oraz wywieźć na kłapowisko morskie wskazane w decyzji Urzędu Morskiego w Gdyni. W przypadku odkładu urobku w morzu, potencjalny wykonawca prac czerpalnych przed przystąpieniem do robót będzie zobligowany do wykonania „Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia usuwania do morza urobku z pogłębiania dna na środowisko morskie wraz ze wskazaniem praktycznych działań mających na celu zmniejszenie ewentualnego niekorzystnego wpływu przedsięwzięcia” i na jego podstawie uzyska zgody Urzędu Morskiego w Gdynia na jego zdeponowanie na kłapowisku morskim. W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych urobek z robót czerpalnych należy zagospodarować na lądzie w sposób zgodny z jego właściwościami i Ustawą o odpadach. Zanieczyszczony urobek z prac czerpalnych klasyfikowany jest jako odpad o kodzie: 17 05 05*.

W związku z powyższym, tut. Organ nałożył na inwestora warunek aby przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia wykonać badania osadów dennych, które wskażą czy osad denny spełnia warunki zawarte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z 11 maja 2015 w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015, poz. 796). W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatopienie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. z 2006 r. poz. 166).

Etap eksploatacji

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

- 13 05 01* odpady z czyszczenia osadników i separatora,
- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 15 01 07 Opakowania ze szkła,
- 15 02 02* Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB),
- 16 02 13*, 16 02 14 Zużyte urządzenia i oświetlenie,
- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach.

Dla urządzeń serwisowanych przez firmy zewnętrzne (np. urządzenia elektryczne i elektroniczne, separator), zgodnie z ustawą o odpadach, odpady będą wytwarzane przez wykonawcę usługi z wyjątkiem gdy zawarta umowa stanowi inaczej. Prawidłowe zagospodarowanie odpadów poprzez poddanie ich w pierwszej kolejności odzyskowi spowoduje zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na składowisko. Takie działanie przyczynia się na zmniejszenie presji na środowisko jaką generują powstające odpady. Wpływ wytwarzanych odpadów na glebę i ziemię, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze, zdrowie ludzi oraz zwierzęta będzie w trakcie eksploatacji inwestycji praktycznie nieistotny. Efektem pośrednim w zakresie gospodarki

odpadami po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia może być wzrost ilości odpadów odbieranych ze statków zawijających do Portu Władysławowo.

Oddziaływanie na krajobraz

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie nabrzeży w Porcie Władysławowo w całości zlokalizowana jest na terenach portowych. Projektowana przebudowa nabrzeży nie spowoduje pojawienia się nowych obiektów, które mogłyby zaburzyć istniejący układ portu, poprzez wprowadzenie nowych pirsów czy obiektów kubaturowych w strefie nabrzeżowej. Realizacja planowanej inwestycji nie zmieni istniejącego układu przestrzennego a jedynie wpłynie na jego uporządkowanie, bezpieczniejsze korzystanie dzięki poprawieniu jakości istniejących nawierzchni na nabrzeżach i pirsach oraz na placach manewrowo-składowych. W związku z budową nie powstaną obiekty o znacznej wysokości, które stworzyłyby dominantę na tym terenie, dlatego nie inwestycja nie przesłoni zarówno widoku w stronę morza ani od strony morza. W dalszym ciągu poruszając się po akwenie poza portem będzie widoczna panorama miasta. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na krajobraz. Przebudowa infrastruktury portowej a wraz z tym uporządkowanie przestrzeni wpłynie jedynie korzystnie na wygląd Portu Władysławowo.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Oddziaływanie na obszary Natura 2000

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

- ok. 0,3 km na południe Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032,
- ok. 0,4 km na południe Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005,
- ok. 0,9 km na północny zachód Obszar Natura 2000 Kaszubskie Klify PLH220072,
- ok. 4,2 km na północ Obszar Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002,
- ok. 7,7 km na zachód Obszar Natura 2000 Bielawa i Bory Bażynowe PLH220063,
- ok. 7,9 km na zachód Obszar Natura 2000 Bielawskie Błota PLB220010.

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

Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w granicach otuliny Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Zgodnie z art. 5 pkt. 14 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) otulina jest strefą ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. Nadmorski Park Krajobrazowy jest oddalony od planowanej inwestycji o ok. 0,2 km na północny zachód.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) znajdują się w odległości:

- ok. 0,5 na wschód Rezerwat Przyrody „Słone Łąki”,
- ok. 2,9 km na wschód Rezerwat Przyrody „Dolina Chłapowska”.

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

Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przedmiotowe działki zlokalizowane są poza obszarami korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Najbliższy korytarz ekologiczny położony jest w odległości ok. 7 km na południowy zachód od granic inwestycji – korytarz ekologiczny Pobrzeże Kaszubskie KPn-20C. Ze względu na charakter i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła wpłynąć na przerwanie ciągłości lub zaburzenie drożności ww. korytarza ekologicznego.

Oddziaływanie na florę

Planowana inwestycja będzie realizowana zarówno na obszarze wodnym jak i lądowym. Pokrycie obszaru lądowego inwestycji szczelnymi nawierzchniami betonowymi, kostką uniemożliwia rozwój roślinności. Obserwowana jest ona jedynie w pęknięciach, uszkodzeniach nawierzchni, szczelinach pomiędzy płytami lub na skraju nabrzeża w niewielkiej ilości. Jest to roślinność ukształtowana przez działalność człowieka, ruderalna z gatunkami charakterystycznymi dla obszarów zurbanizowanych, głównie to trawy i mech, brak jest krzewów i drzew. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na roślinność.

Oddziaływanie na faunę

Akweny basenów portowych oraz wody z nimi sąsiadujące nie podlegają presji rybackiej. Na akwenu morskich wód wewnętrznych w granicach Gminy Władysławowo nie dopuszcza się możliwości wykonywania rybołówstwa komercyjnego na całym obszarze portu oraz w odległości 3 Mm od brzegu obowiązuje zakaz połowów przy użyciu narzędzi połowowych włóczonych lub ciągnionych. Również tereny portu wyłączone są dla wędkarstwa rekreacyjnego. Jednocześnie, wody w rejonie portu we Władysławowie są mniej zasobne w gatunki ważne gospodarczo. Najważniejszymi gatunkami tego obszaru są stornia, dorsz, łosoś, śledź i turbot. Waloryzacja obszarów ważnych dla rozwoju ichtiofauny została przeprowadzona w oparciu o kryteria jakościowe uwzględniające rolę, jaką pełnią (żerowiskową, tarliskową i wychowu narybku oraz migracyjną). Za najbardziej istotny obszar dla ichtiofauny uznano strefę przybrzeżną, jednakże poza wodami w granicach basenów portowych. Obszar ten jest cenny dla ichtiofauny wiosną, latem i jesienią, w zimie potencjał tej strefy uznano na niski. Jak wynika z analiz akweny portu we Władysławowie nie są cenne ichtiologicznie. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie istniejącego zainwestowania i infrastruktury portu we Władysławowie oraz poza korytarzem ekologicznym rzek mających kluczowe znaczenie dla migracji i zachowania populacji ryb anadromicznych. Inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na ryby identyfikowane w tym rejonie oraz jej zakres nie będzie powodował niszczenia jej potencjalnych miejsc rozrodu. W fazie realizacji, przebudowa nabrzeży będzie miała krótkotrwały negatywny pośredni wpływ głównie ze względu wzrost stężenia zawiesiny w wodzie oraz uciążliwości akustycznej. Uciążliwy dla ichtiofauny będzie hałas podwodny generowany w trakcie prac kafarowych. Nie będzie to oddziaływanie terminalne, gdyż ryby w celu uniknięcia stresu związanego z nadmiernym hałasem po rozpoczęciu prac uciekną z miejsca jego powstawania. Istniejące konstrukcje Portu

Władysławowo stanowią naturalne bariery, które znacząco zminimalizują propagację hałasu z prac budowlanych poza teren akwenów portowych. Prace budowlane nie powinny wpływać na zmianę zachowań behawioralnych ryb na zewnątrz portu. Wzrost zawiesiny będzie występował głównie w basenach portowych, które osłonięte są od otwartego morza falochronem, który ograniczy jej przedostawanie się poza obszar portu. Analiza korytarzy migracyjnych ryb dwuśrodowiskowych wykazała, że z racji swojego odległego położenia od ujścia najbliższej rzeki, czyli Czarnej Wody oraz braku rowów czy kanałów melioracyjnych obszar realizacji inwestycji nie pełni funkcji korytarza migracyjnego dla ryb dwuśrodowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza granicami obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz głównymi miejscami koncentracji ptaków lodówki i uhli (*Chodkiewicz i in. 2019, Skov i in. 2011*). Obszar wodny poza granicami portu, wykorzystywany jest przez ptaki zimujące a sam rejon portu jest miejscem ich żerowania, głównie mewy srebrzystej i śmieszki. Teren morskiego portu we Władysławowie znajduje się w obrębie obszaru ważnego dla ptaków migrujących, czyli Korytarza Południobałtyckiego rangi europejskiej, obejmującego pas przybrzeżny Bałtyku. Biorąc pod uwagę wykorzystanie terenu inwestycji przez poszczególne gatunki ptaków oraz charakter inwestycji zidentyfikowano prace mogące powodować potencjalne oddziaływania pośrednie na ptaki, takie jak:

- wykonywanie umocnień poprzez wbijanie ścianek szczelnych i inne prace konstrukcyjne,
- roboty czerpalne powodujące zmętnienie wody,
- zanieczyszczenia wód, szczególnie w przypadku powstania skażenia substancjami ropopochodnymi.

Etap realizacji inwestycji będzie generował hałas związany z pracą maszyn budowlanych, jednakże biorąc pod uwagę charakter terenu, który stanowi teren portu, na którym aktualnie również generowane są oddziaływania akustyczne (przeptywające jednostki, ruch turystyczny i inne) możliwe jest zaakceptowanie przez ptaki dodatkowych bodźców. Etapowanie robót spowoduje, że nie dojdzie do kumulacji prac budowlanych na kilku nabrzeżach, a co za tym idzie hałas generowany pracami budowlanymi będzie na poziomie hałasu generowanego pracą portu. Dodatkowo, tereny wokół portu są o wiele atrakcyjniejsze dla ptaków, dlatego w przypadku chwilowego zwiększenia oddziaływań akustycznych będą one mogły czasowo zmienić miejsce żerowania. Po zaprzestaniu prac będą one miały możliwość powrotu. Dlatego też nie przewiduje się spadku liczebności mew w okolicy, budowle nadal będą stanowić miejsce ich odpoczynku. Dodatkowo, realizacja planowanego przedsięwzięcia nie przyczyni się do zwiększenia antropopresji gdyż cała inwestycja będzie realizowana na terenach przeznaczonych na działalność portową. Ze względu na specyfikę miejsca oraz etapowość planowanych prac budowlanych planowane przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji będzie miało pomijalny wpływ na awifaunę. Poprzez realizację przedsięwzięcia nie przewiduje się zakłóceń dla zachowania spójności sieci korytarza migracyjnego. Nie zmniejszy się liczba i liczebność gatunków oraz istotnie nie pogorszy się jakość ich siedlisk oraz rozmieszczenie geograficzne.

Morski port we Władysławowie nie jest miejscem cennym dla fok, położony jest również poza rejonami stałego występowania fok i strefami ich przemieszczeń, stałego żerowania, odpoczynku i linienia, pomimo tego, że foki szare obserwowane są na całym polskim wybrzeżu. Jedynie od czasu do czasu foki są obserwowane w okolicy portu oraz jego akwenów, co prawdopodobnie jest spowodowane chęcią zdobycia pożywienia ze statków rybackich. Infrastruktura portowa we Władysławowie, ze względu na wysokie nabrzeża uniemożliwia przebywanie fok w tym rejonie. Dodatkowo obszar wokół portu, ze względu na piaszczyste plaże jest bardziej atrakcyjnym dla nich miejscem, np. w celu odpoczynku. Planowana inwestycja z racji swojej lokalizacji, skali

i charakteru nie przyczyni się do wystąpienia czynników stanowiących zagrożenie dla tego gatunku, gdyż nie jest realizowana w rejonie ich siedlisk. Nie wpłynie też na zmiany w ich bazie pokarmowej a zastosowane zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji zabezpieczenia przed zanieczyszczeniami substancjami ropochodnymi oraz ich usuwanie minimalizują możliwość ich wpływu na zdrowie i życie fok.

Obszar Portu we Władysławowie nie należy do akwenów o wysokim prawdopodobieństwie detekcji morświna, w szczególności w porównaniu z obszarami Zatoki Gdańskiej czy Pomorskiej. Nie ma również danych wskazujących na wykorzystywanie obszaru przedsięwzięcia do przemieszczeń migracyjnych przez morświny. Biorąc pod uwagę przestrzenny zakres inwestycji, który nie spowoduje poszerzenia działalności portowej poza istniejący obręb portu morskiego we Władysławowie i jego toru podejściowego, ruch statków będzie odbywał się po tych samych akwenach jak do tej pory, do czego zwierzęta na przestrzeni lat funkcjonowania portu zdążyły się już przyzwyczaić.

Planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji i realizacji nie będzie miało wpływu na ssaki morskie w zakresie zanieczyszczeń. Wykonane pomiary akustyczne wykazały szybką tendencję zmniejszania intensywności hałasu podwodnego generowanego przez pracujące kafary, przy czym w odległości około 1000-1500 metrów od źródła poziom intensywności zbliżał się do szumów tła. W związku z powyższym, w fazie realizacji prace katarowe wykonywane w obrębie morskiego portu nie będą generowały hałasu podwodnego zagrażającemu omawianym gatunkom ssaków morskich, ze względu na wygaszające cechy istniejącej infrastruktury portowej. Nie przewiduje się w związku z tym znaczącego wpływu w zakresie śmiertelności i uszkodzeń słuchu na ssaki morskie, a zwłaszcza morświna, który w tej części Morza Bałtyckiego występuje sporadycznie. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się istotnego wpływu na faunę ssaków morskich w żadnym z analizowanych aspektów. Omawiane oddziaływanie będzie ograniczone w czasie i odwracalne. Innym elementem mogącym mieć negatywny wpływ na ssaki morskie jest ograniczenie dostępności bazy pokarmowej. Ograniczenie dostępności ryb będzie związane z obszarem realizacji inwestycji i jego sąsiedztwem sprowadzającym się w praktyce do aktualnych granic portu morskiego we Władysławowie i toru podejściowego. Teren ten nie stanowi istotnego łowiska dla ssaków morskich. Dlatego też, nie przewiduje się istotnego zubożenia bazy pokarmowej dla ssaków morskich. Spadek ilości ryb może być jedynie krótkotrwały, przejściowy i lokalny związany z obszarem prowadzenie prac czerpalne i konstrukcyjnych. Rozbudowa portu morskiego we Władysławowie nie wpłynie na populację ssaków morskich w aspekcie ograniczenia bazy pokarmowej. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ssaki morskie ani na etapie realizacji, ani na etapie eksploatacji.

Mając na uwadze powyższe, tut. Organ nałożył na Inwestora warunek aby prace związane z pogrążaniem pali/ścianek szczelnych poprzedzić procedurą „soft – start” polegającą na łagodnym rozruchu urządzeń budowlanych od zera do pełnej mocy, ze stopniowym wzrostem intensywności pracy maszyn. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie powinny pracować jednocześnie.

Oddziaływanie skumulowane

Na obszarze Portu Morskiego we Władysławowie będzie realizowane także przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i budowa infrastruktury portowej we Władysławowie na potrzeby obsługi serwisowej dla Morskich Farm Wiatrowych”, zlokalizowanego na działkach nr 331/8, 330/12, 330/26, 330/27, 330/30, 330/31, 330/43, 330/46, 330/47, 330/24, 330/44, 330/32 obręb Władysławowo 03, gm.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Pouczenie

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

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płożenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.).



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska

Otrzymują:

1. Inwestor przez pełnomocnika Pana Tomasza Mioduszewskiego, Al. Grunwaldzka 230/4, 80-266 Gdańsk
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. Aa, Dominika Nowak, tel. 586-836-812

Do wiadomości:

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

NZ Nowak
Dominika Nowak

p.o. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko

RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.16

Ewa Szymarkowska

Strona 22 z 25



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.3.2025.DN.16

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie i rozbudowie części infrastruktury Portu Władysławowo wraz z rozbudową urządzeń obsługowych oraz wykonaniem prac czerpalnych na akwenach portowych i fragmencie toru podejściowego. Głównym celem planowanej przebudowy budowli hydrotechnicznych jest zabezpieczenie konstrukcji przed agresywnym środowiskiem morskim, umożliwienie obsługi większych jednostek pływających oraz zapewnienie właściwej nośności nabrzeży odpowiedniej dla poszczególnych stref użytkowania. W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się wykonanie:

- 1) Robót rozbiórkowych istniejących nawierzchni, elementów infrastruktury i obiektu kubaturowego.
- 2) Przebudowy budowli hydrotechnicznych:
 - Nabrzeża Przyslipowego na długości 47 m $\pm 10\%$,
 - Nabrzeża Wyładunkowego na długości 321 m $\pm 10\%$,
 - Nabrzeży Paliwowego i Jachtowego na długości 221 m $\pm 10\%$,
 - Mola Duńskiego na długości 29 m $\pm 10\%$,
 - Pirsu nr 1 na długości 100 m $\pm 10\%$.
- 3) Robót towarzyszących polegających na:
 - przebudowie placów składowych: Kaszubskiego oraz za biurowcem, celem zwiększenia obciążenia użytkowego (50 kN/m²) o łącznej powierzchni ok. 5 500 m²,
 - przebudowie drogi dojazdowej do Nabrzeży Paliwowego i Jachtowego, na odcinku falochronowym i lądowym, o łącznej długości ok. 350 m,
 - przebudowie i budowie towarzyszącej infrastruktury przeładunkowej dla budowli objętych zakresem inwestycji, w tym kolektora do odprowadzania popłuczyn o charakterze przemysłowym z instalacji pompowego rozładunku ryb do istniejącej podczyszczalni,
 - wykonaniu przyłączy, przebudowie instalacji i urządzeń uzbrojenia terenu,
 - wykonaniu nowych wylotów kanalizacji deszczowej nie więcej niż 10 szt.,
 - wykonaniu zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych w postaci powłoki/lub ochrony katodowej.
- 4) Robót czerpalnych do rzędnej nie niższej niż -8.0 m na torze podejściowym do Portu Władysławowo oraz akwenach portowych o powierzchni ok. 120 000 m².

Inwestor dopuszcza podział realizacji przedsięwzięcia na etapy:

Etap 1 Nabrzeże Przyslipowe: Przebudowa odcinka nabrzeża o długości ok. 47 m będzie realizowana poprzez wykonanie nowej stalowej ścianki szczelnej przed istniejącą konstrukcją. Nowa ścianka szczelna z jednej strony zabezpieczy istniejącą konstrukcję nabrzeża przed dalszym zniszczeniem a z drugiej pozwoli na dostosowanie parametrów nabrzeża do przyjęcia jednostek serwisujących morskie farmy wiatrowe (MFW). Obciążenie użytkowe nabrzeża wynosić będzie wówczas 30 kN/m². W ramach prac zostanie wykonana nawierzchnia betonowa dostosowana do ruchu ciężkiego. Na pozostałym odcinku nabrzeża, o dł. ok. 11 m, będzie realizowana inwestycja Ocean Wind dla której zostanie wydana decyzją o środowiskowych oddziaływaniach w ramach odrębnego postępowania.

Etap 2 Nabrzeże Wyładunkowe: Przebudowa nabrzeża, o długości ok. 321 m, będzie polegała na obudowaniu istniejącej konstrukcji stalową ścianką szczelną wraz z wykonaniem korony oczepu. Przebieg nowej krawędzi odwodnej nabrzeża po remoncie będzie równoległy do istniejącego, lecz wysunięty o około 165 cm na wodę. Planowana przebudowa zapewni osłonięcie starej konstrukcji podwodnej, która jest obecnie zdegradowana oraz wydłuży okres eksploatacji konstrukcji. Dzięki przebudowie konstrukcji możliwe będzie poprawienie parametrów technicznych nabrzeża, tj. zwiększenie obciążenia użytkowego czy głębokości dna akwenu. Na powierzchni Nabrzeża Wyładunkowego zostanie wykonana nowa nawierzchnia betonowa, przeznaczona do ruchu ciężkiego.

Etap 3 Place składowo-manewrowe: Z uwagi na zły stan techniczny nawierzchni, projektuje się całkowity remont placów składowo-manewrowych i wymianę całej nawierzchni na betonową, przeznaczoną do ruchu ciężkiego. Po wykonaniu robót związanych z rozbiórką istniejącej nawierzchni, roboty ziemne będą sprowadzały się głównie do wykonania wymiany i wzmocnienia istniejącego podłoża gruntowego w celu uzyskanie właściwych parametrów. Nawierzchnia wykonana zostanie w odpowiednim spadku, umożliwiającym odprowadzenie wody do wpustów odwodnieniowych. W celu zabezpieczenia nawierzchni przed pękaniem, należy wykonać przerwy dylatacyjne.

Etap 4 oraz 5 Nabrzeża Paliwowe i Jachtowe: Dla Nabrzeży Paliwowego oraz Jachtowego stanowiących zachodnią obudowę Basenu Wewnętrzznego portu, z uwagi na analogiczną konstrukcję oraz współliniowość przyjęto wspólne rozwiązanie techniczne. Dla celów projektowych wydzielono trzy odcinki konstrukcyjne, począwszy od naroża Nabrzeża Wyładunkowego:

- I – o długości ok. 7 m składający się z części falochronowej i nabrzeżowej,
- II – o długości ok. 71 m składający się wyłącznie z części falochronowej,
- III – o długości ok. 143 m składający się z części falochronowej oraz nabrzeżowej.

Projektuje się obudowanie nabrzeży stalową ścianką szczelną, w celu osłonięcia i wzmocnienia istniejącej palisady drewnianej. Dodatkowo przewiduje się wyrównanie linii nabrzeży, co ułatwi cumowanie jednostek. Wyrównanie linii nabrzeży wiąże się z wysunięciem krawędzi odwodnej oraz wykonaniem nowej korony oczepu, którego rzędna zostanie podniesiona. Na powierzchni stalowej ścianki szczelnej przewiduje się montaż systemu ochrony przeciwkorozyjnej. Wzdłuż Nabrzeży Paliwowego i Jachtowego przewiduje się przyjęcie dwóch głębokości technicznych, co umożliwi cumowanie większych jednostek. W konstrukcji nadbudowy wydzielone zostaną 2 strefy:

- strefa ruchu kołowego obejmująca głównie przekrój Falochronu Północnego, o szerokości ok. 5.80 m. Przewidziano pasmo nawierzchni z kostki, o szerokości ok. 5,0 m, przeznaczone na użytek ruchu kołowego. Odwodnienie nawierzchni będzie poprzez koryto odwadniające,
- strefa ruchu pieszego obejmująca pozostałą część konstrukcji, o szerokości 5,20 m. Poza

ścieżką cumowniczą przewiduje się wykonanie nawierzchni z kostki betonowej, o konstrukcji przeznaczony do ruchu pieszego oraz kołowego, dla pojazdów o masie do 2.5 t.

Etap 6 Molo Duńskie: W ramach analizowanego przedsięwzięcia planuje się wykonanie obudowy istniejącej konstrukcji mola stalową ścianką szczelną, w celu osłonięcia i wzmocnienia istniejącej palisady drewnianej. Z uwagi na dość duże nachylenie palisady, aby zamontować ściankę, nie naruszając przy tym stateczności konstrukcji, koniecznym będzie wysunięcie krawędzi odwodnej o ok. 1,80 m. Korona oczepu zostanie podniesiona, natomiast spód oczepu zostanie obniżony. Na powierzchni stalowej ścianki szczelnej przewiduje się montaż systemu ochrony przeciwkorozyjnej, w postaci aluminiowych anod galwanicznych. Dla wszystkich konstrukcji, znajdujących się w turystycznej strefie użytkowej, w tym konstrukcji Mola Duńskiego, należy zapewnić głębokość techniczną 3,8 m.

Etap 7 Pirs nr 1: Pirs ma zostać dostosowany do obsługi jednostek jachtowych w ramach odrębnie ocenianego przedsięwzięcia, przywołanego powyżej. W tym celu należy zapewnić dostateczną głębokość techniczną oraz odpowiednią wysokość nabrzeża. W związku z tym, planuje się wbudowanie nowych żelbetowych belek, opartych na filarach oraz wykonanie nowej płyty żelbetowej pomiędzy nimi. Korona pirsu będzie znajdować się na rzędnej +1,60 m. Planuje się wykonanie napraw powierzchniowych w miejscach uszkodzeń mechanicznych lub silnej korozji. Natomiast nadbudowa filarów zostanie poszerzona z każdej strony, w celu obniżenia oczepu do rzędnej -0.60 m, co zapewni osłonę konstrukcji podwodnej w strefie wahań zwierciadła wody, gdzie korozja postępuje najszybciej. Projektowana głębokość techniczna wyniesie 3,8 m. Na koronie Pirsu nr 1 zostanie wykonana nawierzchnia przeznaczona do ruchu pieszego oraz kołowego, dla pojazdów o masie do 2.5 t. W pirsie dopuszcza się lokalizację instalacji wodociągowo-kanalizacyjnych. Na tym etapie przygotowania projektu dopuszcza się budowę odwodnienia lub odpływ wód opadowych bezpośrednio do akwenu, w przypadku braku możliwości ruchu pojazdów po pirsie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska

p.o. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Oceny Działalności na Środowisko

Anna Tchórzewska

