



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.9  
Za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 14 stycznia 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*),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., znak: BO-072/e/24/DMR/52/PW, z dnia 03.07.2024 r. (wpływ: 08.07.2024 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniami z dnia: 15.07.2024 r. i 29.07.2024 r., działając w oparciu o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowaną przez zespół TERRA CONSULTING - kierownik zespołu wykonawców: dr inż. Mariola Olszak Pawelec, Gdynia, 25 czerwca 2024 r., zwana dalej „KIP”;
- opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ.9202.116.2.2024.AD z dnia 13.11.2024 r. (wpływ 18.11.2024 r.);
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak: G.RZŚ.4901.52.2024.MBC.1 z dnia 30.08.2024 r. (wpływ 02.09.2024 r.) podtrzymaną pismem znak: G.RZŚ.4901.52.2024.MBC.2 z dnia 29.11.2024 r. (wpływ 29.12.2024 r.);
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego, znak: SE.ZNS.80.4910.25.24 z dnia 09.08.2024 r. (wpływ 20.08.2024 r.) podtrzymaną pismem znak: SE.ZNS.80.4910.42.24 z dnia 05.12.2024 r. (wpływ 10.12.2024 r.).

**orzekam**

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

#### A. etap realizacji przedsięwzięcia:

- a) Wody opadowe i roztopowe z Pomostu Przeładunkowego, Pomostu Eksploatacyjnego, Pomostu Cumowniczego, Pomostu Włączeniowego oraz zbiorników resztkowych odprowadzać po podczyszczeniu do wód basenu portowego.
- b) Wody opadowe z części pomostów, które znajdują się poza strefą wydzieloną krawężnikami oraz z dachu planowanego kontenera na urządzenia podczyszczające oraz z dachu budynku przewidywanej nowej pompowni, odprowadzać bezpośrednio do basenu portowego, bez konieczności zastosowania urządzeń podczyszczających.
- c) W trakcie wykonywania prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń w wodzie rozstawić pływające zapory.
- d) Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
- e) Urobek z prac czerpalnych wykorzystać w celu załadownienia części portu lub wywozić na kłapowisko w zależności od wyników przeprowadzonych wcześniej badań, które wskażą czy urobek 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*).
- f) Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
- g) Wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża.
- h) Prace budowlane prowadzić w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00).
- i) Z uwagi na realizację inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, prace prowadzić pod nadzorem ornitologa.
- j) Prace pogłębiarskie prowadzić w sposób ograniczający zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny w akwencie.
- k) Planowane prace związane z wbijaniem pali nośnych i ścianek odpowiednio zaplanować i przeprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie.
- l) Prace związane z wbijaniem pali konstrukcyjnych metodą wibracyjną i/lub udarową każdorazowo poprzedzić procedurą „soft – startu”.
- m) Prace polegające na odkładzie urobku na kłapowiskach na Zatoce Gdańskiej prowadzić poza okresem listopad-kwiecień. Dopuszcza się prowadzenie prac związanych z transportem, kłapowaniem urobku i pracami związanymi z pogłębieniem w sytuacji potwierdzenia przez nadzór ornitologiczny w obszarze realizacji prac, zagęszczeń ptaków przebywających na wodzie nie przekraczających 30 osobników/km<sup>2</sup> (dla całego obszaru realizacji). Cenzus prowadzić w reżimie dwóch kontroli w miesiącu, bądź częściej w przypadku konieczności dopuszczenia do realizacji w sytuacji wstrzymania prac ze względu na wyższe niż dopuszczone zagęszczenia tj. przed ponownym rozpoczęciem prac bądź w sytuacji gdy przerwa pomiędzy kolejnymi odwozami na kłapowisko jest większa niż 7 dni.
- n) Po zakończeniu prac budowlanych usunąć z dna morskiego wszelkie pozostałości z procesu budowy oraz ewentualne zanieczyszczenia.
- o) Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia należy 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*).
- p) W celu zapewnienia bezpieczeństwa powiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

- oraz Kapitanat Portu Gdynia o harmonogramie prowadzenia prac.
- q) Podczas palowania, stosować systemy ograniczające emisję hałasu spełniające wymagania wynikające z najlepszych dostępnych technik (BAT), np.: kurtyny powietrzne, osłony izolacyjne, systemy koferdamowe, modyfikacje nasad na młot.
  - r) Nie prowadzić prac przy użyciu kafarów i wibromłotów, w okresie koncentracji zimujących i wędrujących populacji ptaków wodnych, tj. od 31 października do 31 marca. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie pod nadzorem ornitologa.

**B. etap realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia:**

- a) Wszelkie prace prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
- b) Miejsce inwestycji wyposażyć w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych niezwłocznie i na bieżąco usuwać je z powierzchni wody.
- c) Sprzęt oraz maszyny regularnie sprawdzać, serwisować i dobierać tak, aby w jak najmniejszym stopniu oddziaływały na środowisko. Dotyczy to zarówno liczby zastosowanych urządzeń, jak również ich uciążliwości akustycznej czy też produkowanych podczas pracy zanieczyszczeń. Kontrolą objąć rodzaj powłok ochronnych na starszych jednostkach używanych w działaniach na obszarze inwestycji w celu zminimalizowania przedostawania się m.in. TBT do wód Bałtyku.
- d) W przypadku odkrycia nowych, niezidentyfikowanych dotychczas obiektów archeologicznych nie dopuścić do ich uszkodzenia wskutek prowadzonych prac oraz zawiadomić o znalezisku odpowiednie organy administracji.

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

**UZASADNIENIE**

W dniu 08.07.2024 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora - Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., znak: BO-072/e/24/DMR/52/PW, z dnia 03.07.2024 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 (4 sztuki przenośnego nośnika danych);
- 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, zawierających co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie – zgodnie z 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy ooś;

- 5) informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji na działkach lądowych;
- 6) dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji (205 zł).

Pismami znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.1 z dnia 10.07.2024 r. oraz RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.2 z dnia 24.07.2024 r. w trybie art. 64 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, tutejszy Organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalnych.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, pismem z dnia 15.07.2024 r. (wpływ 19.07.2024 r.,) oraz pismem z dnia 29.07.2024 r. (wpływ 01.08.2024 r.,) Inwestor złożył uzupełnienie.

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.420.42.2024.DN.3 z dnia 01.08.2024 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 399/2024, 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.420.42.2024.DN.4 z dnia 01.08.2024 r. tutejszy Organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2, oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku pismem znak GG.ZZŚ.4901.320.1.2024.KT przekazał wg. kompetencji Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wniosek w sprawie wydania opinii.

W dniu 07.10.2024 r. do tut. Organu wpłynęło wezwanie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak: INZ.9202.116.2024 z dnia 23.09.2024 r.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.42.2024.DN.5, z dnia 09.10.2024 r. tutejszy Organ wezwał Wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w ww. piśmie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4901.52.2024.MBC.1 z dnia 30.08.2024 r. (wpływ 02.08.2024 r.) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

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

- 1) Wody opadowe i roztopowe z Pomostu Przeładunkowego, Pomostu Eksploatacyjnego, Pomostu Cumowniczego, Pomostu Włączeniowego oraz zbiorników resztkowych odprowadzać po podczyszczeniu do wód basenu portowego.
- 2) Wody opadowe z części pomostów, które znajdują się poza strefą wydzieloną krawężnikami oraz z dachu planowanego kontenera na urządzenia podczyszczające i dachu budynku przewidywanej nowej pompowni mogą być odprowadzane bezpośrednio do basenu portowego, bez zastosowania urządzeń podczyszczających.
- 3) Rozstawić pływające zapory w trakcie wykonywania prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń w wodzie.
- 4) Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
- 5) Urobek z prac czerpalnych wykorzystać w celu załadownienia części portu lub wywozić na kłapowisko w zależności od wyników przeprowadzonych wcześniej badań.
- 6) W czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu nie dopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń.
- 7) Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.

- 8) Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
- 9) Wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża.

Tutejszy Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji powyższych warunków nr: 6 i 8, z uwagi, iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (*Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401*), regulujące m.in. wymagania w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych;
- ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.*), regulująca sposób postępowania z odpadami

Warunek nr 5 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. poz. 796*), jako aktu prawnego regulującego wartości jakie powinien spełniać urobek możliwy do wykorzystania, co wynikało z treści Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

Pozostałe warunki zostały zmodyfikowane i uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak SE.ZNS.80.4910.25.24 z dnia 09.08.2024 r. (wpływ 20.08.2024 r.) wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia. Jak wskazał w ww. piśmie organ, Autorzy 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, odpady) będzie miało charakter niewielki, okresowy i krótkotrwały, a na etapie eksploatacji nie przewidują się oddziaływania na żaden z komponentów środowiska.

W dniu 18.10.2024 r. do tut. urzędu wpłynęło uzupełnienie Wnioskodawcy, znak: BO-073/2/24/DMR/52/PW z dnia 16.10.2024 r., w odpowiedzi na wezwanie znak: RDOŚ-GD-WOO.420.42.2024.DN.5 z dnia 09.10.2024 r.

W dniu 23.10.2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.42.2024.DN.6, przekazał ww. wyjaśnienia Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, w piśmie znak INZ.9202.116.2.2024.AD z dnia 13.11.2024 r. (wpływ 18.11.2024 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. Miejsce inwestycji należy wyposażyć w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody.

1.3. Sprzęt oraz maszyny powinny być regularnie sprawdzane i serwisowane, a ich dobór powinien w jak najmniejszym stopniu wpływać na środowisko naturalne. Dotyczy to zarówno liczby zastosowanych urządzeń, jak również ich uciążliwości akustycznej czy też produkowanych podczas pracy zanieczyszczeń. Kontrolą należy objąć rodzaj powłok ochronnych na starszych jednostkach używanych w działaniach na obszarze inwestycji w celu zminimalizowania przedostawania się m.in. TBT do wód Bałtyku.

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

1.5. Prowadzenie wszelkich prac związanych z przedsięwzięciem należy wykonywać zgodnie z zapisami planu/planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich obowiązujących na obszarze realizacji przedsięwzięcia.

## 2. Warunki w odniesieniu do etapu realizacji przedsięwzięcia:

2.1. Z uwagi na realizację inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, prace winny być prowadzone pod nadzorem ornitologa.

2.2. Prace pogłębiarskie należy prowadzić w sposób ograniczający zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny w akwenu.

2.3. Planowane prace związane z wbijaniem pali nośnych i ścianek należy odpowiednio zaplanować i przeprowadzić w możliwie jak najkrótszym czasie.

2.4. Prace związane z wbijaniem pali konstrukcyjnych metodą wibracyjną i/lub udarową należy każdorazowo poprzedzić procedurą „soft – startu”.

2.5. Prace polegające na odkładzie urobku na klapowiskach na Zatoce Gdańskiej należy prowadzić poza okresem listopad-kwiecień. Dopuszcza się prowadzenie prac związanych z transportem, klapowaniem urobku i pracami związanymi z pogłębieniem w sytuacji potwierdzenia przez nadzór ornitologiczny w obszarze realizacji prac, zagęszczeń ptaków przebywających na wodzie nie przekraczających 30 osobników/km<sup>2</sup> (dla całego obszaru realizacji). Cenzus należy prowadzić w reżimie dwóch kontroli w miesiącu, bądź częściej w przypadku konieczności dopuszczenia do realizacji w sytuacji wstrzymania prac ze względu na wyższe niż dopuszczone zagęszczenia tj. przed ponownym rozpoczęciem prac bądź w sytuacji gdy przerwa pomiędzy kolejnymi odwozami na klapowisko jest większa niż 7 dni.

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

2.7. Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia należy wykonać badania osadów dennych.

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

Tutejszy Organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunku nr 1.5, z uwagi, iż zagadnienia w nim zawarte uregulowane zostały 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. poz. 935 z późn. zm.*), regulujące zasady prowadzenia prac na terenie polskich obszarów morskich.

Warunek nr 2.7 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. poz. 796), jako aktu prawnego regulującego wartości jakie powinien spełniać osad denny możliwy do wykorzystania, co wynikało z treści Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia

Pozostałe warunki zostały zmodyfikowane i uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

Pismem znak: RDOŚ-GD-WOO.420.42.2024.DN.7 z dnia 20.11.2024 r., tutejszy Organ przedłożył uzupełnienie Inwestora z dnia 18.10.2024 r. oraz wystąpił o podtrzymanie stanowiska do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak: G.RZŚ.4901.52.2024.MBC.2 z dnia 29.11.2024 r. (wpływ 29.11.2024 r.) podtrzymał stanowisko zawarte w opinii znak G.RZŚ.4901.52.2024.MBC.1 z dnia 30.08.2024 r.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, pismem znak SE.ZNS.80.4910.42.24 z dnia 05.12.2024 r. (wpływ 10.12.2024 r.) podtrzymał stanowisko zawarte w opinii znak SE.ZNS.80.4910.25.24 z dnia 09.08.2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.8, z dnia 11.12.2024 r., działając na podstawie art. 10 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski.

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

- 1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
  - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
  - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
  - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
  - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
  - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
  - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
  - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:



- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
  - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
  - c) obszary górskie lub leśne,
  - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
  - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
  - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
  - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
  - h) gęstość zaludnienia,
  - i) obszary przylegające do jezior,
  - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
  - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
- 3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
  - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
  - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
  - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
  - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
  - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływanie 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.

Przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu Stanowiska Przetadunku Paliw Płynnych – dalej SPPP. Planowana inwestycja zakłada wykonanie:

- 1) Infrastruktury hydrotechnicznej zakładającej budowę:
    - pomostów stanowiących fundament pod infrastrukturę niezbędną do funkcjonowania SPPP o konstrukcji żelbetowej posadowione na stalowych palach rurowych (wnętrze pali wypełnione piaskiem i betonem),
    - dalb cumowniczo – odbojowych o konstrukcji głowic i pali stalowej (wnętrze pali wypełnione piaskiem i betonem),
    - fundamentu nowego budynku pompowni p.poż. P1 wykonany będzie w formie grodzy ze stalowej ścianki szczelnej zasypanej piaskiem oraz żelbetowej wanny szczelnej.
- Roboty zostaną wykonane w całości z wody przy użyciu następującego sprzętu:

- dźwig pływający,
- wibromłot lub kafar podwieszony pod dźwig na pontonie,
- ponton pływający,
- holownik,
- wywrotka na pontonie,
- koparka na pontonie,
- betoniarka na pontonie,
- pompa betonu na pontonie,
- baza nurkowa.

W ramach rozbudowy SPPP, przewiduje się wykonanie robót czerpalnych do rzędnej -16.0 m, na obszarze pomiędzy linią odbojową stanowiska SPPP i istniejącą krawędzią toru wodnego w Porcie Gdynia. Szacunkowa kubatura robót czerpalnych na podstawie koncepcji wyniesie ok. 65 000 m<sup>3</sup>, na obszarze ok. 28 500 m<sup>2</sup> – w szacunkowej ilości robót czerpalnych ujęto rynnę pod wykonanie umocnienia dna. Sama konstrukcja stanowiska umożliwi w przyszłości wykonanie pogłębienia do -17.0 m. Na etapie wykonywania dokumentacji projektowej Wykonawca pobierze próby rdzeniowe oraz wykona badania osadów dennych na obszarze planowanych robót czerpalnych, zgodne z zapisami Rozporządzenia Ministra Środowiska z 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (*Dz.U. 2015 poz. 796*) oraz wytycznymi HELCOM Guidelines for Management of Dredged Material at Sea. Sposób zagospodarowania urobku pochodzącego z robót czerpalnych zostanie uzgodniony z Urzędem Morskim w Gdyni. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych, urobek z robót czerpalnych zostanie zagospodarowany zgodnie z Ustawą o odpadach.

Na Falochronie Głównym Wschodnim przewiduje się wykonanie nowych punktów cumowniczych (żelbetowe bloki pachołkowe i żeliwne haki szybkozwalniające ze zintegrowanym kabestanem) do obsługi cum rufowych i dziobowych statków zwijających do stanowiska przeładunkowego – zaprojektowane tak, aby umożliwiać komunikację obsługi na nadbudowie falochronu oraz uwzględniać przebieg projektowanych sieci instalacji kablowych i rurowych. Nowe punkty cumownicze SPPP, tak jak istniejące, zlokalizowane będą na środku poszczególnych żelbetowych skrzyń falochronu – ich dokładna lokalizacja, ilość i nośność zostanie określona na etapie projektu budowlanego.

- 2) Infrastruktury geotechnicznej zakładającej wzmocnienie dna. Na podstawie wstępnych obliczeń określono, że pogłębienie kanału portowego w rejonie istniejących: pomostów przeładunkowych, wysepek cumowniczo-odbojowych oraz dalby osłonowej wejścia rurociągów do wody, wymaga wzmocnienia podłoża gruntowego w strefie: od poziomu projektowanej powierzchni dna kanału portowego, do rzędnej około – 24,0 m n.p.m. Konstrukcja podwodna obiektów SPPP będzie dostosowana do projektowanej głębokości technicznej -16.0 m dzięki wykonaniu iniekcji wokół tych konstrukcji. Wzmocnienie dna zostanie wykonane wokół następujących obiektów SPPP:
  - dalb cumowniczo – odbojowych południowej i północnej,
  - pomostu przeładunkowego,
  - zachodniej krawędzi dalb osłonowych rurociągów.
- 3) Infrastruktury kubaturowej zakładającej budowę 3 obiektów:
  - budynek pompowni p.poż o konstrukcji żelbetowej – lany na mokro lub częściowa prefabrykacja (max. 4 kondygnacyjny),
  - operatornia ramion przeładunkowych: budynek modułowy (np. 2x kontener 20ft)

w wykonaniu indywidualnym z uwzględnieniem środowiska EX,

- budynek technologiczny związany z instalacjami sanitarnymi i wentylacyjnymi: budynek modułowy, np.: w oparciu o gabaryt kontenera 45ft.

4) Infrastruktury technologicznej zakładającej budowę:

- ramion załadunkowych morskich,
- rurociągów technologicznych,
- układu resztkowania.

5) Infrastruktury sieciowej zakładającej budowę:

- sieci wodno-kanalizacyjnej,
- sieci elektroenergetycznej,
- Sieci teletechnicznej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w awanporcie Portu Gdynia, przy Falochronie Głównym Południowym (po jego wewnętrznej stronie), ok. 350 m na południe od głównego wejścia do portu. Teren przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 15,9 ha i w ok. 80 % będzie znajdować się na akwenach portowych. Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie działek: 3056, 3057, 3058, 3059/3, 3062, 3063/1, 3063/2, 3064/1, 3064/2, 3065, 3066, 3067 oraz 3152/2. Powyższe działki zlokalizowane są w województwie pomorskim, powiecie miasto Gdynia, obręb 0026 Śródmieście.

Teren, na którym będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie nie zostało objęte Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Dla wód morskich rozporządzeniem Rady Ministrów z 14 kwietnia 2021 r. (*Dz.U. 2021 r. poz. 935 ze zm.*) został przyjęty plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Dokument ten nie obejmuje akwenów Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych.

W ramach projektu rozbudowy Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Gdynia rozpatrywano 2 podstawowe warianty rozbudowy stanowiska przeładunkowego:

- wariant 1 – obsługa zbiornikowców niepełnoładownych o nośności 120 000 DWT i zanurzeniu D = 14.3 m,
- wariant 2 – obsługa zbiornikowców niepełnoładownych o nośności 170 000 DWT i zanurzeniu D = 14.2 m.

Celem przedmiotowej inwestycji jest zwiększenie możliwości przeładunkowych Stanowiska SPPP, które ma doprowadzić do wzrostu jego konkurencyjności na rynku przeładunku paliw płynnych, jak również do podniesienia poziomu bezpieczeństwa energetycznego kraju, tak istotnego zwłaszcza w obecnym okresie. Cel ten osiągnięty zostanie poprzez rozbudowę Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Gdynia, a tym samym umożliwienie obsługi znacznie większych jednostek niż obecnie. Oddziaływanie na środowisko wariantów technicznych jest bardzo zbliżone dlatego Inwestor zdecydował się na wariant umożliwiający obsługę zbiornikowców niepełnoładownych o nośności 170 000 DWT i zanurzeniu D = 14.2 m. Wariant W2 spełni oczekiwania operatorów stanowiska SPPP oraz zwiększy możliwości przeładunkowe i bezpieczeństwo energetyczne kraju.

W ramach projektu rozbudowy Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Gdynia rozpatrywano także warianty technologiczne tj.:

- wariant Inwestorski WI - zakłada rozbudowę istniejącego stanowiska przeładunkowego poprzez budowę nowych obiektów hydrotechnicznych zlokalizowanych na południe od istniejących obiektów SPPP i zachowanie jednej linii odbojowej z istniejącym stanowiskiem przeładunkowym. Taka lokalizacja nowych obiektów umożliwia tymczasowe zachowanie ciągłości przeładunku na istniejącym stanowisku przeładunkowym do czasu wykonania nowych elementów infrastruktury. W ramach rozbudowy SPPP przewiduje się wykonanie min. nowego pomostu przeładunkowego, dalb cumowniczo-odbojowych, pomostów cumowniczych i obsługowych, estakady rurociągów technologicznych oraz nowego budynku pompowni p.poż. przy Falochronie Głównym Wschodnim. Wszystkie nowe pomosty i dalby posadowione będą na stalowych palach rurowych natomiast budynek pompowni na grodzy ze stalowej ścianki szczelnej.
- racjonalny wariant alternatywny WII - przewiduje zachowanie założeń jak dla Wariantu Inwestorskiego tj. rozbudowę istniejącego stanowiska przeładunkowego poprzez budowę nowych obiektów hydrotechnicznych zlokalizowanych na południe od istniejących obiektów SPPP i zachowanie jednej linii odbojowej z istniejącym stanowiskiem przeładunkowym. W ramach rozbudowy przewiduje się wykonanie konstrukcji pomostu przeładunkowego w formie grodzy ze stalowej ścianki szczelnej zasypanej piaskiem i zwieńczonej żelbetową płytą. Rozwiązanie takie umożliwi lokalizację części instalacji rurowych i kablowych w zasypie grodzy oraz w przyszłości wykonanie w zasypie komory startowej dla przebiegu nowych rurociągów pod dnem akwenów portowych. Pozostałe obiekty tj. dalby cumowniczo-odbojowe, pomostów cumownicze i obsługowe, estakady rurociągów technologicznych dalby posadowione będą na stalowych palach rurowych natomiast budynek pompowni na grodzy ze stalowej ścianki szczelnej.
- racjonalny wariant alternatywny WIII - przewiduje zachowanie założeń jak dla Wariantu Inwestorskiego tj. rozbudowę istniejącego stanowiska przeładunkowego poprzez budowę nowych obiektów hydrotechnicznych zlokalizowanych na południe od istniejących obiektów SPPP i zachowanie jednej linii odbojowej z istniejącym stanowiskiem przeładunkowym. W ramach rozbudowy przewiduje się wykonanie konstrukcji pomostu przeładunkowego w formie grodzy ze stalowej ścianki szczelnej zasypanej piaskiem i zwieńczonej żelbetową płytą. Od strony wewnętrzportowej przewidziano również wykonanie konstrukcji poszerzenia nadbudowy falochronu w formie nabrzeża z oczepem żelbetowym posadowionym na stalowej ściance szczelnej. Na konstrukcji poszerzonego falochronu przewiduje się wykonanie budynku p.poż. przejścia instalacji do ramion przeładunkowych oraz innej infrastruktury SPPP. Jedynie dalby cumowniczo-odbojowe posadowione będą na stalowych palach rurowych.

Warianty alternatywne WII i WIII, które zakładają konstrukcję pomostu w formie grodzy ze stalowej ścianki szczelnej zasypanej piaskiem zostały odrzucone z uwagi na większą ingerencję w dno morskie a co za tym idzie większy wpływ na makrozoobentos. Ponadto w wariantach alternatywnych zużycie surowców takich jak ściami stalowe, ścianka i piasek byłoby dużo większe niż w wariantcie inwestorskim. Ostatecznie jako wariant inwestorski wybrano posadowienie nowych pomostów na stalowych palach rurowych. Jest to wariant WI, który ma najmniejszy wpływ na środowisko naturalne i jest najtańszy.

Dodatkowo rozpatrywano także warianty zabezpieczenia przeciwrozlewowego SPPP tj.:

- Zapora klasyczna - pływająca (ZI),
- Zapora pneumatyczna - pływająca (ZII).

Z uwagi na usytuowanie Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych na Falochronie i związane z tym problemy eksploatacyjne zapory pneumatycznej przyjęto do realizacji wariant z zaporą klasyczną – pływającą (ZI).

### **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 opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (*Dz. U. z 2023, poz. 300*), stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych: kod PLTW20003WB5 Zatoka Pucka Zewnętrzna. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (zły stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [ESMIZ, Indeks B, Indeks SI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz dobry stan chemiczny. W 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, poz. 1478*), 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 znajduje się częściowo w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005;
- podziemnych: kod PLGW200013 - JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy oraz chemiczny.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia zgodnie z przedstawioną technologią związana będzie m.in. z prowadzeniem prac pogłębiarskich oraz umocnieniem dna. Działaniom tym będą towarzyszyły oddziaływania związane ze: zniszczeniem siedlisk makrozoobentosu, resuspensją osadów - wpływem na własności fizyczne (mętność, przezroczystość wód) i chemiczne wód (warunki tlenowe, stężenia substancji rozpuszczonych) oraz pośrednie oddziaływania związane z potencjalnym wpływem ww. czynników na makrofity, zoobentos, ichtiofaunę w otoczeniu.

Oddziaływania na elementy biologiczne i fizykochemiczne będą miały charakter krótkotrwały, przemijający i ograniczony do bliskiego sąsiedztwa prac czerpalnych w granicach Portu Gdynia. W związku z tym nie będą mieć negatywnego wpływu na osiągnięcie wyznaczonych w aktualizacji Planu Gospodarowania Wodami celów środowiskowych.

Planowane ww. przedsięwzięcie nie generuje oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna, a co za tym idzie zagrażało to osiągnięciu dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód stanowiącego cele środowiskowe tych JCWP.

Ponadto część prac w zakresie podłączenia modernizowanego SPPP będzie realizowana na Nabrzeżu Wendy zlokalizowanego w części lądowej:

- na terenie jednolitej części wód podziemnych o kodzie JCWPd PLGW200013,
- w granicach GZWP 111 Subniecka Gdańska.

Zakres i specyfika prowadzonych prac nie będą stanowiły zagrożenia zarówno dla JCWPd PLGW200013, jak i GZWP 111 Subniecka Gdańska.

W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu ekologicznego, chemicznego i ilościowego ww. jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

W ramach budowy planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się emisji ścieków sanitarnych i technologicznych do sieci kanalizacyjnych w trakcie realizacji przedsięwzięcia – pracownicy będą korzystać z przenośnych toalet bezodpływowych, odbieranych przez firmy wyspecjalizowane w tym zakresie. W celu ograniczenia zagrożenia skażeniem środowiska gruntowo – wodnego produktami naftowymi, plac budowy będzie wyposażony w sorbenty. Ścieki deszczowe w trakcie prac budowlanych w części lądowej na Nabrzeżu inż. T. Wendy będą wsiąkały w grunt.

Ewentualne wody z odwodnienia wykopów w trakcie prac na Nabrzeżu Wendy będą trafiać do istniejącej kanalizacji deszczowej, której wylot jest zlokalizowany w basenie portowym na omawianym nabrzeżu.

Wykonanie robót czerpalnych przy realizacji planowanego przedsięwzięcia spowoduje fizyczne zmętnienie toni wodnej na skutek naruszenia osadów dennych. Z uwagi na ograniczony obszar działania nie będzie to stanowiło wpływu na środowisko basenów portowych. Naruszenie osadów dennych spowoduje degradację zespołów bentosowych dna. Będzie miało to jednak charakter lokalny i ograniczony do obszaru przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę skład gatunkowy makrozoobentosu występującego w rejonie Portu, składającego się głównie z gatunków, które się łatwo przystosowują można przypuszczać szybkie odbudowanie zespołów bentosowych. Całkowite odbudowanie zespołów dennych nastąpi w przeciągu 2 – 3 lat, to jest po zakończeniu pełnego cyklu życiowego organizmów bentosowych.

Teren budowy zostanie zabezpieczony, zaś obiekty pływające w zależności od jednostki będą wyposażone m.in. w:

- lekkie zapory elastyczne (segmentowe),
- zapory chłonne z rękawów sorpcyjnych (segmentowa),
- małe urządzenie do zbierania zanieczyszczenia z powierzchni wody,
- worki na zużyte rękawy sorpcyjne.

Jednostki pływające będą zgodne z wymaganiami Konwencji MARPOL, która nakłada na statki wymogi ustawowe w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza. W przypadku wycieku oleju, statki będą postępować zgodnie z procedurą zapobiegania wyciekom ropy naftowej i reagowania na nie i powiązanych procedurami reagowania na wycieki oleju, które zwykle stanowią część systemów BHP statku. Przedstawiciel Wykonawcy zostanie natychmiast powiadomiony o wycieku. Odpowiednie zestawy do zbierania rozlewów będą dostępne na terenie pracy.

W celu zabezpieczenia środowiska morskiego przed negatywnym wpływem działalności portowej Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. posiada „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.”, który został zatwierdzony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Decyzją nr 8201/04/21 i wprowadzony Zarządzeniem nr 13/2021 z 30 września 2021 r. Powyższy plan identyfikuje zagrożenia dla wód portowych wynikające z funkcjonowania portu, sposoby ich ograniczenia oraz procedury postępowania w przypadku zdarzenia .

Na etapie eksploatacji przewiduje się, następujące rozwiązania:

- ścieki sanitarne ze statków będą odbierane jednostką pływającą – barką,
- ścieki ze statków będą zdawane do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z aktualnym, opracowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA planem

gospodarowania odpadami statkowymi, zatwierdzonym decyzją administracyjną przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,

- odprowadzanie wód deszczowych do wylotów przy SPPP poprzedzone będzie podczyszczeniem zgromadzonych wód w separatorach,
- odprowadzanie ścieków sanitarnych z SPPP barką,
- zabezpieczenia stanowiska w zapory przeciwrozlewowe.

### **Oddziaływanie na klimat**

Nie przewiduje się istotnego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na klimat oraz klimatu na przedsięwzięcie. Inwestycja nie jest w znacznym stopniu narażona na skutki wynikające ze zmian klimatu ani ryzyka uszkodzenia na skutek działania ekstremalnych zdarzeń pogodowych, natomiast jest dostosowana do pracy w zmiennych warunkach pogodowych (gwałtowne opady, burze itd.), co w znacznym stopniu wyeliminuje ryzyko uszkodzenia.

### **Oddziaływanie na warunki aerosanitarne**

W fazie budowy, oddziaływanie na powietrze atmosferyczne, będzie miało krótkotrwały i ograniczony zasięg. Źródłami emisji będą maszyny, urządzenia i pojazdy lądowe w rejonie Nabrzeża Wendy oraz jednostki pływające na akwenu i przy falochronie (pogłębiarka, platforma jack-up, ponton, holownik itp.), napędzane silnikami diesla. Obliczenia emisji wskazują, że w trakcie prowadzenia prac budowlanych, spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87) oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021 r., poz. 845). W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie realizacji inwestycji Inwestor zobowiązał się do stosowania następujących działań:

- transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem, o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- wykorzystanie do prac jedynie sprawnych pojazdów, w tym jednostek pływających i maszyn, posiadających aktualny przegląd techniczny,
- plac budowy oraz drogi dojazdowe utrzymywane będą w odpowiednim stanie czystości, ograniczającym pylenie – nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia uciążliwego szczególnie dla osób postronnych.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się bezpośredniej emisji do powietrza. Przeładunek paliw i ropy naftowej będzie się odbywał, tak jak dotychczas, tylko w relacji importowej. Źródłami emisji będą silniki statków na torze podejściowym do stanowiska i agregaty prądotwórcze na statkach podczas cumowania i przeładunku. Emisję z silników podczas manewrów wejścia i wyjścia przyjęto na średnio 20% mocy silnika (praca z przerwami, z uwzględnieniem emisji z holowników), emisję z agregatów - na 60% mocy. Moc silników zbiornikowców które może obsługiwać stanowisko po rozbudowie wynosić może 10-35 MW, natomiast ich agregaty prądotwórcze 0,5-1,5 MW. Do obliczeń przyjęto najbardziej niekorzystny wariant – obsługę największych zbiornikowców. W związku z tym efektywną moc silnika przyjęto na 7 MW (20% z 35 MW) a efektywną moc agregatu na 0,9 MW (60% z 1,5 MW). Wyniki obliczeń wskazują, że w trakcie eksploatacji rozbudowanego stanowiska spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń

do powietrza określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87) oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021 r., poz. 845).

### **Oddziaływanie hałasu i drgań na środowisko**

W fazie budowy źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane takie jak: kompresory, transport ciężarowy, maszyny budowlane, kafar, jednostki pływające itp. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Źródłem emisji hałasu na terenie planowanego przedsięwzięcia będzie również kafar o mocy akustycznej uderzenia max. ok. 120 dB. Faza budowy nie powinna stanowić uciążliwości dla mieszkańców najbliższych położonych budynków mieszkalnych (ok. 900 m), a czas tych niedogodności będzie ograniczony i przejściowy. Prace powodujące znaczną emisję hałasu (zwłaszcza praca kafara) wykonywane będą w porze dziennej, tzn. w godzinach 6:00- 22:00.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się istotnej emisji hałasu – planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej portowej infrastruktury przeładunkowej na falochronie a samo stanowisko nie będzie źródłem emisji hałasu. Jego wielkość związana z procesami przeładunku zbiornikowców będzie porównywalna ze stanem aktualnym, zaprezentowanym w raporcie z okresowych pomiarów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją Morskiego Portu Gdynia, z uwzględnieniem ruchu statków (*HYDROACUSTIC, Murowana Goślina, 2020 r.*). Stanowisko przeładunkowe na falochronie nie zostało zakwalifikowane jako istotne źródło emisji hałasu. Większość prac związana z emisją hałasu do środowiska prowadzona jest w rejonie poszczególnych nabrzeży, w oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem. Uzyskane wyniki pomiarów i obliczeń wskazują na przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu tylko w czterech miejscach na granicy administracyjnej Portu Gdynia: w rejonie BCT Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego Sp. z o.o., tj. tereny przy ul. Boisko, tereny zabudowy mieszkaniowej na Oksywiu i Pogórze (tylko w porze nocy) – 3 punkty oraz w rejonie Alei Jana Pawła II – 1 punkt. Jednakże, przekroczenia są niewielkie, a hałas związany z działalnością Portu jest poniżej tła akustycznego kształtowanego przez inne źródła hałasu – w szczególności hałasu komunikacyjnego. Dotyczy to szczególnie obszaru wokół BCT Bałtyckiego Terminala Kontenerowego Sp. z o.o. W związku z powyższym, ze względu na dużą odległość od terenów chronionych akustycznie (ok. 900 m), poziom hałasu pochodzący z rozbudowanego stanowiska będzie praktycznie nieodczuwalny dla odbiorcy.

Poszczególnym etapom realizacji przedsięwzięcia będą oddziaływania w postaci wibracji, czyli drgań mechanicznych na budynki i ludzi w nich przebywających (tzw. wpływy dynamiczne). Drgania mechaniczne różnią się od drgań akustycznych (wywołujących hałas) zakresem częstotliwości, sposobami pomiaru i analizy oraz zasadami ocen diagnostycznych. Pogrążanie pali z użyciem kofarów (wibromłotów) powoduje zwykle w otaczającym podłożu gruntowym znacznie większe drgania, które w zależności od stopnia zagęszczenia piasków mogą przenosić się na okoliczne tereny. Oddziaływanie w czasie prac kofarowych zależy od technologii prowadzenia prac i posiadanego sprzętu. Sprzęt dobrej klasy wyposażony jest w system monitoringu parametrów pracy, z możliwością zmiany częstotliwości, dzięki czemu uzyskuje się całkowitą kontrolę nad parametrami pracy, a tym samym możliwość monitorowania i minimalizowania drgań przekazywanych do otoczenia. Wibracje będą powodowane pracą maszyn ziemnych i zagęszczarek. Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji



przekazywana przez podłoże na budynki nie przekroczy strefy drgań odczuwalnych przez budynki.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji drgań i wibracji z planowanego przedsięwzięcia. Najlepszą ochronę przed szkodliwym działaniem wibracji zapewnić będzie profilaktyka. W przypadku konstrukcji budowlanych i obecnych w nich instalacji technicznych będą to określone technologiczne rozwiązania materiałowe, a więc dylatacje, właściwe fundamentowanie (z wibroizolacją) maszyn i urządzeń, usztywnianie konstrukcji ścian w razie ich rezonansów.

Obliczenia hałasu podwodnego w zasięgu omawianej inwestycji oraz przewidywane oddziaływanie na organizmy przeprowadzono przy pomocy programu DbSea, często używanego w dziedzinie oceanografii, inżynierii morskiej oraz w badaniach środowiska morskiego. Przewidywanymi źródłami hałasu podwodnego w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą:

- prace związane z palowaniem w obrębie dna morskiego;
- budowa punktów zakotwienia boi przeładunkowo-cumowniczej i podmorskiego układu zaporowego (palowanie - również obecne podczas wbijania ścianek szczelnych);
- prace związane z pogłębianiem dna poprzez wyspecjalizowane jednostki pływające – pogłębiarki, zakopywarki;
- wzmożony ruch jednostek pływających związanych z rozbudową stanowiska przeładunku paliw płynnych;
- ruch jednostki/jednostek monitorujących wody morskie;
- przemieszczanie kotwic.

Hałas eksploatacyjny w obrębie SPPP to głównie praca rurociągów oraz jednostek pływających.

Badania nad wpływem hałasu podwodnego na foki ukazują istotne aspekty, które warto uwzględnić w kontekście ochrony tych morskich ssaków. Hałas generowany przez działalność człowieka, taką jak ruch statków, prace budowlane czy poszukiwania ropy naftowej, może znacząco wpływać na zachowanie, zdrowie i ekologię fok. Obserwacje wskazują, że foki reagują na hałas poprzez zmiany w ich zachowaniu, takie jak unikanie obszarów o intensywnym hałasie czy nawet przyspieszone opuszczanie kolonii. Ponadto, ekspozycja na dźwięk o wysokim poziomie hałasu może prowadzić do wzrostu poziomu stresu u fok, co ma potencjalnie negatywny wpływ na ich zdolność do zdobywania pożywienia, reprodukcję oraz ogólną kondycję fizyczną. Ścisła regulacja oraz zastosowanie technologii ograniczających hałas stają się kluczowe dla minimalizacji negatywnego wpływu hałasu na życie morskich ssaków, w tym również fok. Biorąc pod uwagę maksymalizację założeń emisyjnych najprawdopodobniej spowoduje to unikanie obszaru ponadnormatywnego hałasu przez foki i nie wpłynie negatywnie na ich populację czy zachowanie. Strefa zmian behawioralnych nie powinna przekroczyć założeń przyjętych w obliczeniach poruszanych w części teoretycznej, biorąc pod uwagę najgorszy możliwy scenariusz.

Badania naukowe nad wpływem hałasu podwodnego na morświna wskazują na istotne konsekwencje dla tych morskich ssaków. Morświny, korzystając z echolokacji w celu nawigacji, zdobywania pożywienia i komunikacji, są szczególnie wrażliwe na zakłócenia akustyczne w ich środowisku. Ekspozycja morświnów na intensywny hałas, generowany przez działalność antropogeniczną, może prowadzić do zmian w ich zachowaniu, włączając w to unikanie obszarów o wysokim poziomie hałasu czy nawet zmniejszenie zdolności do skutecznego zdobywania pożywienia. Badania wskazują również na możliwość wzrostu poziomu stresu u morświnów w związku z długotrwałą ekspozycją na hałas podwodny, co z kolei może wpływać na ich ogólną kondycję fizyczną i zdolność do reprodukcji. Na podstawie badań wizualnych, akustycznych i statycznego monitoringu wielu badaczy (*m.in. najnowsze Dähne i wsp., 2013*) odnotowało unikanie przez morświny obszarów podwyższonego hałasu już w odległości 20 km od miejsc

wbijania pali. Z dużym prawdopodobieństwem ocenia się, że ucieczka zwierząt odbywa się na odległościach nawet kilkadziesiąt kilometrów. Biorąc pod uwagę maksymalizację założeń emisyjnych najprawdopodobniej spowoduje to unikanie obszaru ponadnormatywnego hałasu przez morświny i nie wpłynie negatywnie na ich populację czy zachowanie. Strefa zmian behawioralnych nie powinna przekroczyć założeń przyjętych w obliczeniach poruszanych w części teoretycznej, biorąc pod uwagę najgorszy możliwy scenariusz.

Hałas podwodny stanowi istotne zagrożenie dla życia morskich organizmów, w tym dla ryb, które posiadają zdolność odbierania dźwięków jako kluczowy element ich komunikacji, orientacji i poszukiwania pożywienia. Wpływ hałasu na ryby jest szczególnie ważny ze względu na ich zróżnicowane preferencje słuchowe oraz wrażliwość na różne częstotliwości i poziomy dźwięku. Śledź (*Clupea harengus*) oraz dorsz (*Gadus morhua*) należą do gatunków ryb o dużym znaczeniu ekonomicznym i ekologicznym, zatem zrozumienie wpływu hałasu podwodnego na ich zachowanie i zdrowie ma kluczowe znaczenie dla zarządzania zasobami morskimi oraz ochrony środowiska morskiego. Biorąc pod uwagę maksymalizację założeń emisyjnych najprawdopodobniej spowoduje to unikanie obszaru ponadnormatywnego hałasu przez omawiane gatunki i nie wpłynie negatywnie na ich populację czy zachowanie. Strefa zmian behawioralnych nie powinna przekroczyć założeń przyjętych w obliczeniach poruszanych w części teoretycznej, biorąc pod uwagę najgorszy możliwy scenariusz.

## **Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów**

### Etap realizacji

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 10) w sprawie katalogu odpadów zidentyfikowano odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- 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,
- 15 02 02 Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB),
- 15 02 03 Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02,
- 16 02 13 Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy<sup>5</sup>) inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12,
- 16 02 14 Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13,
- 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 01 82 Inne niewymienione odpady,
- 17 02 01 Drewno,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne,
- 17 02 04 Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe),
- 17 03 01 Mieszanki bitumiczne zawierające smołę,
- 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01,

- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz,
- 17 04 02 Aluminium,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 04 10 Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10,
- 17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
- 17 06 04 Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03,
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach.

Podczas wykonywania prac budowlanych wytwarzane będą odpady zaliczane do grupy 15 i 17 katalogu odpadów, czyli odpady opakowaniowe (m.in. z zaplecza budowy), sorbenty, odpady z rozbiórki nabrzeża i budynku, budowy, demontażu nawierzchni drogowych i infrastruktury oraz ziemia. Przewidywana ilość najważniejszych odpadów:

- odpady z betonu (17 01) – ok. 80 000 Mg,
- tworzywa sztuczne (17 02 03) – ok. 5 Mg,
- mieszanki bitumiczne (17 03) – ok. 30 Mg,
- żelazo i stal (17 04 05) – ok. 500 Mg,
- kable (17 04) – ok. 20 Mg.

Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu zostaną usunięte po zakończeniu prac budowlanych. Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.*). W przypadku wbudowywania gruzu na miejscu konieczne jest uzyskanie pozwolenia na przetwarzanie odpadów zgodnie z przepisami określonymi w ustawie o odpadach. Odpady będą magazynowane w sposób adekwatny do ich ilości i rodzaju – w oznakowanych pojemnikach (i szczelnych w przypadku odpadów niebezpiecznych), kontenerach, hałdach lub luzem, w miejscach niekolidujących z pracami budowlanymi. Wpływ na środowisko odpadów wytwarzanych w trakcie budowy będzie znikomy. W zdecydowanej większości nie są to odpady niebezpieczne i nie wymagają specjalnego postępowania w trakcie ich przejściowego gromadzenia na terenie planowanego przedsięwzięcia. Niewielkie ilości zużytych sorbentów, opakowań po substancjach niebezpiecznych lub zużytych urządzeń zawierających elementy niebezpieczne (o ile wystąpią) będą przechowywane, do czasu ich wywiezienia przez odbiorcę odpadu, w szczelnych pojemnikach lub kontenerach.

#### Etap eksploatacji

Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji modernizowanego stanowiska Przeladunku Paliw Płynnych będą tego samego rodzaju co obecnie powstające na istniejącym obiekcie. Możliwa jest jedynie zmiana ilości odpadów, które będą generowane przez SPPP. Przewidywane rodzaje odpadów wytwarzanych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- 13 01 10 Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych,
- 13 01 13 Inne oleje hydrauliczne,
- 13 02 08 Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe,
- 13 05 02 Szlamy z odwadniania olejów w separatorach,
- 13 05 07 Zaolejona woda z odwadniania olejów w separatorach,
- 13 05 08 Mieszanka odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach,
- 13 08 99 Inne niewymienione odpady,
- 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\* Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12,
- 16 06 01\* Baterie i akumulatory ołowiowe,
- 16 06 02\* Baterie i akumulatory niklowo – kadmowe,
- 16 07 08\* Odpady zawierające ropę naftową lub jej produkty,
- 17 04 01 Miedź, brąz, mosiądz,
- 17 04 02 Aluminium,
- 17 04 05 Żelazo i stal,
- 17 04 07 Mieszanki metali.

Powstałe odpady zostaną przekazane podmiotom, które posiadają zezwolenie oraz wpis do rejestru BDO, zezwalające na prowadzenie działalności w zakresie zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, w szczególności odpadów niebezpiecznych. Rozwiązania takie zapewniają bezpieczną eksploatację przedsięwzięcia nie powodującą zagrożenia zanieczyszczenia środowiska. Prawidłowe zagospodarowanie odpadów poprzez poddanie ich w pierwszej kolejności odzyskowi spowoduje zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na wysypisko. Takie działanie przyczynia się do zmniejszenia presji na środowisko jaką generują powstające odpady.

Pośrednio wytwarzanymi odpadami będą odpady powstałe w czasie eksploatacji statków cumujących przy nabrzeżach. Będą one odbierane i zagospodarowywane w sposób obowiązujący na terenie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zgodnie z „*Portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w Porcie Gdynia*” zatwierdzonym przez Marszałka Województwa Pomorskiego i Urząd Morski w Gdynia decyzją znak.: DROŚ-S.7240.17.2021/2022.AŁ.

#### **Oddziaływanie w zakresie promieniowania elektromagnetycznego**

Podczas budowy, eksploatacji i teoretycznej likwidacji przedsięwzięcia nie zostaną użyte istotne źródła emisji promieniowania elektromagnetycznego. Projektowane elementy i urządzenia infrastruktury elektroenergetycznej nie spełniają kryteriów urządzeń i instalacji emitujących pole elektromagnetyczne objętych przepisami o ochronie środowiska ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*Dz.U. z 2021 r., poz. 1973*). Są to elementy dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie. Wszystkie urządzenia posiadają Deklaracje Zgodności oraz Deklaracje Właściwości Użytkowych i są powszechnie stosowane w obiektach tego typu.

#### **Oddziaływanie na krajobraz**

Planowana inwestycja realizowana będzie w głównej mierze na obszarze morskim, w całości w granicach Portu w Gdyni i w obrębie industrialnego krajobrazu portowego. W krajobrazie tym zdecydowanie dominują antropogeniczne elementy infrastruktury portowej. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zatem istotnej zmiany zasadniczego charakteru dotychczasowego użytkowania i zagospodarowania powierzchni. Zmiany zagospodarowania i użytkowania będą wpisywać się w typowy krajobraz portu. Planowana inwestycja zarówno pod względem struktury funkcjonalno-przestrzennej jak i fizjonomii krajobrazu będzie się wpisywać w dotychczasowy charakter obszaru Portu w Gdyni.

#### **Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze**

##### Oddziaływanie na obszary Natura 2000

Planowane przedsięwzięcie znajduje się bezpośrednio przy granicy Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Zatoka Pucka” PLB220005. Wschodnia granica obszaru planowanej inwestycji przebiega po linii Falochronu Głównego, stanowiącego jednocześnie zachodnią granicę ww. obszaru sieci Natura 2000.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2024 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 są gatunki: alka zwyczajna (*Alca torda*), czapla siwa (*Ardea cinerea*), czernica (*Aythya fuligula*), ogorzałka (*Aythya marila*), gągót (*Bucephala clangula*), biegus zmienny (*Calidris alpina*), sieweczka obrożna (*Charadrius hiaticula*), lodówka (*Clangula hyemalis*), łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*), łabędź niemy (*Cygnus olor*), łyska (*Fulica atra*), ostrygojad zwyczajny (*Haematopus ostralegus*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), uhlą (*Melanitta fusca*), bielaczek (*Mergus albellus*), nurogęs (*Mergus merganser*), szlachar (*Mergus serrator*), pliszka cytrynowa (*Motacilla citreola*), kulik wielki (*Numenius arquata*), kormoran czarny (*Phalacrocorax carbo sinensis*), perkoz rogaty (*Podiceps auritus*), perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*), rybitwa białoczelna (*Sterna albifrons*), rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*), rybitwa czubata (*Sterna sandvicensis*) oraz ohar (*Tadorna tadorna*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: usuwanie materiału z plaż, obszary portowe, tamy, wały i sztuczne plaże – ogólnie, prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble, szlaki żeglugowe, poligony, składowiska przemysłowe, żeglarstwo, rurociągi, kempingi i karawaningi, zarzucenie pasterstwa i brak wypasu, wydobywanie piasku i żwiru, lądowisko i heliport, wędkarstwo, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych oraz osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych. Dla ww. obszaru Natura 2000 nie został ustanowiony plan ochrony. Dnia 18.03.2022 r. obwieszczeniem znak IOW1.8103.1.2022.MZ.1 Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Na terenie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie tylko kormorana i perkoza dwuczubego:

#### **A005 Perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus***

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 700 – 1350 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 61243 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 200 – 4500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonym stanie (FV) na powierzchni minimum 61243 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia poza stwierdzonym siedliskiem ww. gatunku, na terenie Portu Gdynia o dużym stopniu przekształcenia antropogenicznego, tymczasowe cele ochrony w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą bezpośrednio zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

#### **A391 Kormoran czarny *Phalacrocorax carbo sinensis***

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 6500 – 22000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 4500 – 12000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni 61243 ha dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) na terenie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia poza stwierdzonym siedliskiem ww. gatunku, na terenie Portu Gdynia o dużym stopniu przekształcenia antropogenicznego, tymczasowe cele ochrony w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą bezpośrednio zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja ze względu na swój charakter, skalę oraz odległość od obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, nie będzie miała wpływu bezpośredniego i pośredniego na przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, tj. nie uniemożliwi, ani nie utrudni realizacji tymczasowych celów ochrony.

Inne najbliższe położone Obszary Natura 2000 to:

- w odległości 2,9 km na południe obszar Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105,
- w odległości 4,8 km na północ obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

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

#### Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Inne najbliższe położone obszary chronione (w odległości do 5 km), 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. 2,9 km na południe Rezerwat Kępa Redłowska,
- ok. 3,4 km na północ Stanowisko Dokumentacyjne Klif Oksywski.

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

#### Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przedmiotowe działki zlokalizowane są poza obszarami korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Najbliższy korytarz ekologiczny położony jest w odległości ok. 6,5 km na zachód od granic inwestycji – korytarz ekologiczny Lasy Trójmiejskie południowy KPn-20E. Ze względu na charakter i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma

podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła wpłynąć na przerwanie ciągłości lub zaburzenie drożności ww. korytarza ekologicznego.

#### Oddziaływanie na florę

Planowane przedsięwzięcie położone jest częściowo na lądzie. Jest to jednak tylko i wyłącznie niewielka powierzchnia fragmentu Nabrzeża Wendy w obrębie HES Gdynia Bulk Terminal. Nie występuje tu roślinność, całość przestrzeni stanowią nawierzchnie utwardzone i place. Podobny charakter ma betonowana powierzchnia Falochronu Głównego, w obrębie którego zostaną zlokalizowane elementy planowanej rozbudowy stacji przeladunku (SPPP). Stwierdza się, że planowana inwestycja, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji nie wpłynie istotnie na walory florystyczne i fitocenotyczne obszaru lądowego.

#### Oddziaływanie na faunę

Obszar planowanej inwestycji, jako teren aktywnych działań człowieka, związanych z funkcjonowaniem portu, stanowi specyficzne, silnie zantropogenizowane środowisko dla przebywających tu organizmów. W związku z tym warunki siedliskowe, jeśli chodzi o występowanie ryb są tu odmienne od spotykanych w wodach Zatoki Puckiej. Charakterystykę ichtiofauny w rejonie planowanej inwestycji oparto na danych z opracowania IM UM Gdynia (2021). Stwierdzono występowanie dwóch taksonów podlegających częściowej ochronie gatunkowej na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016 poz. 2183 z późn. zm.): babki czarnej *Gobius niger* oraz wężyki *Nerophis ophidion*. Stwierdzone na obszarze badań gatunki są przedstawicielami ichtiofauny morskiej, słodkowodnej i dwuśrodowiskowej. Wykazano również występowanie gatunków obcych tj.: babka bycza *Neogobius melanostomus* oraz babka łysa *Babka gymnotrachelus*. Potwierdzono również występowanie taksonów związanych z wodami słodkimi, znoszącymi niewielkie zasolenie tj.: ciernik *Gasterosteus aculeatu*, okoń *Perca fluviatilis* i sandacz *Sander lucioperca*. W rozpoznanym ugrupowaniu ichtiofauny rejonu Portu w Gdyni stwierdzono 13 gatunków uznanych za komercyjne, a trzy z nich: śledź *Clupea harengus*, stornia *Platichthys flesus* oraz okoń *Perca fluviatilis* były dominantami w połowach badawczych. Śledź oraz stornia stanowią ponadto jedno z najczęściej poławianych gatunków ryb w Morzu Bałtyckim, okoń natomiast stanowi bardzo ważny składnik połowów przybrzeżnych na tym akwenie. Inne gatunki jak dorsz *Gadus morhua* czy szprot *Sprattus sprattus* również pojawiły się w połowach badawczych, lecz zdecydowanie w mniejszych ilościach. Stwierdzono, że tylko nieliczne gatunki ryb, uznane za komercyjne, mogą wykorzystywać strefę przybrzeżną, jako tarlisko. Zalicza się do nich śledź, którego wysokie liczebności na obszarze badań stwierdzono w okresie wiosennego tarła. Jak wynika z dokonanych analiz, w rejonie badań, każdy substrat twardej porośnięty roślinnością podwodną, zarówno naturalny czy antropogeniczny stanowi dla śledzi dogodny substrat tarliskowy, który w tym kontekście może wykorzystywać obszar planowanej inwestycji w okresie tarliskowym. Na znaczenie rejonu falochronu dla tarła śledzia wskazują również przeprowadzone badania ichtioplanktonu. Wykazały one występowanie ichtioplanktonu pięciu taksonów: śledzia, szprota, storni, wężyki oraz ryb babkowatych. Najliczniej reprezentowanym składnikiem ichtioplanktonu były: ryby babkowate (74%), stornia (11%) i śledź (8%). Mimo wyraźnej dominacji larw ryb babkowatych na wszystkich stanowiskach, północna część obszaru badań charakteryzowała się większym udziałem larw śledzia w porównaniu do pozostałych rejonów. Obszar inwestycji może być wykorzystywany jako miejsce rozrodu śledzia w okresie od marca do czerwca. W związku z niewielką powierzchnią ingerencji, krótkim, odwracalnym czasem trwania nie przewiduje się możliwości znaczącego wpływu planowanej inwestycji na gatunki ryb stwierdzone w rejonie inwestycji.

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

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

Na badanym obszarze występują 3 gatunki fok, spośród których zdecydowanie najczęściej notowana jest foka szara, natomiast najrzadziej – foka obrączkowana. Foki w rejonie Zatoki Gdańskiej najczęściej występują w okresie letnim. Wiąże się to z faktem, że wykorzystują ten akwen głównie do odpoczynku. Foka szara jest jedynym gatunkiem występującym regularnie na południowym Bałtyku i tworzącym tu obecnie niewielkie skupiska. Zasiedla głównie strefę przybrzeżną, wpływając niekiedy rzekami w głąb lądu. Infrastruktura portowa w Gdyni, w związku z wysokimi nabrzeżami umożliwia potencjalne przebywanie fok w ograniczonym zakresie – zaledwie w kilku miejscach, do których obszar realizacji nie należy.

Analizę występowania i rozmieszczenia awifauny na potrzeby niniejszego opracowania oparto na danych zawartych w opracowaniach „Raport w ramach umowy Nr 45/JC/II/2018 „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia” oraz „Inwentaryzacji przyrodniczej na terenach przeznaczonych pod realizację układu drogowo – kolejowego do Portu Zewnętrznego”. Pomimo że informacje zawarte w raportach pochodzą z okresu 2018 + 2019, należy uznać że sytuacja w obszarze portu nie zmieniła się diametralnie i uzyskane dane nadal obrazują stan obecny.

W trakcie prac badawczych dotyczących występowania ptaków wodno-błotnych w obszarze realizacji i w otoczeniu w każdym z okresów fenologicznych potwierdzono stosunkowo przeciętne zagęszczenia ptaków w porównaniu do liczebności uzyskanych dla całego obszaru (zarówno linii brzegowej jak i graniczących z falochronem otwartych wód Zatoki Gdańskiej). Liczebność i rozmieszczenie ptaków w całym Porcie Gdynia była ściśle związana z obecnością miejsc odpoczynku, a w znacznie mniejszym zakresie z bazą pokarmową. Port stanowi siedlisko dla gatunków synantropijnych i oportunistycznych, tj. mewa srebrzysta *Larus argentatus*, śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, kormoran *Phalacrocorax carbo*, mewa siwa *Larus canus*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, które pojawiają się tu najliczniej i stanowią grupę zdecydowanie dominującą. Zaobserwowano tu również typowe dla tej części Zatoki Puckiej gatunki jak: lodówka *Clangula hyemalis*, czernica *Aythya fuligula*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, mewa siodłata *Larus marinus*. Liczebność lodówki w terenie planowego przedsięwzięcia stanowiła promil populacji obecnej na Zatoce Puckiej. Przyległy teren (falochrony) wykorzystywany był bardzo intensywnie przez odpoczywające mewy i kormorany, które stanowiły przeważającą część ugrupowania ptaków odnotowanych w obszarze portu. Dla pozostałych gatunków ma on znaczenie marginalne.

Najliczniej ptaki odnotowywano w okresie zimowania tj. od grudnia do marca, przy czym w zestawieniu dominowały mewy, w okresie lęgowym (czerwiec – sierpień) rosła liczebność kormoranów i mew, zaś drastycznie spadała liczebność pozostałych gatunków, które notowane były w symbolicznych ilościach.

W okresie lęgowym należy wykluczyć jakikolwiek wpływ na gatunki lęgowe ptaków (stanowisk nie potwierdzono w obszarze planowanych prac). Przekształcenie obecnego terenu nie spowoduje pogorszenia jakości obecnych siedlisk, w tym pogorszenia siedlisk żerowiskowych (falochron nie oferuje możliwości pozyskiwania pokarmu dla praktycznie żadnego gatunku). Zakłada się że prace będą działaniami stosunkowo krótkotrwałymi, a główne negatywne oddziaływanie będzie



związane ze zwiększeniem antropopresji i czasowym wyłączeniem części falochronu z możliwości odpoczynku i nocowania kormoranów i mew.

Mając na uwadze powyższe, tut. Organ nałożył warunek aby nie prowadzić prac przy użyciu kafarów i wibromłotów, w okresie koncentracji zimujących i wędrujących populacji ptaków wodnych, tj. od 31 października do 31 marca. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie pod nadzorem ornitologa. Dodatkowo, Dyrektor Urzędu Morskiego biorąc pod uwagę możliwe oddziaływanie skumulowane dla ornitofauny i przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, zobowiązał inwestora do prowadzenia wszelkich prac pod nadzorem ornitologa.

### **Oddziaływanie skumulowane**

Możliwość wystąpienia wpływu skumulowanego nastąpi wyłącznie w przypadku jednoczesnej realizacji prac związanych z Rozbudową Stanowiska Paliw Płynnych na Falochronie i Budową Portu Zewnętrzny w Gdyni. Założenia inwestycyjne dotyczące ocenianego przedsięwzięcia, związanego z Rozbudową Stanowiska Paliw Płynnych na Falochronie, zakładają jego realizację w ciągu ok. 36 miesięcy (3 lata), w związku z czym przyjęto czas realizacji 2025 ÷ 2028. W związku z zakładanym horyzontem czasowym realizacji oddziaływania skumulowane związane z etapem budowy będą oddziaływaniami o charakterze przejściowym, odwracalnym i obejmującym najbardziej prawdopodobny okres występowania oddziaływań skumulowanych wynikających z możliwości jednoczesnego prowadzenia prac w latach 2025 ÷ 2028.

### **Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Na terenie przedsięwzięcia nie będą występowały rodzaje i ilości substancji, kwalifikujących planowaną inwestycję do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (*Dz.U. z 2016 r., poz. 138*). W trakcie realizacji planowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrofy budowlanej, gdyż wszystkie obiekty będą zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego, uwzględniającymi m.in. wymagania w zakresie stabilności konstrukcji, zapobiegające potencjalnej katastrofie budowlanej.

W dniu 11.12.2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.8, działając na podstawie art. 10 § 1 k.p.a., zawiadomił strony postępowania 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. opiniami 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. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie złożyły dodatkowych uwag bądź wniosków.

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

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

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2024 r., poz. 725 ze zm.),
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień,
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz. 54 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.). Obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł, zgodnie z ustawą o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 r. (Dz.U. z 2023 poz. 2111 ze zm.).

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

### P o u c z e n i e

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

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.).



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

#### Otrzymują:

1. Inwestor: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia
2. Skarb Państwa przez Prezydent Miasta Gdynia, Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
3. Skarb Państwa przez Ministra Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
5. Aa, Dominika Nowak, tel. 586-836-862

#### Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, ul. Kontenerowa 4, 81-155 Gdynia
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

**Załącznik Nr 1**  
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.9

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Celem przedmiotowej inwestycji jest zwiększenie możliwości przeładunkowych Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych znajdującego się w Awanporcie Portu Gdynia, aby obsługiwać statki o nośności 170 tys. DWT.

W tym celu przewiduje się osiągnięcie docelowej głębokości technicznej przy stanowisku przeładunkowym – 17 m oraz rozbudowę stanowiska przeładunkowego w jednej linii cumowniczej z istniejącym stanowiskiem przeładunkowym. Zaplanowano też budowę nowej pompowni wody p.poż. wraz z nowym pomieszczeniem dyspozytorskim stanowiska przeładunkowego i zapleczem socjalnym.

Realizacja przedsięwzięcia będzie obejmowała:

- 1) Wykonanie robót czerpalnych do rzędnej -16 m oraz umocnienia dna w pasie o szerokości ok. 25 m na długości ok. 100 m, przed stanowiskiem przeładunkowym SPPP.
- 2) Budowę nowego pomostu istniejącego SPPP do obsługi zbiornikowców wyposażonego w 4 ramiona przeładunkowe.
- 3) Wyposażenie stanowiska w instalacje resztkowania.
- 4) Budowę trzech budynków kubaturowych wraz z instalacją tj.: wod-kan, grzewczą, wentylacyjną, elektryczną, technologiczną i automatyką.
- 5) Przebudowę stacji transformatorowej PPZ1, T-142 oraz budowę nowej stacji transformatorowej T-143 w budynku pompowni.
- 6) Budowę pomostów.
- 7) Budowę kładek i podestów zapewniających dostęp do infrastruktury technicznej.
- 8) Budowę estakady rurociągów technologicznych.
- 9) Budowę 4 wyposażonych w urządzenia odbojowe dalb cumowniczo-odbojowych.
- 10) Wykonanie nowych punktów cumowniczych na konstrukcji Falochronu Głównego – Południowego.
- 11) Zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych SPPP.
- 12) Budowę nowych rurociągów technologicznych R1N i R2N z połączeniem z istniejącymi rurociągami.
- 13) Budowę 2 przepompowni ścieków.
- 14) Budowę sieci: wodociągowych, teletechnicznych i elektrycznych przez Kanał Południowy bezpośrednio na Nabrzeże Wendy:
- 15) Wyposażenie SPPP w Porcie Gdynia w instalacje gaśnicze, urządzenia przeciwpożarowe oraz zapory przeciwrzlewowowe.

- 16) Przebudowę/rozbudowę istniejących obiektów infrastruktury hydrotechnicznej SPPP.
- 17) Przebudowę konstrukcji Falochronu Głównego – Południowego.
- 18) Ewentualną przebudowę konstrukcji nabrzeża inżyniera Tadeusza Wendy w zakresie niezbędnym do realizacji ww. przedsięwzięcia.
- 19) Budowę instalacji technologicznej zabezpieczającej przed uderzeniem hydraulicznym.
- 20) Budowę sieci wodociągowej służącej doprowadzeniu słodkiej wody do statków oraz obiektów przeznaczonych na pobyt ludzi na terenie SPPP oraz sieci kanalizacji deszczowej wyposażonej w separatory substancji ropopochodnych.
- 21) Budowę sieci instalacji p.poż. oraz sieci instalacji elektrycznej wraz z oświetleniem terenu i burty zbiornikowca wraz z ewentualną przebudową/rozbudową istniejących obiektów infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozbudowy SPPP.
- 22) Montaż tymczasowych konstrukcji hydrotechnicznych umożliwiających ciągłość przeładunków na czas rozbudowy SPPP.
- 23) Wzmocnienie podłoża gruntowego w rejonie istniejących obiektów infrastruktury hydrotechnicznej SPPP w zakresie niezbędnym do realizacji przedsięwzięcia.

Po wykonaniu wyżej wymienionych prac oraz po rozpoczęciu przeładunków na nowym stanowisku statkowym przewiduje się wykonanie następujących robót rozbiórkowych:

- 1) rozbiórki istniejącego budynku sterowni wraz z wyposażeniem na istniejącym pomoście przeładunkowym;
- 2) rozbiórki istniejącego budynku pompowni p.poż. wraz z wyposażeniem pozostawieniem fundamentowej konstrukcji hydrotechnicznej jako rezerwę terenu pod przyszłe zagospodarowanie na potrzeby SPPP;
- 3) rozbiórka istniejącej dalby p.poż. nr 1;
- 4) rozbiórka pomostu dojazdowego do dalby p.poż. nr 1;
- 5) ewentualna rozbiórka innych obiektów lub sieci instalacji, których funkcjonowanie przestanie być niezbędne do funkcjonowania po realizacji rozbudowy SPPP.

Teren przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 15,9 ha. Przedsięwzięcie w ok. 80 % znajduje się na akwenach portowych.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Anna Tchórzewska*

p.o. Naczelnika  
Wydziału Ocen Oddziału Biura na Środowisko

*Agnieszka Deoraszek*

RDOŚ-Gd-WOO.420.42.2024.DN.9

Strona 28 z 28