



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Gdańsk, dnia 27 lipiec 2023 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT/AJM.15

Za dowodem doręczenia

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 (*tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.*) zwaną dalej ustawą ooś, oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*tekst jedn. Dz. U. 2023 r. poz. 775 ze zm.*), dalej *kpa* po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. znak DR-612/1/22/KHW/8/PW z dnia 20.12.2022 r. (wpływ uzup. 20.04.2023 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając dane zawarte w:

- Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia;
- Postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ.9202.11.2023.IK EZD:INZ1.9202.10.2023.IK z dnia 16.02.2023 r. oraz piśmie znak INZ.9202.22.2.2023.IK EZD:INZ1.9202.10.2.2023.IK z dnia 15.05.2023 r. o podtrzymaniu przedmiotowego stanowiska;
- Opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak SE.ZNS.80.4910.6.23 z dnia 14.02.2023 r., podtrzymanej pismem znak SE.ZNS.80.4910.20.23 z dnia 12.05.2023 r.;
- Opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak GD.RZŚ.4901.8.2023.MBC.1 z dnia 10.02.2023 r. oraz opinii znak GD.RZŚ.4901.8.2023.MBC.2 z dnia 02.05.2023 r.;

orzekam

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2”,
realizowanego na terenie działek 593/1, 593/6, 595/2, 613, 614, 617, 619, 620, 621, 622, 727, 729, 766, 796, 797, 798 obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta Gdynia.

2. Określić następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:
 - a) podczas prowadzenia robót hydrotechnicznych nie dopuścić do wycieku substancji ropopochodnych, a w przypadku zdarzeń awaryjnych zapewnić szybkie i sprawne ich usuwanie z powierzchni akwenu;
 - b) rozstawić pływające zapory w trakcie wykonywania prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń w wodzie;
 - c) podczas zagłębiania pali prowadzić stały monitoring, jak i regularne kontrole stanu technicznego budowli i instalacji zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych robót oraz

- kontrole sposobu zagłębiania pali w zakresie wpływu na sąsiednie budowle i instalacje (m.in. pomiar drgań);
- d) prace kafarowe prowadzić w taki sposób, by nie naruszyć stateczności konstrukcji istniejących budynków i obiektów oraz nie narazić ich na uszkodzenia powstałe wskutek drgań. W przypadku stwierdzenia negatywnego oddziaływania na zabytkowe konstrukcje należy wstrzymać prace i dostosować technologię;
 - e) podczas prowadzenia prac wykonać pomiary drgań w celu wyznaczenia dopuszczalnej strefy wpływów dynamicznych - w ramach ochrony konstrukcji istniejących obiektów;
 - f) jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.);
 - g) urobek z prac czerpalnych wykorzystać w celu załadownia części portu lub wywozić na kłapowisko w zależności od wyników przeprowadzonych wcześniej badań;
 - h) zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego, poprzez:
 - wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - w przypadku braku możliwości wykorzystania istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej, zaplecze budowy utwardzić i zabezpieczyć przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do środowiska gruntowo – wodnego;
 - uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników;
 - i) teren budowy wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych;
 - j) miejsca do przechowywania olejów napędowych, stałe miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsca jego tankowania zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego (np. szczelne podłoże lub na nieprzepuszczalnej folii) oraz wyposażać w sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych;
 - k) na terenie budowy wyznaczyć, utwardzić miejsca przeznaczone do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów;
 - l) wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowaniem sprzętu przeprowadzać poza zapleczem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża;
 - m) uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6.00 – 22.00), w tym z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac; pas budowlano-montażowy zaplanować w taki sposób, aby urządzenia generujące hałas były maksymalnie odsunięte od zabudowy mieszkaniowej;
 - n) na etapie eksploatacji przed odprowadzeniem wód deszczowych z terenu inwestycji do wylotów przy basenach portowych przeprowadzić ich podczyszczenie w separatorach i osadnikach;
 - o) prace w części lądowej inwestycji prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków na obiektach objętych pracami i w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - p) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez zastosowanie rur drenarskich/opon bądź mat słomianych do okrycia pnia i odeskowanie, którego wysokość w zależności od pokroju drzewa powinna wynosić 1,5-2 m; w przypadku występowania na drzewach plech chronionych gatunków porostów

odeszkowanie zastąpić siatkami okalającymi pień drzewa tak, aby nie uszkodzić stanowisk porostów. Obłamane gałęzie natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów. Krzewy, które mają być zachowane wygradzić, wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego krzewu.

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

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dnia 09.01.2023 r. wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. znak DR-612/1/22/KHW/8/PW z dnia 20.12.2022 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2”.

Do wniosku załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z płytą CD;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) mapę 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, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
- 4) zaświadczenie o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 5) wypis i wyrys z rejestru gruntów;
- 6) dowód niszczenia opłaty skarbowej.

Inwestycja będzie obejmowała rozbudowę infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w dzielnicy Śródmieście miasta Gdyni, w granicach Portu Gdynia, we wschodniej części terenów zarządzanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Planowane przedsięwzięcie podzielono na dwie części o następującym zakresie:

Część I – załadowanie części Basenu V wraz z przebudową linii Nabrzeża Czeskiego obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej rampy B o pow. ok. 1 470 m²;
- budowę nowej konstrukcji Nabrzeża Czeskiego o długości ok. 180 m;
- budowę nowej konstrukcji Nabrzeża Stanów Zjednoczonych o długości ok. 300 m;
- przebudowę konstrukcji Nabrzeża Rumuńskiego na dł. ok. 90 m;
- przebudowę odcinków łączących nowe konstrukcje z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi;
- przebudowę i budowę nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie nowej linii nabrzeża, wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu;
- wykonanie do 2 punktów do zrzutu ścieków ze statków;
- wykonanie robót zasypowych w celu załadowania części Basenu V o powierzchni 20 000 m² – kruszywo w ilości ok. 200 000 m³ zostanie przywiezione z najbliższych

żwirowni albo zostanie do tego wykorzystany urobek z prac czerpalnych prowadzonych na terenie portu w ramach innych działań inwestycyjnych;

- wykonanie prac pogłębiarskich o kubaturze ok. 200 000 m³ – urobek spełniający parametry techniczne zostanie wykorzystany do załadownia basenu, a pozostała część będzie zdeponowana w morzu we wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni miejscu;
- przebudowę ramp: A i A';
- wykonanie nawierzchni manewrowo-składowych na nowym terenie;
- wykonanie odwodnienia terenu Nabrzeża Czeskiego i nowo powstałego placu wraz z przebudową istniejących wylotów wód opadowych;
- przebudowę istniejącego układu drogowo – kolejowego;
- wykonanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.;
- wykonanie prac czerpalnych o kubaturze ok. 15 000 m³ wzdłuż nowego Nabrzeża Czeskiego w pasie szerokości do 25 m oraz wzdłuż Nabrzeża Rumuńskiego na długości do 300 m i Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości do 300 m, w pasie szerokości do 50 m;
- wywiezienie i zdeponowanie w morzu, sumarycznie ze wszystkich niezbędnych do wykonania prac czerpalnych, maksymalnie 45.000 m³ urobku;
- wykonanie umocnienia dna przy nabrzeżach Czeskim, Rumuńskim i Stanów Zjednoczonych na długościach określonych powyżej o powierzchni ok. 30 000 m².

Część II – przebudowa linii Nabrzeża Rumuńskiego zlokalizowanego we wschodniej części Portu Gdynia w Basenie V od skrzyni nr 20 do skrzyni nr 35, tj. na długości ok. 300 m, umożliwi zwiększenie jego głębokości technicznej do -11,0 m (głębokość dopuszczalna -13,5 m), w celu utworzenia uniwersalnych stanowisk przeładunkowych dla jednostek o długości do 250 m.

Przebudowa związana będzie z:

- rozbiórką istniejącej konstrukcji nadbudowy i zeber stężających na długości ok. 300 m;
- rozbiórką umocnienia dna o powierzchni 3.000 m²;
- demontażem odbojnic, drabinek oraz pachołów cumowniczych i pierścieni;
- rozkuciami żelbetowych ściągów kotwiących i demontażem żelbetowych tarcz kotwiących;
- demontażem szyn i rozbiórką belek poddźwigowych i podsuwnicowych;
- rozbiórką nawierzchni;
- robotami rozbiórkowymi sieci i przyłączy wod.-kan.;
- robotami rozbiórkowymi sieci i przyłączy elektrycznych;
- budową nowej konstrukcji Nabrzeża Rumuńskiego na długości ok. 300 m, poprzez wyjście 8 m na wodę;
- wykonaniem dalb cumowniczych wzdłuż Nabrzeża Rumuńskiego na długości ok. 100 m;
- budową nowych belek poddźwigowych i podsuwnicowych wraz z montażem szyn;
- budową nawierzchni kolejowo-drogowych;
- przebudową odcinków łączących nową konstrukcję z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi, kolejowymi i drogowymi;
- przebudową i budową nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu oraz wykonaniem na przebudowywanym fragmencie nabrzeża do nie więcej niż 4 punktów do zrzutu ścieków ze statków,
- wykonaniem odwodnienia terenu wraz z przebudową istniejących wylotów wód

- opadowych;
- wykonaniem rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.;
- wykonaniem prac czerpalnych o kubaturze ok. 60 000 m³ wzdłuż przebudowywanego nabrzeża w pasie szerokości ok. 50 m, z wywozem urobku na kłapowisko;
- wykonaniem umocnienia dna na powierzchni ok. 7 000 m² wzdłuż nabrzeża.

Dla terenów przeznaczonych pod realizację omawianej inwestycji nie ustalono planu zagospodarowania przestrzennego, nie znajdują się też one w bezpośrednim ich sąsiedztwie. W związku z tym, wszystkie inwestycje realizowane w tym rejonie wymagają uzyskania decyzji o warunkach zabudowy.

Dla wód morskich rozporządzeniem Rady Ministrów z 14 kwietnia 2021 r. (Dz. U. 2021 poz. 935 ze zm.) został przyjęty plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 – dokument ten nie obejmuje akwenów wewnętrznych Portu Gdynia.

Teren przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest na terenach terminalu ro-ro w rejonie Basenu V, którego operatorem jest OT Port Gdynia Sp. z o. o.

Po wschodniej stronie tereny lądowe przeznaczone pod realizację zamykają się pomiędzy linią Nabrzeża Stanów Zjednoczonych, a ulicą Dokerów, po zachodniej pomiędzy linią Nabrzeża Rumuńskiego, a ul. Rumuńską, natomiast od południa pomiędzy linią Nabrzeża Czeskiego, a ul. Indyjską. Na ww. terenie zlokalizowane są magazyny i place dedykowane obsłudze towarów transportowanych drogą morską w systemie ro – ro oraz lo – lo.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem, zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), jest kwalifikowane, jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z:

- § 3, ust. 2, pkt 1) polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 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 (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 491), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1.*

Nabrzeża: Czeskie, Rumuńskie i Stanów Zjednoczonych zostały wymienione w zał. nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2021 r., poz. 2334) w punkcie 3, rampa uchylna na Nabrzeżu Rumuńskim w pkt. 6.5, natomiast infrastruktura podziemna w punktach 8 + 13.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2) ustawy ooś, realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane będzie na obszarze morskim, stanowiącym zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 960), morskie wody wewnętrzne oraz częściowo na obszarze lądowym, stanowiącym w większości obszar portu morskiego w Gdyni.

Planowany projekt przyczyni się do poprawy dostępności Portu zarówno od strony lądu, jak i morza, a potrzeba jego realizacji wynika z dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych, które w dużej mierze kreowane są przez armatorów wprowadzających coraz większe statki celem ograniczenia kosztu jednostkowego transportu.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 75 ust. 7 ustawy ooś jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

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 organem właściwym do opiniowania jest Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Dla planowanego przedsięwzięcia inwestor wystąpił o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w celu uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT.1 z dnia 27.01.2023 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (<http://www.ekoportal.pl>), prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś, pod numerem 456/2023.

Działając na podstawie art. 64 oraz art. 78 ust. 1 i 2 w związku z art.71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT.2 z dnia 27.01.2023 r. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w opinii znak INZ.8103.157.2022.IK EZD:INZ1.8103.75.2022.IK z dnia 07.12.2022 r. zaopiniował ww. przedsięwzięcie jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określić warunki realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim.

Warunki wykorzystania obszaru morskiego na etapie realizacji inwestycji:

1. W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac remontowych, naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich. Dodatkowo wykonawca przed przystąpieniem do robót czerpalnych i zasypowych winien opracować instrukcję postępowania w przypadku awarii na wodach morskich zatwierdzoną przez Kapitanat Portu Gdynia określającą siły i środki którymi dysponuje oraz system powiadamiania.
2. Zamierzenie inwestycyjne na etapie budowy wymaga od wykonawcy robót opracowania i zatwierdzenia w Urzędzie Morskim w Gdyni instrukcji postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla środowiska morskiego stanowiącej uzupełnienie obowiązującego „Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych”.
3. Stacjonowanie jednostek pływających realizujących inwestycję możliwe jest jedynie w wyznaczonym do tego przez dyspozytora Portu miejscu.
4. Tankowanie jednostek pływających należy wykonywać w sposób zgodny z Przepisami Portowymi Urzędu Morskiego w Gdyni.
5. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu muszą być usunięte po zakończeniu prac budowlanych.
6. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zagospodarować przez wykonawców robót budowlanych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym

zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2020 poz. 797). Odpady należy gromadzić w specjalnie na ten cel przeznaczonych kontenerach i zbiornikach w miejscach do tego wyznaczonych, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem do środowiska. Wszystkie odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym firmom posiadającym zezwolenia na zbieranie, przetwarzanie oraz transport a następnie poddawać odzyskowi lub unieszkodliwieniu. Odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne magazynować należy w sposób selektywny w specjalnie do tego celu przeznaczonych pojemnikach i kontenerach ustawionych na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych.

7. Realizacja inwestycji wymaga zapewnienia adekwatnej przepustowości urządzeń odbiorczych w trakcie realizacji inwestycji - ścieki ze statków w czasie trwania budowy inwestycji, będą zagospodarowywane zgodnie z „Portowym planem gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w Porcie Gdynia”.
8. Należy zastosować nowoczesne technologie i materiały, umożliwiające skrócenie czasu realizacji robót budowlanych.
9. W przypadku zamierzenia odłożenia w morzu na kłapowisku urobku czerpalnego (niezanieczyszczonego) należy postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 roku w sprawie wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz zatapianie w morzu odpadów i innych substancji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni w opinii znak SE.ZNS.80.4910.6.23 z dnia 14.02.2023 r., nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w opinii znak GD.RZŚ.4901.8.2023.MBC.1 z dnia 10.02.2023 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Wody opadowe odprowadzać po podczyszczeniu do wód basenu portowego.
2. Rozstawić pływające zapory w trakcie wykonywania prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń w wodzie.
3. Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
4. Urobek z prac czerpalnych wykorzystać w celu załadownienia części portu lub wywozić na kłapowisko w zależności od wyników przeprowadzonych wcześniej badań.
5. 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.
6. Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
7. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
8. 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.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT.5 z dnia 31.03.2023 r. tutejszy organ wezwał Inwestora do uaktualnienia, w związku z aktualizacją „Planu gospodarowania wodami w

dorzeczu Wisły”, przyjętego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300) informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia dot. lokalizacji i oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w ww. dokumencie.

Pismem znak DSO-614/3/23/EBI/8/PW z dnia 14.04.2023 r. inwestor uzupełnił powyższe.

Działając na podstawie art. 64 oraz art. 78 ust. 1 i 2 w związku z art.71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT.9 z dnia 25.05.2023 r. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, jako organ opiniujący w przedmiotowym postępowaniu, pismem znak INZ.9202.22.2.2023.IK EZD:INZ1.9202.10.2.2023.IK z dnia 15.05.2023 r. podtrzymał przedmiotowe stanowisko.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, jako organ opiniujący w przedmiotowym postępowaniu, w opinii znak SE.ZNS.80.4910.20.23 z dnia 12.05.2023 r., nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku jako organ opiniujący w przedmiotowym postępowaniu, opinii znak GD.RZŚ.4901.8.2023.MBC.2 z dnia 02.05.2023 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Wody opadowe odprowadzać po podczyszczeniu do wód basenu portowego.
2. Rozstawić pływające zapory w trakcie wykonywania prac czerpalnych i zasypowych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się potencjalnych zanieczyszczeń w wodzie.
3. Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych (np. pływające zapory sorpcyjne, maty chłonne itp.).
4. Urobek z prac czerpalnych wykorzystać w celu załadownienia części portu lub wywozić na kłapowisko w zależności od wyników przeprowadzonych wcześniej badań.
5. 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.
6. Plac budowy wyposażać w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
7. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
8. 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uwzględnił w osnowie niniejszej decyzji warunków, które dotyczą zagadnień bezpośrednio regulowanych w obowiązujących przepisach, które miały w związku z tym charakter informacyjny lub pouczenia m.in.:

- ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072),
- ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.), regulującej sposób postępowania z odpadami,
- ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515 ze zm.),
- rozdział 7 rozporządzenia 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,
- rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 roku w sprawie wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz zatapianie w morzu odpadów i innych substancji (Dz. U. z 2016 r. Nr 22 poz. 166);
- rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. z 2021 r. poz. 935 ze zm.).

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 kryteria 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, 21-29 oraz uchwały o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- dyrektora urzędu morskigo – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;
- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

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, tj.:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których

oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
- d) emisji i występowania innych uciążliwości,
- e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
- f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
- g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
- c) obszary górskie lub leśne,
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- h) gęstość zaludnienia,
- i) obszary przylegające do jezior,
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
- c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

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

Planowane przedsięwzięcie jest jednym z etapów inwestycji pn. „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia”.

Jednym z głównych celów przedsięwzięcia jest umożliwienie sprawnej obsługi ładunków realizowanej w rejonie Basenu V. W związku z tym, przedsięwzięcie podzielone zostało na dwie części:

- Część I – polegająca na: przebudowie linii Nabrzeża Czeskiego w Basenie V, w sposób umożliwiający przyjmowanie większych jednostek ro – ro o długości ok. 240 m oraz pozyskaniu nowych powierzchni składowych (na załadowanym obszarze) – przebudowa tego rejonu Portu Gdynia przyczyni się do wzrostu przeładunków w systemie ro-ro i wzmocnienia atrakcyjności Portu Gdynia dla operatorów transportujących towary w tym systemie;
- Część II – polegająca na: przebudowie Nabrzeża Rumuńskiego w sposób umożliwiający jak najbardziej uniwersalne wykorzystanie tego rejonu portu.

Wstępny szacunkowy bilans terenu $\pm 10\%$.

Tabela nr 1. Szacunkowe zestawienie powierzchni pod planowaną inwestycję

Planowany rodzaj zabudowy		Planowana powierzchnia [m ²]
Część I		
Załadowanie części Basenu V		
Nawierzchnia placów manewrowych (betonowa)	-	14 562
Rampy A i A' na Nabrzeżu Czeskim	-	1 080
Nabrzeże Czeskie	-	913
Nabrzeże Rumuńskie	-	300
Nabrzeże Stanów Zjednoczonych	-	310
Rozbiórka rampy B na Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych	-	1 791
Umocnienie dna	-	27 465
Nawierzchnia zabruku, kostka kamienna	-	0
Część II		
Przebudowa linii Nabrzeża Rumuńskiego		
Nabrzeże - płyta żelbetowa	-	2 464
Nawierzchnia betonowa z torem poddźwigowym	-	1 680
Nawierzchnia betonowa z torami kolejowymi	-	2 268
Nawierzchnia z kostki betonowej	-	87
Umocnienie dna	-	1 258
Teren przeznaczony pod inwestycję	-	54 178

Część I planowanego przedsięwzięcia stanowi Fazę 2 projektu inwestycyjnego pn.: „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia”, która obecnie jest na etapie prac przygotowawczo – projektowych. Docelowo projekt ma polegać na rozbudowie infrastruktury

dostępu dla statków w basenach IV i V Portu Gdynia oraz przebudowie dostępu lądowego „ostatniej mili” do tego rejonu portu.

Realizowany projekt wpisuje się w realizację unijnych celów długoterminowych Inicjatywy „Connecting Europe” (CEF), którymi dla sektora transportu są m.in.: ukończenie prac nad siecią bazową TEN-T do 2030 r., przejście na ekologiczną, konkurencyjną i zintegrowaną mobilność, postęp w pracach nad ukończeniem kompleksowej sieci TEN-T do 2050 r.

„Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia” jest kluczowa dla rozwoju portu i przyczyni się pośrednio do zmniejszenia presji działalności portowej na środowisko, poprzez m.in.: poprawę dostępu drogowego, kolejowego, zapewnienie intermodalności oraz zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury portowej.

W zakresie projektu „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia”, przewidziane są następujące fazy:

- Rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV – Faza 1;
- Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2;
- Dostęp drogowo – kolejowy do Basenów IV i V – Faza 3.

Wykonanie dokumentacji przygotowawczo – projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia” jest ujęte w Umowie o Dofinansowanie (UoD) – Grant Agreement No. INEA/CEF/TRAN/M2020/2408415 for the action "Preparatory works for the Investment Task "Development of access infrastructure in the Port of Gdynia".

Planowane przedsięwzięcie w 2017 r. zostało ujęte również w Planie Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk (projekt nr 1222), wynika również z kierunków działań określonych w „Strategii Rozwoju Portu Gdynia do roku 2027”.

Na podstawie dokumentacji stworzonej w ramach powyższego projektu w kolejnej unijnej perspektywie finansowej 2021 – 2027 realizowane będą prace budowlane.

Celem projektu inwestycyjnego, który zostanie zrealizowany na podstawie dokumentacji przygotowanej w ramach powyżej opisanego projektu jest rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV i V, umożliwiającej sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu – zwiększenie połączeń, zwiększenie zdolności przeładunkowej, zapewnienie efektywnego transportu. Rezultatem projektu jest rozwój obsługi statków ro – ro mających ponad 180 m długości oraz zwiększenie bezpieczeństwa ich manewrowania w porcie. Rozpoczęcie robót budowlanych planuje się w 2024 roku.

Planowany projekt przyczyni się do poprawy dostępności Portu zarówno od strony lądu, jak i morza, a potrzeba jego realizacji wynika z dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych, które w dużej mierze kreowane są przez armatorów wprowadzających coraz większe statki celem ograniczenia kosztu jednostkowego transportu.

Dostosowanie się portu do coraz większych statków wiąże się właśnie z inwestycjami takimi jak pogłębianie i wzmocnianie nabrzeży, które będą możliwe po opracowaniu dokumentacji będącej przedmiotem niniejszego projektu. Przy wzroście ruchu pojazdów i jednostek tocznych (ruch ro – ro) niezbędne jest także znaczące poprawienie dostępu drogowo – kolejowego na odcinku „ostatniej mili”, gdyż obecnie funkcjonująca jedyna droga gminna (ul. Janka Wiśniewskiego), prowadząca do tego rejonu portu, stanowi jednocześnie główną drogę dojazdową do centrum miasta. Dlatego udrożnienie ul. Przelotowej (Faza 3), która dziś stanowi zdegradowaną technicznie drogę technologiczną przy terenach stoczniowych jest jedynym rozwiązaniem, aby wschodnia część Portu Gdynia (w tym szczególnie baseny IV i V) nie została odcięta od

sprawnego dostępu drogowego. Nie ma technicznej możliwości dla innego, bardziej ekologicznego dostępu do portu. Jednocześnie dojazd drogowy „ostatniej mili” jest niezbędny dla intermodalnej obsługi ładunków zjednostkowanych w relacji lądowo – morskiej.

Ze względu na różny stopień zaawansowania prac dla poszczególnych faz projektu, położenie w różnych rejonach portu (Basen IV, Basen V, droga komunikacyjna pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią portu) oraz zakładany różny czas ich realizacji, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych faz będą procedowane oddzielnie.

Część II przedsięwzięcia, obejmująca przebudowę ok. 300 m odcinka Nabrzeża Rumuńskiego, będzie stanowić odrębne zadanie inwestycyjne, niefinansowane z ww. funduszy unijnych i dedykowane obsłudze innych typów statków niż ro-ro.

Jego realizacja będzie kontynuacją zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie – Faza I”, polegającego na przebudowie końcowego odcinka nabrzeża Rumuńskiego o dł. 355,89 m wraz z robotami czerpalnymi do głębokości 13,5 m – bez umocnienia dna, wykonanej w latach 2014 – 2016. Realizacja Części II obecnie planowanego przedsięwzięcia spowoduje wyrównanie linii Nabrzeża Rumuńskiego pomiędzy odcinkiem przebudowanym w latach poprzednich, a mającym powstać w wyniku realizacji Części I planowanego przedsięwzięcia. W ten sposób utworzona zostanie jednolita, zmodernizowana linia Nabrzeża Rumuńskiego, co przyczyni się do bardziej elastycznego wykorzystania tego rejonu portu oraz zwiększenia bezpieczeństwa cumowania statków przy nabrzeżu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do poprawy konkurencyjności Portu w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej, poprawy dostępności portu od strony lądu (transport drogowy i kolejowy) oraz morza (transport morski), poprzez zwiększenie ilości połączeń i zapewnienie efektywnego transportu. Realizacja projektu umożliwi sprawną obsługę środków transportu morskiego i lądowego, a także przyczyni się do ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko, jak również umożliwi utrzymanie charakteru portu uniwersalnego oraz zwiększenia bezpieczeństwa nawigacyjnego statków i sprawności transportu.

Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V będzie realizowane w rejonie niżej wymienionych nabrzeży:

- Rumuńskiego,
- Czeskiego,
- Stanów Zjednoczonych.

Główne i najcięższe roboty budowlane polegające na stworzeniu nowych powierzchni manewrowo – składowych i linii cumowniczych obejmą części akwenu Basenu V. Z kolei zaplecze ww. basenu, znajdujące się w granicach planowanego przedsięwzięcia przeznaczone będzie pod przebudowę/budowę:

- sieci podziemnych wraz z przyłączeniem ich do istniejącej infrastruktury portowej;
- budowę nowych nawierzchni kolejowo – drogowych;
- niezbędne prace budowlane celem przyłączenia omawianego terenu do istniejącego układu komunikacyjnego.

Po wschodniej stronie tereny lądowe przeznaczone pod realizację zamykają się pomiędzy linią Nabrzeża Stanów Zjednoczonych, a ulicą Dokerów, po zachodniej pomiędzy linią Nabrzeża Rumuńskiego, a ul. Rumuńską, natomiast od południa pomiędzy linią Nabrzeża Czeskiego, a

ul. Indyjską. Na ww. terenie zlokalizowane są magazyny i place dedykowane obsłudze towarów transportowanych drogą morską w systemie ro – ro oraz lo – lo.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na poniżej wymienionych obszarach, natomiast znajduje się od nich w następujących odległościach:

- obszarów wodno – błotnych, innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek – ok. 3,4 km (ujście Chylonki), ok. 8 km (jezioro Kackie);
- obszarów wybrzeży i środowiska morskiego – ok. 2,3 km (Zatoka Pucka);
- obszarów górskich – >400 km (Góry Świętokrzyskie);
- obszarów leśnych – ok. 1,8 km (lasy w Gdyni Grabówku);
- stref ochronnych ujęć wód – ok. 3,7 km (strefa bezpośrednia portowego ujęcia wody);
- obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych – w regionie wodnym Dolnej Wisły nie ma ustanowionych obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych;
- obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000, oraz pozostałych form ochrony przyrody – ok. 2,3 km Obszar Natura 2000 „Zatoka Pucka” PLB220005, ok. 5,0 km Obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032; ok. 6,5 km Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105,
- obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – ok. 1,5 km (śródmieście w Gdyni),
- obszarów przylegających do jezior – ok. 16 km (Jez. Wyspowo);
- uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej – ok. 7 km (m. Sopot).

Obszar przeznaczony pod realizację planowanego przedsięwzięcia jest w 90% pokryty szczelną nawierzchnią betonową, a co za tym idzie nie występuje tutaj żadna roślinność wysoka. Natomiast na torowiskach zlokalizowanych w drugiej linii nabrzeża Rumuńskiego występuje roślinność trawiasta.

Najbliżej terenu przedsięwzięcia w odległości ok. 5 m od niego znajduje się szpaler ok. 30 topoli pomiędzy ul. Dokerów od strony Alei Solidarności, a torowiskiem na zapleczu Nabrzeża Czeskiego. Drzewa mają przycięte korony i liczne uschnięte gałęzie. Ok. 5 szt. to drzewa uschnięte całkowicie stanowiące obecnie zagrożenie.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w północno – wschodniej części miasta Gdynia, na terenie portu morskiego. Na obszarze przedsięwzięcia brak jest obiektów zabytkowych, natomiast w odległościach 250 i 400 m od przedsięwzięcia zlokalizowane są obiekty wpisane do rejestru zabytków, o których mowa w art. 7 pkt 1 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dn. 23 lipca 2003 r. (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 840 ze zm.).

Ponadto rejon Nabrzeża Stanów Zjednoczonych zgodnie z informacjami ujętymi w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni” zatwierdzonym uchwałą nr XI/342/19 Rady Miasta Gdyni z 28 sierpnia 2019 r. zlokalizowany jest w strefie ochrony konserwatorskiej II – obszary ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień.

Na takich terenach obowiązują m.in.:

- zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej; w szczególności zachowana powinna zostać historyczna kompozycja;
- ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznego wartościowej zabudowy oraz zachowanie najcenniejszych obiektów historycznych, a w szczególności bryły i układu elewacji;
- kształtowanie struktury przestrzennej nowej zabudowy uwzględniające nawiązujące do zabudowy historycznej zlokalizowanej w chronionym otoczeniu.

Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się w terenie oznaczonym: 1f t. j. zespół budowli przemysłowo – magazynowych, dworcowych oraz administracyjnych portu handlowego – znaczna część z nich stanowi wybitne realizacje różnych nurtów stylowych modernizmu – od form umiarkowanych (np. Dworzec Morski) do awangardowych (np. elewator zbożowy).

W rejonie Basenu IV zlokalizowane są następujące obiekty wpisane do rejestru zabytków:

42 – elewator zbożowy, Nabrzeże Indyjskie, ul. Indyjska 1;

43 – Dworzec Morski, obecnie Muzeum Emigracji ul. Polska 1;

44 – magazyn długoterminowy H ul. Polska 17;

45 – chłodnia w porcie ul. Polska 20;

65 – zespół łuszczeni ryżu ul. Indyjska 7/Celna 2;

70 – budynek dawnego magazynu tytoniowego ul. Polska 7.

Jednym z elementów planowanego przedsięwzięcia będą prace czerpalne i zasypowe w Basenie V, w tym:

- przy załadunku części Basenu V wraz z przebudową linii Nabrzeża Czeskiego (Część I):
- roboty zasypowe (załadunek części Basenu V o powierzchni 20 000 m²) – kruszywo w ilości ok. 200 000 m³ z najbliższych zwirowni lub wykorzystanie urobku z prac czerpalnych prowadzonych na terenie portu w ramach innych działań inwestycyjnych;
- prace pogłębiarskie o kubaturze ok. 200 000 m³ – urobek spełniający parametry techniczne wykorzystany do załadunku basenu; pozostała część zdeponowana w morzu we wskazanym miejscu przez Urząd Morski w Gdyni;
- prace czerpalne o kubaturze ok. 15 000 m³ wzdłuż nowego Nabrzeża Czeskiego w pasie szerokości do 25 m oraz wzdłuż Nabrzeża Rumuńskiego na długości do 300 m i Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości do 300 m, w pasie szerokości do 50 m;
- przy przebudowie linii Nabrzeża Rumuńskiego (Część II):
- wykonanie prac czerpalnych o kubaturze ok. 60 000 m³ wzdłuż przebudowywanego nabrzeża w pasie szerokości ok. 50 m, z wywozem urobku na kłapowisko.

Przewiduje się, że kubatura robót czerpalnych wyniesie ok. 275 000 m³ ± 10%, zasypowych ok. 200 000 m³ ± 10%.

Zgodnie z zapisami Art. 2 pkt 7 ww. ustawy z 14 grudnia 2012 roku o odpadach przepisów ustawy nie stosuje się do osadów przemieszczanych 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 czerwcu 2014 roku zostały wykonane przez Instytut Morski w Gdańsku badania osadów dennych z akwenów portowych przeznaczonych pod realizację projektu „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etap I-III”.

W ramach ww. badań ogółem zostało pobranych 196 próbek osadów dennych zalegających w akwenach portowych w tym 10 w rejonie Basenu V.

Na podstawie przeprowadzonego opisu makroskopowego rdzeni osadów oraz analizy sitowej stwierdzono występowanie w rejonie Basenu V piasków średnio i drobnoziarnistych, piasków bardzo drobnoziarnistych, mulistego piasku drobno i bardzo drobnoziarnistego z przewarstwieniami ilu lub torfu, mułów ilastych, pospółki piaszczystej i żwirowo-piaszczystej.

W wyniku przeprowadzonego porównania ze stężeniami określonymi w załączniku do nieobowiązującego już rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz. U. Nr 55 z 2002 roku, poz. 498) stwierdzono, że stężenia metali ciężkich, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA) i polichlorowanych bifenyli (PCB) we wszystkich pobranych próbkach osadów dennych są niższe od wartości, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że stężenia substancji są niższe niż wymienione w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz. U. Nr 128 z 2004 roku, poz. 1347), a zatem zgodnie z § 7 ww. rozporządzenia uznaje się osady denne nie posiadają składników i właściwości powodujących zaliczenie do odpadów niebezpiecznych.

Ponadto z wykonanych dodatkowych badań właściwości osadów dennych wynika, że w badanych próbkach nie stwierdzono cech drażniących H4, żrących H8, zakaźnych H9, szkodliwych H5, toksycznych H6 i ekotoksycznych H14.

W związku z powyższym należy uznać, że badane osady denne nie wykazują właściwości niebezpiecznych powodujących, że mogłyby zostać uznane za odpady niebezpieczne, a co za tym idzie nie mają zastosowania przepisy ustawy o odpadach w przypadku do osadów przemieszczanych w obrębie wód powierzchniowych.

Dlatego też, urobek może być wywieziony na kłapowisko lub wykorzystany do załadownia części Basenu V po uzyskaniu decyzji wydanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

Zapisy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz. U. Nr 55, p. 498 z 2002 r.), które zostało uchylone w roku 2013 zostały transponowane do obowiązującego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 roku w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796), w związku z tym metodologia oraz stężenia graniczne substancji nie uległy zmianie. Zgodnie z zapisami zawartymi w poz. 11 Załącznika do ww. Rozporządzenia urobek z pogłębiania może być wykorzystany do budowy, rozbudowy i utrzymania budowli hydrotechnicznych takich jak m. in. pola refulacyjne, obiekty infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich, zabezpieczanie brzegów, itp. pod warunkiem, że zostało to uwzględnione w decyzji wydanej na podstawie m. in. przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przepisów prawa budowlanego.

Urząd Morski w Gdyni działając 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) uznaje badania czystości osadów dennych za ważne maksymalnie 5 lat od daty wykonania analizy.

W związku z czym, potencjalny wykonawca prac czerpalnych przed przystąpieniem do robót będzie zobligowany wykonać ponowne badania oraz „Raport 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”.

Na etapie powstawania koncepcji planowanego przedsięwzięcia rozważane były rozwiązania wariantowe. Ze względu na charakter inwestycji nie rozważano wariantów lokalizacyjnych.

Rozważane warianty przebudowy nabrzeża Czeskiego były związane z koniecznością jednoczesnej obsługi dużych statków masowych (masowiec 70 000 DWT (L = 250m, B=35m) w pierwszej części nabrzeża Rumuńskiego i obsługi dużych statków ro-ro (L = 240m) w Basenie V.

Głównym czynnikiem determinującym wybór wariantu do realizacji była analiza nawigacyjna wykonana dla poszczególnych wariantów części I planowanego przedsięwzięcia.

Wariant 1

Rozważany Wariant 1 obejmował:

- poszerzenie rampy A do obsługi dużych statków ro-ro do szerokości 45 m;
- demontaż części ruchomej rampy A';
- załadowanie fragmentu Basenu V o pow. ok. 2 013 m², na zapleczu poszerzonej i odtworzonej rampy TA';
- poszerzenie rampy B do szerokości całkowitej 30 m;
- wykonanie nowej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych wysuniętej na wodę, tworzącej jedną linię z poszerzoną rampą B wraz z załadowaniem fragmentu Basenu V o pow. ok. 8 136 m²;
- wykonanie nowej linii cumowniczej Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości ok. 205 m;
- przebudowę Nabrzeża Rumuńskiego wg. projektu BP WUPROHYD (II etap) lub istniejącej zabudowy Basenu V z wyrównaniem linii cumowniczo-odbojowej na stanowisku ro-ro przy Nabrzeżu Rumuńskim
- wykonanie zasypów i wzmocnienia gruntu na terenach załadowanych wraz z wykonaniem nawierzchni.

W omawianym wariantcie przeanalizowano lokalizację 4 stanowisk: trzech do obsługi jednostek w systemie ro – ro i jedno do obsługi masowców.

Sytuacja manewrowa jednostek jest mocno ograniczona przez zawężenie basenu występujące przy cumowaniu dwóch dużych jednostek: jednej typu ro – ro przy rampie B, oraz masowca przy nabrzeżu Rumuńskim. Dodatkowo, manewrowanie statków ro-ro dobijających do rampy A będzie utrudnione przez skośnie przebiegające nabrzeże Czeskie.

Wariant 2

Rozważany Wariant 2 obejmował:

- poszerzenie rampy A do obsługi dużych statków ro-ro do szerokości 45 m;
- demontaż części ruchomej rampy A';
- załadownienie fragmentu Basenu V o pow. ok. 2 425 m², na zapleczu poszerzonej i odtworzonej rampy TA' oddalonej od obecnej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych o 38 m;
- poszerzenie rampy B do szerokości całkowitej 40 m;
- wykonanie nowej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych wysuniętej na wodę, tworzącej jedną linię z poszerzoną rampą B wraz z załadownieniem fragmentu Basenu V o pow. ok. 10 525 m²;
- wykonanie nowej linii cumowniczej Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości ok. 205 m;
- przebudowę Nabrzeża Rumuńskiego wg. projektu BP WUPROHYD (II etap) lub istniejącej zabudowy Basenu V z wyrównaniem linii cumowniczo-odbojowej na stanowisku ro-ro przy Nabrzeżu Rumuńskim
- wykonanie zasypów i wzmocnienia gruntu na terenach załadownionych wraz z wykonaniem nawierzchni.

Wariant 3

Rozważany Wariant 3 obejmował:

- poszerzenie rampy A do obsługi dużych statków ro-ro;
- demontaż części ruchomej rampy A';
- przesunięcie linii nabrzeża Czeskiego w głąb Basenu V wraz z załadownieniem fragmentu Basenu V o pow. ok. 15 800 m²,
- budowę Rampy TA' odsuniętej od istniejącej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych;
- poszerzenie rampy B do szerokości ok. 40 m;
- wyrównaniu linii cumowniczo-odbojowej nabrzeża Rumuńskiego od istniejącego uskoku przy pachole nr 34 w stronę nabrzeża Czeskiego;
- wykonanie nowej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych wysuniętej na wodę, tworzącej jedną linię z poszerzoną rampą B wraz z załadownieniem fragmentu Basenu V o pow. ok. 10 525 m²;
- wykonanie nowej linii cumowniczej Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości ok 205 m;
- wykonanie robót czerpalnych o kubaturze ok 200 000 m³;
- wykonanie zasypów i wzmocnienia gruntu na terenach załadownionych wraz z wykonaniem nawierzchni.

Wariant 3 jest zbliżony nawigacyjnie do poprzednio opisanego wariantu.

Trudna sytuacja manewrowa poprawiona została przez wyeliminowanie skosu nabrzeża Czeskiego, jednakże sytuacja przewężeń w rejonie rampy B pozostaje niezmienna i znacznie utrudnia wejście statkom ro-ro cumującym przy rampach A i TA'.

Wariant 4 (Inwestorski)

Rozważany Wariant 4 obejmował:

- przesunięcie istniejącej linii rampy A przy Nabrzeżu Czeskim maksymalnie o 153 m w głąb akwenu Basenu V i stworzenie nowej linii Nabrzeża Czeskiego wraz z rampami A i A';
- załadownienie fragmentu Basenu V o pow. ok. 17 712 m²;
- rozbiórkę istniejącej stalowej konstrukcji górnej rampy A;
- demontaż części ruchomej rampy A';

- likwidację rampy B;
- wyrównanie systemem odbojnic linii cumowniczo-odbojowej Nb. Rumuńskiego, na odcinku od skrzyni nr 20 do projektowanej nowej linii Nabrzeża Czeskiego;
- wykonanie remontu ściany odwodnej i ścieżki cumowniczej oczepu Nabrzeża Rumuńskiego na odcinku od nowej linii Nabrzeża Czeskiego do głębokowodnej konstrukcji nabrzeża;
- wykonanie remontu ściany odwodnej i ścieżki cumowniczej oczepu Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na odcinku od nowej linii Nabrzeża Czeskiego do rozebranej rampy B;
- wykonanie robót czerpalnych;
- wykonanie umocnienia dna wzdłuż nabrzeży Rumuńskiego, nowego Czeskiego i Stanów Zjednoczonych;
- wykonanie zasypów i wzmocnienia gruntu na terenach załadowanych wraz z wykonaniem nawierzchni.

Sytuacja przedstawiona w Wariancie 4 umożliwi łatwiejsze manewrowanie jednostek w Basenie V. Jest to spowodowane rozbiórką rampy B i pozostawieniem jedynie trzech stanowisk do obsługi statków dużych (czy to ro – ro, czy masowców).

Przebudowa nabrzeża Rumuńskiego umożliwi przygotowanie stanowiska statkowego uniwersalnego, umożliwiającego obsługę zarówno masowców jak i statków typu ro – ro. Stanowisko to zostałyby umiejscowione w narożniku nowego nabrzeża Czeskiego (poprowadzonego prostopadłe do linii Nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych) oraz Nabrzeża Rumuńskiego.

Nowe stanowisko umiejscowione w narożniku nowego nabrzeża Czeskiego oraz pogłębionego nabrzeża Stanów Zjednoczonych (głębokość dostosowana do dużych statków ro-ro) będzie umożliwiało swobodny dostęp statków ro-ro.

W tym wariancie, cumowanie przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych będzie możliwe jedynie dla statków małych (o szerokości do około 15 m + 17 m) – w innym przypadku może powstać ponownie przewężenie utrudniające dostęp do stanowisk ro-ro.

Wariant 5

Rozważany Wariant 5 obejmował:

- poszerzenie rampy A do obsługi dużych statków ro-ro do szerokości 45 m wraz załadowaniem ok. 500 m²;
- demontaż części ruchomej rampy A';
- załadowanie fragmentu Basenu V o pow. ok. 2 625 m², na zapleczu poszerzonej i odtworzonej rampy TA' oddalonej od obecnej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych
- likwidację rampy B;
- wykonanie nowej linii cumowniczej Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości ok. 240 m;
- przebudowę Nabrzeża Rumuńskiego wg. projektu BP WUPROHYD (II etap) lub istniejącej zabudowy Basenu V z wyrównaniem linii cumowniczo-odbojowej na stanowisku ro-ro przy Nabrzeżu Rumuńskim
- wykonanie zasypów i wzmocnienia gruntu na terenach załadowanych wraz z wykonaniem nawierzchni.

W przypadku tego wariantu przy cumującym masowcu przy Nabrzeżu Rumuńskim duże statki ro-ro mogą podchodzić do ramp A i A' bez asysty holowników. Usunięcie rampy B ułatwi nawigację.

W ramach oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko rozpatrywanych wariantów w pierwszej kolejności określono kryteria oceny, następnie dokonano oceny punktowej określonej dla każdego kryterium czy podkryterium a następnie w przypadku kryteriów złożonych z podkryteriów dokonano przeliczenia na ocenę ważoną.

Jak wynika z KIP planowanego przedsięwzięcia największe oddziaływanie na środowisko będzie miał etap realizacji. Z analizowanych rozwiązań największym oddziaływaniem charakteryzuje się wariant 5 a najmniejszym wariant 3. Jednakże należy podkreślić, że różnice w ocenie wariantów w tym zakresie są nieznaczne.

Jednak, jak wynika z przeprowadzonej analizy nawigacyjnej dla poszczególnych wariantów sytuacja manewrowa jednostek zarówno w wariacie 1 i 2 jest mocno ograniczona przez zawężenie basenu występujące przy cumowaniu dwóch dużych jednostek (jednego statku masowego i ro – ro). Dodatkowo skośna linia nabrzeża Czeskiego utrudnia podejście dużego statku ro – ro do przebudowanej (poszerzonej) rampy A. Układ taki zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji morskiej, co może mieć negatywny wpływ na środowisko w przypadku rozlewu substancji ropopochodnych do wód portowych.

W związku z powyższym rozpatrywano wariant 3, w którym dodatkowo wprowadzono prostą linię nabrzeża Czeskiego z jednoczesnym załadowaniem części akwenu Basenu V pod przysłe place składowo – manewrowe dla przeładowywanych towarów w systemie ro – ro.

Wariant 3 nie rozwiązywał jednak istotnej z punktu widzenia nawigacji w tym akwenu kwestii przewężenia w rejonie rampy B przy cumowaniu dwóch dużych statków. W związku z powyższym, rozwiązania te zostały odrzucone ze względów funkcjonalnych.

Dopiero zaproponowane w wariacie 5 i utrzymane w wariacie inwestorskim docelowe usunięcie rampy B umożliwi znacznie łatwiejsze manewrowanie jednostek w Basenie V.

Ze względów na oszacowane oddziaływania na poszczególne elementy środowiska wariant Inwestorski został skalsyfikowany jako najkorzystniejszy.

Oddziaływania na środowisko na etapie eksploatacji poszczególnych wariantów są porównywalne i związane z oddziaływaniami pośrednimi wynikającymi z obsługi statków przy przebudowanej infrastrukturze portowej. Oddziaływania te będą związane z emisją hałasu i spalin z cumujących statków, zużyciem wody pitnej oraz zrzutem odpadów statkowych – część z tych oddziaływań generowana w wyniku funkcjonowania załogi na statku np. odpady, woda. W tym przypadku, nie ma znaczącej różnicy w liczebności załogi w odniesieniu do wielkości statku i zazwyczaj wynosi od 10 do 15 ludzi.

Jeżeli chodzi o emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w wyniku spalania paliw przez statki to istniejąca infrastruktura w rejonie Basenu V umożliwi obsługę czterech mniejszych jednostek. Po przebudowie nabrzeża Czeskiego jednocześnie będzie możliwa obsługa jedynie trzech statków, w związku z powyższym, zmiana ta nie wpłynie na zmianę istniejącego klimatu akustycznego i stanu aerosanitarnego.

Dlatego też, można stwierdzić, że oddziaływania na etapie eksploatacji nie ulegną dużej zmianie w stosunku do stanu istniejącego, gdyż obecnie w tym rejonie możliwa jest obsługa czterech małych statków.

W związku z powyższym, ze względów bezpieczeństwa i dogodności nawigacyjnej dla statków do realizacji wybrano Wariant Inwestorski.

Podsumowując planowane przedsięwzięcie będzie miało zauważalny wpływ na środowisko jedynie w trakcie realizacji. W trakcie eksploatacji, jego oddziaływanie będzie porównywalne do stanu aktualnego. Pozostawienie tego terenu w aktualnej postaci, w dłuższym okresie czasu

jest nie do utrzymania, ze względu na konieczność modernizacji i rozbudowy Portu Gdynia, tym bardziej w świetle aktualnych wydarzeń i uwarunkowań międzynarodowych, jak również ze względu na presję antropogeniczną.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko wystąpi przede wszystkim na etapie budowy (hałas, zanieczyszczenie wody zawiesinami, odpady). Oddziaływania te będą mieć charakter lokalny i ograniczony w czasie.

Zanieczyszczenia atmosfery powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, dźwigów, koparek, agregatów, pogłębiarek (opcjonalnie), sprężarek powietrza itd. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany. 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 2021 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r., poz. 845).

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się bezpośrednio emisji do powietrza – planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie już istniejących nabrzeży oraz załadunku fragmentu istniejącego basenu portowego.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania tego rejonu portu, a jedynie zapewni sprawniejszy przeładunek transportowanych drogą morską towarów oraz dostosuje go do obsługi większych statków i zapewni większą przestrzeń do obsługi przeładowanych towarów.

Nabrzeża Rumuńskie, Czeskie i Stanów Zjednoczonych oraz infrastruktura drogowo – kolejowa na ich zapleczu służą do obsługi statków cumujących przy ww. nabrzeżach przy użyciu maszyn przeładunkowych oraz pojazdów i składów kolejowych, które są źródłem emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw silnikowych, takich przede wszystkim jak: tlenki azotu i węgla oraz w mniejszym stopniu: pyłu (w tym pyłu zawieszzonego PM_{2,5} i PM₁₀) i dwutlenku siarki.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane etapami, w związku z tym, nie ma możliwości jej realizacji przy zamknięciu tego rejonu portu – przeładunki muszą być bowiem realizowane tak, aby przez cały czas była dostępna przynajmniej jedna rampa do obsługi statków ro – ro. W fazie eksploatacji, przy przebudowanym Nabrzeżu Czeskim, przy rampach A i A' będą cumowały jednostki ro – ro zgodnie z obecnie wykorzystywaną technologią obsługą statków tego typu w Porcie Gdynia. Z kolei do nowych linii Nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych statki będą cumowane w sposób tradycyjny t.j. przycumowane do nabrzeża przy pomocy cum zaczepianych o polery. Nie zmieni się więc technologia obsługi jednostek na analizowanych nabrzeżach.

Umożliwienie obsługi większych statków niekoniecznie musi się wiązać ze zwiększeniem emisji do powietrza, ponieważ cechują się one z reguły większymi pojemnościami przeładunkowymi na jednostkę spalanej paliwa. W związku z obecnie panującymi trendami nie jest również wykluczone zastosowanie w nich silników elektrycznych, co całkowicie wyeliminuje emisję spalin z tych urządzeń.

Emisja obecnie występująca w tym rejonie Portu, w wyniku realizacji planowanego Przedsięwzięcia nie ulegnie więc istotnej zmianie, ponieważ jest ona również w dużej mierze uzależniona od ilości i rodzaju towarów przeładowywanych na nabrzeżu, a te podyktowane są głównie kryteriami rynkowymi (gospodarczymi). W związku z powyższym, w chwili obecnej nie jest możliwe jej oszacowanie, ponieważ charakteryzuje się ona dużą zmiennością w czasie.

Obszar przedsięwzięcia ze względu na swoje umiejscowienie nie należy do obszarów podlegających ochronie akustycznej. Najbliżej położone tereny chronione akustycznie zlokalizowane są w rejonach ulic: Śmidowicza i Wiśniewskiego (ok. 1 km kolejno na północ i południe od planowanego przedsięwzięcia) – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (przy ul. Śmidowicza) oraz zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (przy ul. Wiśniewskiego).

W fazie budowy źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane takie jak: kompresory, transport ciężarowy, maszyny budowlane, pogłębiarki (opcjonalnie) itp. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn sprzętu budowlanego. Sprzęt budowlany będzie spełniać wymogi, określone w Dyrektywie 2000/14/EC oraz Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.).

Źródłem emisji hałasu na terenie planowanego przedsięwzięcia będzie również katar o mocy akustycznej uderzenia max. ok. 120 dB. Przy założeniu czasu uderzenia 0,1 s i 1 800 uderzeń na godzinę (30x/min.), efektywny czas emisji hałasu wynosi 180 s/h, a w ciągu całego czasu odniesienia, tj. 8 godz. (28800 s) – 1440s.

Szacunkowy dobowy czas prac poszczególnych urządzeń może wynieść po 2 – 4 godziny dziennie, w zależności od rodzaju prowadzonych prac.

Faza budowy nie powinna stanowić uciążliwości dla mieszkańców najbliższych położonych budynków mieszkalnych (ok. 1 km), a czas tych niedogodności będzie ograniczony i przejściowy. Przewiduje się prace powodujące znaczną emisję hałasu (zwłaszcza praca kafara) wykonywać w porze dziennej, tzn. w godzinach 6⁰⁰÷22⁰⁰.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji hałasu – planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie już istniejących nabrzeży oraz załadunku fragmentu basenu portowego.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje żadnej zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania tego rejonu Portu, a jedynie zapewni sprawniejszy przeładunek transportowanych drogą morską towarów oraz dostosuje go do obsługi większych statków i zapewni większą przestrzeń do obsługi przeładowanych towarów.

Nabrzeża Rumuńskie, Czeskie i Stanów Zjednoczonych oraz infrastruktura drogowo – kolejowa na ich zapleczu służą do obsługi statków cumujących przy ww. nabrzeżach przy użyciu maszyn przeładunkowych oraz pojazdów i składów kolejowych, które są ruchomymi źródłami emisji hałasu. Emisja ta w wyniku realizacji planowanego Przedsięwzięcia pozostanie na podobnym poziomie, ponieważ jest ona uzależniona od ilości i rodzaju towarów przeładowywanych na nabrzeżu, a te podyktowane są głównie kryteriami rynkowymi (gospodarczymi). W związku z powyższym, w chwili obecnej nie jest możliwe jej oszacowanie, ponieważ charakteryzuje się ona dużą zmiennością w czasie.

Na etapie budowy/likwidacji przedsięwzięcia wibracje będą powodowane pracą maszyn ziemnych i zagęszczarek. Drgania mechaniczne w wielu przypadkach są czynnikiem roboczym, celowo wprowadzanym przez konstruktorów do maszyn czy urządzeń, jako niezbędny element do realizacji zadanych procesów technologicznych np. w maszynach i urządzeniach do wibracyjnego zagęszczania materiałów (gruntu).

Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkuset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwości do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny

nawet znacznie oddalone od terenu budowy. Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych przez budynki, ale nieszkodliwych dla ich konstrukcji.

Poszczególnym etapom realizacji przedsięwzięcia, w szczególności przebudowie nabrzeży i rozbiórkom towarzyszyć 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.

Pograżanie pali z użyciem kafarów (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 kafarowych 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.

Ponieważ w sąsiedztwie prac budowlanych znajdują się obiekty, które mogą znajdować się w strefie oddziaływania wibracji wywołanych przez sprzęt budowlany – projekt wykonawczy będzie zawierać następujące informacje:

- zasięgi stref oddziaływania sprzętu do pograżania pali;
- informacje o stanie technicznym i typie konstrukcji obiektów znajdujących się w strefie tych oddziaływań,
- zalecenia co do prowadzenia pomiaru drgań na tych obiektach i rozmieszczenia punktów pomiarowych oraz co do maksymalnych dopuszczalnych wartości mierzonych na obiektach,
- w razie konieczności ograniczenia poziomu drgań powinny zostać określone parametry pracy urządzeń wywołujących drgania (np. dopuszczalne wysokości spadania młota kafara, dopuszczalne częstotliwości i amplitudy pracy urządzeń wibracyjnych) oraz odległości od zabudowy, w jakich te urządzenia mogą pracować przy zachowaniu zaleconych parametrów pracy.

Na etapie prowadzenia prac kafarowych:

- pograżanie pali i inne prace powodujące wibracje będą prowadzone przez wykonawców posiadających odpowiednie do zakresu robót doświadczenie, pod nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia;
- podczas zagłębiania pali będzie prowadzony zarówno stały monitoring, jak i regularne kontrole stanu technicznego budowli i instalacji zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych robót oraz kontrole sposobu zagłębiania pali w zakresie wpływu na sąsiednie budowle i instalacje (m.in. pomiar drgań);
- prace kafarowe będą prowadzone w taki sposób, by nie naruszyć stateczności konstrukcji istniejących budynków i obiektów oraz nie narazić ich na uszkodzenia powstałe wskutek drgań. W przypadku stwierdzenia negatywnego oddziaływania na zabytkowe konstrukcje należy wstrzymać prace i dostosować technologię.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji 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.

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.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia nie powstaną ścieki przemysłowe.

Ścieki z jednostek pływających realizujących inwestycję będą odbierane wozami asenizacyjnymi i zdawane w stacji zlewnej, zlokalizowanej na terenie podczyszczalni ścieków Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. przy ul. Polskiej 45. Ścieki z podczyszczalni włączają się do sieci kanalizacji miejskiej i ostatecznie są podczyszczane na oczyszczalni w Dębogórze.

Ewentualne wody z odwodnienia wykopów będą trafiać do istniejącej kanalizacji deszczowej, której wyloty są zlokalizowane w basenach portowych i są wyposażone w systemy podczyszczające składające się z osadników i separatorów.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie generowała ścieków.

Pośrednio wytwarzanymi ściekami 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 znak: DROŚ-S.7240.17.2021/2022.AŁ

W wyniku realizacji przedsięwzięcia w rejonie basenu V będą obsługiwane większe statki, lecz ich liczebność utrzyma się na tym samym poziomie lub delikatnie wzrośnie w okresie kilkuletnim. Taka sytuacja nie będzie miała przełożenia na wielkość ścieków generowanych przez jednostki pływające, gdyż wielkość załogi na statkach handlowych to 10 – 15 osób. Można w związku z tym jednoznacznie stwierdzić, że przedsięwzięcie w rejonie Basenu V nie wpłynie ani na zmianę struktury jakościowej ścieków odbieranych ze statków, ani na sposób ich zagospodarowania.

Ścieki ze statku będą zrzucane do portowych urządzeń odbiorczych i po przejściu przez podczyszczalnię ZMPG S.A. zlokalizowaną przy ul. Polskiej na placu XXVII będą włączane do sieci sanitarnej miejskiej i docelowo oczyszczane w Dębogórze .

Reasumując:

- eksploatacja samych nabrzeży nie będzie generowała ścieków technologicznych;
- nowe konstrukcje nabrzeży nie wpłyną ani na zmianę struktury jakościowej ścieków odbieranych ze statków, ani na sposób ich zagospodarowania.

Odwodnieniu liniowemu podlegać będą place przewidywane dla planowanego przedsięwzięcia.

Odprowadzanie wód deszczowych do wylotów przy basenach portowych docelowo jest poprzedzone podczyszczeniem zgromadzonych wód w separatorach i osadnikach, umieszczonych przed wylotami wód do basenów portowych. 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 2022 r. poz. 699 ze 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.

Poszczególnym etapom realizacji przedsięwzięcia, w szczególności przebudowie nabrzeży i rozbiórkom towarzyszyć będą oddziaływania w postaci wibracji, czyli drgań mechanicznych na budynki i ludzi w nich przebywających (tzw. wpływy dynamiczne).

W celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami np. rozlewy paliw ze statków i pojazdów, oleje hydrauliczne lub inne płyny, należy opracować stosowne procedury postępowania. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, wyposażenie portu w infrastrukturę podziemną do odbioru ścieków ze statków zwiększy bezpieczeństwo środowiska wodnego, poprzez zapobieganie wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód przybrzeżnych.

Wnioskodawca przewiduje podjęcie m.in. poniższych środków zabezpieczających środowisko na etapie realizacji:

- prowadzenie prac zgodnie z wybraną technologią opracowaną w projekcie wykonawczym,
- prawidłowe zorganizowanie zaplecza budowy, z właściwymi urządzeniami sanitarnymi i zapleczem socjalnym,
- prowadzenie prac budowlanych i montażowych zgodnie z ustalonym harmonogramem i Planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ),
- wykonywanie robót pod stałą kontrolą specjalistycznego nadzoru, zgodnie z przyjętą technologią oraz prowadzenie imiennego podziału pracy, – wyznaczenie osób odpowiedzialnych za nadzór robót szczególnie niebezpiecznych,
- przestrzeganie zasad BHP i bezpieczeństwa przeciwpożarowego przez wykonawców robót i użytkowników obiektów,
- ogrodzenie i oznakowanie placu budowy,
- prowadzenie robót w godzinach dziennych, chyba, że ze względów technologicznych wymagany jest inny tok prac,
- stosowanie maszyn, sprzętu i środków transportu w dobrym stanie technicznym oraz unikanie pracy jednoczesnej lub na biegu jałowym,
- wyznaczenie odpowiednio zabezpieczonych miejsc magazynowania materiałów budowlanych, sukcesywnie dostarczanych partiami dopasowanymi do zaawansowania prac,
- transport materiałów sypkich właściwie zabezpieczonymi pojazdami oraz magazynowanie ich w odpowiednio przystosowanych miejscach,
- utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w odpowiednim stanie czystości ograniczającym pylenie,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów na terenie placu budowy,
- opracowanie i zatwierdzenie „Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych”,
- odpowiednie wyposażenie i eksploatacja jednostek pływających realizujących inwestycję,
- zabezpieczenie rejonu prac przed ewentualnym awaryjnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi (wyposażenie w sorbenty itp.),
- prowadzenie selektywnej zbiórki odpadów, w tym niebezpiecznych, w odpowiednio przystosowanych i wydzielonych miejscach, a następnie przekazywanie ich do utylizacji przez specjalistyczne firmy, posiadające stosowne uprawnienia z zakresu postępowania z odpadami.

Na potrzeby budowy zostanie zrealizowane zaplecze placu budowy (odrębne dla poszczególnych zadań), gdzie znajdzie się miejsce do magazynowania materiałów budowlanych, sprzętu budowlanego, teren pod przygotowywanie zbrojenia, węzeł sanitarny, zaplecze socjalne dla nadzoru i pracowników budowy. Przed przystąpieniem do robót budowlanych teren będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób trzecich. Teren budowy zostanie wyposażony w sorbenty w celu likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych mogących zanieczyścić środowisko gruntowo — wodne.

Przed przystąpieniem do robót budowlanych teren będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób trzecich. Plac budowy będzie wyraźnie oznaczony i zaopatrzony w tablicę informacyjną. Wykonawca zobowiązany będzie do opracowania i uzgodnienia z Inwestorem harmonogramu prac i podstawowych zasad organizacji placu budowy. Teren budowy zostanie zorganizowany zgodnie z przepisami BHP. Na terenie budowy będzie znajdować się również apteczka pierwszej pomocy, a wszyscy pracownicy przejdą szkolenie BHP. Kierownik budowy opracuje i zapozna pracowników z Planem Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Teren budowy zostanie wyposażony w sorbenty w celu likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych mogących zanieczyścić środowisko gruntowo – wodne.

Przy robotach szczególnie niebezpiecznych będzie wdrożony system prac zawierający min. takie rozwiązania jak:

- wyznaczenie osób odpowiedzialnych za nadzór poszczególnych rodzajów prac niebezpiecznych;
- objęcie robót niebezpiecznych bezpośrednim nadzorem osób przeszkolonych i do tego wyznaczonych;
- określenie wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z poszczególnymi typami robót niebezpiecznych i określenie środków zabezpieczających;
- stosowanie imiennego podziału pracy;
- określanie kolejności wykonywania zadań;
- stosowania wydzielenia i oznakowania stref prowadzenia robót niebezpiecznych.

Szczegółowy program, harmonogram i sposób prowadzenia robót związanych z realizacją przedsięwzięcia zostanie opracowany na etapie projektów wykonawczych i planu BIOZ.

Do prac budowlanych użyte będą materiały budowlane posiadające stosowne dopuszczenia do stosowania w budownictwie i spełniające wymagania obowiązujących w tym zakresie przepisów.

We wszystkich robotach żelbetowych przewiduje się zastosowanie cementów hutniczych o obniżonym śladzie węglowym, tj. charakteryzujących się śladem węglowym wyznaczonym metodą LCA (analiza cyklu życia) oraz zgodnie z normą ISO 14067 mniejszym lub równym 0,500 kg CO₂ / tona cementu (zastosowanie takiego rozwiązania jest korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska, nie wpływając jednocześnie na podniesienie kosztów budowy).

Organizacja prac budowlanych będzie zgodna z ustawą Prawo budowlane i przepisami BHP a przebieg budowy i jego zgodność z projektem będzie nadzorowany przez osoby do tego uprawnione.

Transport materiałów budowlanych na teren realizacji inwestycji prowadzony będzie poza godzinami szczytu.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336). Najbliższe formy ochrony przyrody położone są w odległości:

- ok. 1,1 km od terenu inwestycji Trójmiejski Park Krajobrazowy;
- ok. 2,2 km od terenu inwestycji obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005;
- ok. 3,9 km od terenu inwestycji obszar Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105;
- ok. 3,9 km od terenu inwestycji rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”;
- ok. 3,7 km od terenu inwestycji stanowisko dokumentacyjne „Klif Oksywski”;
- ok. 4,9 km od terenu inwestycji rezerwat przyrody „Kacze Łęgi”;
- ok. 5,0 km od terenu inwestycji obszar Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2023 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*), gągoł (*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 (*Pediceps 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. Plan ochrony zostanie ustanowiony w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS). 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:

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 nie pogorszonym 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 nie pogorszonym stanie (FV) na powierzchni minimum 61243 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowania tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu perkoz dwuczuby pojawiał się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, w związku z czym nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A028 Czapla siwa *Ardea cinerea*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 240 – 350 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na dotychczasowym poziomie (FV) na powierzchni 2,5 ha.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowania tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu czapla siwa pojawiała się na tym obszarze sporadycznie (pojedyncza obserwacja w 2019 r.). W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A036 Łabędź niemy *Cygnus olor*

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2500 – 13500 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne żerowanie i odpoczynek w okresie zimowania na dotychczasowym poziomie (FV) na powierzchni 61243 ha.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu łabędź niemy pojawiał się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A038 Łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 24 – 650 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 120 – 1850 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania łabędzia krzykliwego, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A048 Ohar *Tadorna tadorna*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 14 – 25 par;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych na obecnym poziomie (U1) min. 235 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania ohara, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A061 Czernica *Aythya fuligula*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 8500 – 30000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2150 – 40000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu czernica pojawiała się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A062 Ogorzałka *Aythya marila*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 500 – 12500 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 100 – 12500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu ogorzałka pojawiała się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A066 Uhla *Melanitta fusca*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 500 – 14550 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1050 – 6250 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania uhli, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące

przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A067 Gągoł *Bucephala clangula*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1050 – 7000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2000 – 10650 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu gągoł pojawiał się na tym obszarze sporadycznie (pojedyncza obserwacja w 2019 r.). W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A068 Bielaczek *Mergus albellus*

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 70 – 1550 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu bielaczek pojawiał się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na

przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na klapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A069 Szlachar *Mergus serrator*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 200 – 1000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: nie określony z uwagi na brak łągów na terenie ostoi;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na terenie rezerwatu Beka, na powierzchni 240 ha.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania szlachara, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na klapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A070 Nurogęś *Mergus merganser*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 8 – 14 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych lęgówisk (FV) na powierzchni 2,5 ha.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 400 – 17000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Ze względu na fakt, że teren

inwestycji znajduje się w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu nurogęś pojawiała się na tym obszarze sporadycznie. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na klapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A125 Łyska *Fulica atra*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 6500 – 33500 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (U1) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 4000 – 14000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc zimowania na obecnym poziomie (FV) min. 61243 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie łyski na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na klapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A137 Sieweczka obroźna *Charadrius hiaticula*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie 1 – 7 par;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: zwiększenie stabilnej powierzchni dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych (dążenie do poprawy oceny siedliska z U2 na min. U1) min. 54 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania sieweczki obrożnej, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A149 Biegus zmienny *Calidris alpina*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1 – 13300 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne żerowanie i odpoczynek w okresie migracji (U1) na długości wybrzeża 76 km;
 - zakaz poruszania się w ślizgu w odległości 1 kabla od linii brzegu oraz w rejonie ujścia rzeki Redy i Ryfu Mew zgodnie z zarządzeniem porządkowym nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarze morskim wewnętrznym Zatoki Puckiej.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania biegusa zmiennego, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A160 Kulik wielki *Numenius arquata*

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 1 – 50 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - utrzymanie stabilnego stanu siedlisk i miejsc wypoczynku (U1) w okresie migracji na powierzchni 200 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów;
 - zakaz poruszania się w ślizgu w odległości 1 kabla od linii brzegu oraz w rejonie ujścia rzeki Redy i Ryfu Mew zgodnie z zarządzeniem porządkowym nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarze morskim wewnętrznym Zatoki Puckiej.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania kuklika wielkiego, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A184 Mewa srebrzysta *Larus argentatus*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 90 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym (U1) poprzez ograniczenie wpływu takich czynników i skutków antropopresji jak: niekontrolowany rozwój turystyki, płoszenie, wandalizm, nadmierne użytkowanie.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Mewy srebrzyste wykorzystywały teren inwestycji zarówno do odpoczynku jak i żerowania, ponadto gatunek ten gniazduje w obrębie terenu oddziaływania inwestycji. W wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do zniszczenia miejsc gniazdowania tego gatunku. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, a tym samym nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć jakikolwiek wpływ na występowanie mewa srebrzystej w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłoby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A191 Rybitwa czubata *Sterna sandvicensis*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodzkiej na poziomie 1 - 140 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - ograniczenie presji drapieżniczej w miejscu pojawiających się kolonii;
 - ograniczenie wpływu antropogenicznych czynników niekorzystnie wpływających na możliwość efektywnego gniazdowania, żerowania i odpoczynku ptaków, w tym prac związanych z utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej;
 - zachowanie stabilnej powierzchni 0,09 ha siedliska (FV) w miejscach podejmowania prób lęgu.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania rybitwy czubatej, dlatego nie przewiduje się

by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A193 Rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 6 - 200 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: zachowanie stabilnej powierzchni siedliska (FV) w potencjalnych miejscach lęgowych o powierzchni 0,09 ha.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania rybitwy rzecznej, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A195 Rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodczej na poziomie 1 - 35 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”:
 - ograniczenie presji drapieżników w miejscu pojawiających się kolonii;
 - ograniczenie wpływu antropogenicznych czynników niekorzystnie wpływających na możliwość efektywnego gniazdowania, żerowania i odpoczynku ptaków, w tym prac związanych z utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej;
 - zachowanie stabilnej powierzchni siedliska (FV) w potencjalnych miejscach lęgowych o powierzchni 0,09 ha w Porcie Północnym w Gdańsku.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania rybitwy białoczelnej, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

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.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia stwierdzono występowanie tego gatunku. Kormorany wykorzystywały teren inwestycji zarówno do odpoczynku jak i żerowania, w jego obrębie nie stwierdzono występowania ich gniazd. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego terenu, w miejscu rozbieranych obiektów zostaną posadowione nowe budynki, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

A608 Pliszka cytrynowa *Motacilla citreola*

Typ populacji r:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie populacji rozrodzanej na poziomie 7 - 11 par;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie właściwych warunków (FV) umożliwiających efektywne gniazdowanie, żerowanie i odpoczynek w okresie lęgowym na terenie rezerwatu Beka, na powierzchni 80 ha.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000. Podczas inwentaryzacji ornitologicznej terenu portu, obejmującej m.in. teren przedmiotowego zamierzenia nie stwierdzono występowania pliszki cytrynowej, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła mieć wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

Zgodnie z ostatnią aktualizacją sdf przedmiotem ochrony w obszarze Zatoka Pucka PLB220005 jest także lodówka (*Clangula hyemalis*), którą stwierdzono na terenie portu podczas inwentaryzacji ornitologicznej. Lodówki wykorzystywały teren inwestycji zarówno do odpoczynku jak i żerowania, w jego obrębie nie stwierdzono występowania ich gniazd. W związku z realizacją inwestycji nie dojdzie do znaczących zmian sposobu wykorzystania przedmiotowego

terenu, w miejscu rozbieranych obiektów zostaną posadowione nowe budynki, dlatego nie przewiduje się by inwestycja mogła wpłynąć na występowanie tego gatunku na przedmiotowym obszarze, a tym samym mogła mieć jakikolwiek wpływ na jego występowanie w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB22005. Ponadto w dalszej części tekstu dokonano opisu działań mających ograniczyć ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia wód w wyniku planowanych prac, które mogłyby mieć wpływ na występujące w obrębie inwestycji gatunki ptaków. Należy jednak zwrócić uwagę, że w ramach inwestycji zostaną wykonane prace pogłębiarskie, a powstały w ich wyniku materiał zostanie zdeponowany na kłapowisku znajdującym się w obrębie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005. Analizy wpływu tego elementu inwestycji na gatunki ptaków stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 dokonano dla wszystkich gatunków łącznie w dalszej części tekstu.

W granicach Portu Gdynia stwierdzono występowanie następujących gatunków stanowiących przedmioty ochrony w ww. obszarze Natura 2000: mewy srebrzystej, kormorana czarnego, czernicy, perkoza dwuczubego, czapli siwej, ogorzałki, gągoła, łabędzia niemego, łyski, bielaczka, nurogęsi, lodówki. Większość stwierdzonych ptaków stanowiły mewy i kormorany. Występowanie stwierdzonych gatunków w obrębie Portu jest ściśle związane z obecnością w jego obrębie miejsc odpoczynku i dostępnością bazy pokarmowej. Należy zwrócić uwagę, że na terenie objętym inwestycją cały czas funkcjonują urządzenia portowe, cumują statki i prowadzony jest przeładunek. W celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia wód związkami ropopochodnymi, które mogłyby stanowić zagrożenie dla ptaków, teren inwestycji zostanie wyposażony w m.in. maty sorpcyjne, czy rękawy sorpcyjne, które umożliwią szybkie ograniczenie rozprzestrzeniania się ewentualnego awaryjnego wycieku tych substancji z pracujących maszyn. Wody deszczowe odprowadzane z terenu inwestycji, na etapie jej eksploatacji, przed wprowadzeniem do wód Zatoki będą podczyszczane. Planowane prace związane z przebudową nabrzeży, załadowaniem części basenu, a także eksploatacja nabrzeży po zakończeniu prac nie będą generowały oddziaływań znacząco odbiegających od obecnie istniejących. W związku z planowanym w ramach inwestycji wykonaniem robót czerpalnych oraz załadowaniem części basenu dojdzie do naruszenia osadów dennych, które spowoduje degradację zespołów bentosowych dna, które mogą być wykorzystywane przez stwierdzone w obszarze Portu ptaki jako źródło pożywienia. Oddziaływanie to będzie miało jednak charakter lokalny i ograniczony do obszaru inwestycji. Biorąc pod uwagę skład gatunkowy makrozoobentosu występującego w rejonie Portu, składającego się głównie z gatunków, które się łatwo przystosowują np. *Hediste diversicolor* 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. Zespoły porastające powierzchnie twarde (nabrzeża), które zostaną zniszczone w wyniku przeprowadzonych prac zostaną odbudowane w przeciągu około 6 miesięcy od momentu zakończenia prac. Prace powodować będą lokalny i krótkookresowy wzrost mętności wody, co mogłoby ograniczyć dostępność tego obszaru dla ptaków, która po pewnym czasie wróci do stanu pierwotnego. Chwilowy wzrost mętności wody nie wpłynie w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie. Ponadto przeprowadzone badania nie wykazały, by w obrębie terenu inwestycji występowały przekroczenia norm zanieczyszczeń znajdujących się w osadach. Jednak przed przystąpieniem do prac czerpanych należy przeprowadzić analizę chemiczną osadów dennych zalegających dno, aby dodatkowo potwierdzić, że nie są one zanieczyszczone. W przypadku czystego urobku może on zostać zdeponowany na tzw. kłapowisku znajdującym się w obrębie Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB220005. W miejscu tym dojdzie do czasowego pogorszenia się warunków do żerowania dla ptaków morskich, zarówno żywiących się organizmami bentosowymi (zasypanie dna z małżami) oraz rybami (ograniczenie widoczności po zmętnieniu wody). Z drugiej strony, wspomniane

klapowisko jest stałym miejscem deponowania urobku z prac czerpalnych dla Portu Gdynia, dlatego też panujące tam warunki są od dawna niekorzystne dla ptaków. Istniejące klapowisko dla Portu Gdynia jest zlokalizowane poza najważniejszymi obszarami koncentracji ptaków na Zatoce Puckiej. Regularne rejsy badawcze na trasie Gdynia-Hel wykazały niskie liczebności ptaków w strefie odpowiadającej temu rejonowi. Jedną z przyczyn mogą być dość duże głębokości panujące w tym miejscu, a z drugiej niestabilność podłoża uniemożliwiająca rekolonizację dna w obrębie klapowiska przez małże. W związku z powyższym nie przewiduje się by planowana inwestycja mogła negatywnie wpływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz utrudnić lub uniemożliwić realizację zaplanowanych dla nich tymczasowych celów ochrony.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 są siedliska przyrodnicze: 1170 – rafy, 1230 – klify na wybrzeżu Bałtyku, 9110 - kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 - żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 - grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 – kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*) oraz 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albobfragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe. Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: prace związane z obroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeży, groble, wydobywanie piasku i żwiru, wydeptywanie i nadmierne użytkowanie, międzygatunkowe interakcje wśród roślin, wandalizm, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych i obiektów rekreacyjnych, zanieczyszczenie wód morskich, ciągła miejska zabudowa, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, obce gatunki inwazyjne, inne typy zabudowy, ścieżki, szlaki piesze i szlaki rowerowe oraz szlaki żeglugowe. Dla obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 nie został ustanowiony plan zadań ochronnych. Należy jednak podkreślić, że trwają obecnie prace nad ustanowieniem planu zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000.

Dla obszaru Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 obowiązują tymczasowe cele ochrony:

1170 Rafy

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia”: Przeciwdziałanie antropogenicznemu/nienaturalnemu zmniejszeniu powierzchni i integralności siedliska. Utrzymanie 78,29 ha powierzchni siedliska.
- wskaźnik „Taksony typowe makroglonów”: Zachowanie właściwego dla siedliska składu taksonów typowych makroglonów. Stan właściwy (FV) oznacza obecność 3 typowych taksonów: *Furcellaria lumbricalis*, *Ceramium spp.*, *Vertebrata fucoides*.
- wskaźnik „Taksony typowe fauny poroślowej i fitofilnej”: Zachowanie właściwego dla siedliska składu taksonów typowych fauny poroślowej i fitofilnej. Stan właściwy (FV) oznacza obecność 4 typowych taksonów: *Amphibalanus improvisus*, *Einhornia crustulenta*, *Mytilus trossulus*, kielży z rodzaju *Gammarus*.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 1170. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

1230 Klify nadmorskie na wybrzeżu Bałtyku

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia”: Utrzymanie powierzchni 16,42 ha.
- wskaźnik „Stabilność ściany klifu”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. klif aktywny do 75%.
- wskaźnik „Stan zachowania dolnej części klifu”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. punktowe podcięcia o wysokości do 0,5-1,5m.
- wskaźnik „Obecność charakterystycznych roślin zielnych”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. 1-2 gatunki charakterystyczne, 10-25% pokrycia.
- wskaźnik „Obecność charakterystycznych krzewów”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. 1-2 gatunki charakterystyczne, 5-15% pokrycia.
- wskaźnik „Obecność drzew”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. 1-2 gatunki charakterystyczne, 1 – 10% pokrycia.
- wskaźnik „Liczba gatunków roślin zielnych na stoku”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. pomiędzy 5 – 15 gatunków.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 1230. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

9110 Kwaśne buczyny

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia”: Utrzymanie powierzchni 7,45 ha.
- wskaźnik „Charakterystyczna kombinacja florystyczna”: Utrzymanie obecnego, niezadowolającego stanu (U1) wskaźnika tj. zniekształcona w stosunku do typowej dla siedliska w danym regionie – nietypowo zubożała, z udziałem gatunków synantropijnych lub nitrofilnych <5%.
- wskaźnik „Skład drzewostanu”: Utrzymanie obecnego, niezadowolającego stanu (U1) tj. drzewostan o zaburzonych stosunkach ilościowych, jednak z udziałem gatunków mogących występować w siedlisku (np. sosna, świerk w buczynach niżowych do 20%).
- wskaźnik „Inwazyjne gatunki obce w podszybie i runie”: Utrzymanie obecnego, niezadowolającego stanu (U1) tj. sporadycznie (nie więcej niż 2% pokrycia transektu).
- wskaźnik „Ekspansywne gatunki rodzime w runie”: Utrzymanie obecnego, właściwego stanu (FV) tj. brak lub pojedyncze okazy gatunków nitrofilnych w runie.
- wskaźnik „Gatunki obce w drzewostanie”: Utrzymanie obecnego, właściwego stanu (FV) tj. <5% udziału powierzchniowego tj. najwyżej miejscami lub pojedynczo i nie odnawiające się.
- wskaźnik „Inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna”: Poprawa wskaźnika ze stanu (U2) tj. zniekształcenia liczne do stanu co najmniej niezadowolającego (U1) tj. notowane sporadycznie.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 9110. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

9130 Żyzne buczyny

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia”: Utrzymanie powierzchni 81,17 ha.
- wskaźnik „Charakterystyczna kombinacja florystyczna”: Utrzymanie obecnego, niezadowolającego stanu (U1) wskaźnika tj. zniekształcona w stosunku do typowej kombinacji wykształcającej się lokalnie w naturalnych buczynach, budowana wprawdzie w większości przez gatunki typowe dla buczyn lecz z wyraźnie zaznaczoną obecnością gatunków obcych ekologicznie.
- wskaźnik „Skład drzewostanu”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. gatunki obce ekologicznie buczynom stanowią 15-55% drzewostanu.
- wskaźnik „Ekspansywne gatunki rodzime w runie”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. 5-25%.
- wskaźnik „Struktura pionowa i przestrzenna fitocenozy”: Utrzymanie obecnego, właściwego stanu (FV) tj. zróżnicowana, drzewostan różnowiekowy, o zróżnicowanym przestrzennie zwarcie, zawsze z grupami i kępami starych drzew.
- wskaźnik „Gatunki obce w drzewostanie”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. udział 5-15% i nie odnawiające się.
- wskaźnik „Inwazyjne gatunki obce w podsycie i runie”: Utrzymanie obecnego niezadowolającego stanu (U1) tj. obecne, lecz najwyżej 1 gatunek, nie bardzo silnie ekspansywne.
- wskaźnik „Inne zniekształcenia, w tym zniszczenia runa i gleby związane z pozyskaniem drewna”: Poprawa wskaźnika ze stanu (U2) tj. silne do stanu co najmniej niezadowolającego (U1) tj. występują lecz mało znaczące.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 9130. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

9160 Grąd subatlantycki (*Stellario- Carpinetum*)

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia siedliska na stanowisku”: Utrzymanie powierzchni 9,1 ha siedliska w obszarze.
- wskaźnik „Charakterystyczna kombinacja florystyczna runa”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. zniekształcona w stosunku do typowej dla siedliska w regionie.
- wskaźnik „Gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska przy czym zaburzone są relacje ilościowe.
- wskaźnik „Udział w drzewostanie gatunków liściastych (bez wczesnosukcesyjnych)”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. 50-90%.
- wskaźnik „Udział graba”: Poprawa wskaźnika z (U2) tj. grab obecny tylko w podroście do (U1) tj. <10% w drzewostanie.
- wskaźnik „Gatunki obce geograficznie w drzewostanie”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. <10 % i nieodnawiające się.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 9160. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych

planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

9190 Kwaśne dąbrowy

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia”: Utrzymanie powierzchni 3,96 ha.
- wskaźnik „Charakterystyczna kombinacja florystyczna runa”: Utrzymanie wskaźnika w niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. charakterystyczna kombinacja florystyczna runa zubożona w stosunku do typowej dla siedliska w regionie.
- wskaźnik „Gatunki dominujące w poszczególnych warstwach fitocenozy”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. we wszystkich warstwach dominują gatunki typowe dla siedliska, przy czym są zaburzone relacje ilościowe.
- wskaźnik „Udział dębu w drzewostanie”: Utrzymanie wskaźnika co najmniej w obecnym, niezadowolającym stanie ochrony (U1) tj. 10-40% w przypadku brzoźowo - dębowych lasów nadmorskich.
- wskaźnik „Gatunki obce geograficznie w drzewostanie”: Utrzymanie wskaźnika w obecnym, właściwym stanie (FV) tj. <1% i nie odnawiające się.

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 9190. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe)

Cel działań ochronnych:

- wskaźnik „Powierzchnia siedliska na stanowisku”: Utrzymanie powierzchni 1,38 ha siedliska w obszarze.
- wskaźnik „Gatunki charakterystyczne”: Uzupelnienie stanu wiedzy w zakresie wskaźnika wg wytycznych zawartych w poradniku metodycznym dla siedliska 91E0 (2010) zmodyfikowany (2012).
- wskaźnik „Gatunki dominujące”: Uzupelnienie stanu wiedzy w zakresie wskaźnika wg wytycznych zawartych w poradniku metodycznym dla siedliska 91E0 (2010) zmodyfikowany (2012).
- wskaźnik „Reżim wodny”: Uzupelnienie stanu wiedzy w zakresie wskaźnika wg wytycznych zawartych w poradniku metodycznym dla siedliska 91E0 (2010) zmodyfikowany (2012).

Ocena: Inwestycja położona jest poza ww. obszarem Natura 2000 oraz poza obszarem występowania siedliska przyrodniczego 91E0. Płaty tego siedliska nie występują też w sąsiedztwie inwestycji. Ze względu na znaczną odległość od działek inwestycyjnych planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na ten przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105. Inwestycja znajduje się w obrębie terenu portowego w granicach, którego nie stwierdzono występowania ww. siedlisk przyrodniczych. Prace prowadzone w granicach istniejącego Portu nie będą także generowały oddziaływań, które mogłyby mieć wpływ na zachowanie tych siedlisk przyrodniczych. Planowane zamierzenie nie będzie także wpływać na

realizację obowiązujących w granicach obszaru Natura 2000 Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 tymczasowych celów ochrony.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 są siedliska przyrodnicze: 1130 – estuaria, 1160 – duże płytkie zatoki, 1210 – kiczina na brzegu morskim, 1230 – klify na wybrzeżu Bałtyku, 1330 – solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia* część - zbiorowiska nadmorskie), 2110 – inicjalne stadia nadmorskich wydm białych, 2120 – nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*), 2130 – nadmorskie wydmy szare, 2180 – lasy mieszane i bory na wydmach morskich, 6410 – zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 7230 - górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk oraz 91D0 - bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne. Przedmiotem ochrony są również gatunki: parposz (*Alosa fallax*), foka szara (*Halichoerus grypus*), haczykowiec błyszczący (*Hamatocaulis vernicosus*), minóg rzeczny (*Lampetra fluviatilis*), Inica wonna (*Linaria loeselii*), lipiennik Loesela (*Liparis loeselii*), wydra (*Lutra lutra*), czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*) oraz morświn (*Phocoena phocoena*). W standardowym formularzu danych dla ww. obszaru Natura 2000 nie wyszczególniono zagrożeń i nacisków. Dla obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032 nie został ustanowiony plan ochrony. Należy jednak podkreślić, że trwają obecnie prace nad jego ustanowieniem.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032. Inwestycja znajduje się w obrębie terenu portowego w granicach, którego nie stwierdzono występowania ww. siedlisk przyrodniczych. W rejonie inwestycji występuje prawdopodobieństwo pojawienia się morświna oraz foki szarej. Jednak biorąc pod uwagę lokalizację przedmiotowych prac, jak również stosunkowo niewielki obszar poddany działaniom polegającym na załadunku oraz zwiększeniu głębokości części basenu portowego, a także umiejscowienie w eksploatowanej i wykorzystywanej części portu, nie przewiduje się wpływu prac na populację ssaków morskich.

Dotychczas na obszarze realizacji jak również obszarach portowych nie potwierdzono występowania morświna. W fazie realizacji możliwe jest krótkie i przejściowe oddziaływanie hałasu podwodnego i efektu zmaczenia, o ograniczonym zasięgu. Ze względu jednak na niewielki zasięg i niskie prawdopodobieństwo występowania morświna na tym terenie, brak jest podstaw do prognozowania wpływu inwestycji na ten gatunek w zakresie zmian zachowania, ograniczenia dostępności żerowisk oraz możliwości przemieszczania. W przypadku foki szarej, obszar realizacji znajduje się poza rejonami stałego występowania fok – odpoczynku i linienia. Pojedyncze osobniki fok obserwowane są w obszarze basenów kilka razy do roku. Realizacja prac, biorąc pod uwagę zarówno możliwe zmaczenie jak również (w okresie prowadzenia prac) krótkotrwały wzrost hałasu podwodnego nie spowoduje wzrostu negatywnego oddziaływania na populację i osobniki fok mogące przebywać w sąsiedztwie prowadzonych prac. Należy zaznaczyć, że możliwe jest pojawienie się pojedynczych osobników foki na terenie inwestycji, jednak biorąc pod uwagę fakt niewielkiej płochliwości części populacji zasiedlającej północny Bałtyk i występowania zwierząt w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów i torów dostępowych (np. w Ujściu Wisły) należy założyć że planowane prace nie będą miały wpływu na ten gatunek, zarówno w zakresie zwiększonego hałasu, jak również ewentualnego zwiększenia ruchu jednostek (pogłębiarki) w basenie portowym. Biorąc pod uwagę zakres prac i miejsce, nie przewiduje się wpływu na ograniczenia bazy pokarmowej gatunku. Baseny portowe nie należą do optymalnych i wykorzystywanych przez foki miejsc żerowania.

W związku z powyższym nie przewiduje się by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 1,1 km od terenu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK) utworzony został uchwałą Nr XVI/89/79 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 03.05.1979 r. W kolejnych latach obszar Parku był powiększany oraz ustanowiono jego otulinę. Według ustawy o ochronie przyrody, park krajobrazowy jest obszarem chronionym ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe, a celem jego utworzenia jest zachowanie, popularyzacja i upowszechnianie tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Zgodnie z uchwałą Nr 143/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2011 r. w sprawie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (*Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 66, poz.1458 ze zm.*) szczególne cele ochrony Parku to:

- zachowanie zespołu form ukształtowania terenu strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej, stanowiącej unikat morfologiczny w skali europejskiej,
- zachowanie szczególnych walorów środowiska wodnego parku, zwłaszcza jezior lobeliowych i cieków o podgórskim charakterze,
- utrzymanie pozytywnego wpływu lasów parku na warunki klimatyczne aglomeracji gdańskiej,
- zachowanie bogactwa szaty roślinnej z jej różnorodnością botaniczną i regionalną specyfiką ekosystemów leśnych i nieleśnych, zwłaszcza fitocenoz źródliskowych, torfowiskowych, łąkowych i polnych,
- dążenie do renaturalizacji zbiorowisk leśnych pod względem składu gatunkowego oraz struktury wiekowej i przestrzennej drzewostanów,
- utrzymanie różnorodności siedlisk i mikrosiedlisk warunkujących bogactwo mykoflory i fauny,
- zapewnienie warunków dla migracji fauny w obrębie parku oraz między parkiem a jego regionalnym otoczeniem oraz przeciwdziałanie fragmentacji kompleksów leśnych,
- ochrona dziedzictwa kulturowego parku, w szczególności zachowanie historycznej sieci dróg o charakterze komunikacyjnym i rekreacyjnym, układów urbanistycznych i ruralistycznych oraz zespołów architektoniczno - przyrodniczych, a także niematerialnego dziedzictwa kulturowego,
- ochrona i rewaloryzacja szczególnych wartości krajobrazowych parku, a zwłaszcza bezleśnych dolin, unikatowej ekspozycji strefy krawędziowej oraz obszarów współistnienia krajobrazu naturalnego i kulturowego.

Planowana inwestycja będzie znajdowała się w znacznej odległości od granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, w obszarze zabudowanym i przekształconym, który obecnie wykorzystywany jest jako teren portowy. W wyniku realizacji inwestycji sposób wykorzystania terenu nie ulegnie znaczącym zmianom. W związku z powyższym nie przewiduje się by planowane zamierzenie mogło znacząco negatywnie wpływać na przyrodę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz utrudnić realizację szczególnych celów ochrony Parku.

W odległości ok. 3,9 km od terenu inwestycji zlokalizowany jest rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”. Rezerwat ten będący jednym z najstarszych rezerwatów przyrody na terenie województwa pomorskiego został ustanowiony Zarządzeniem Wojewody Pomorskiego w dniu 29.07.1938 r. Celem ochrony tego rezerwatu przyrody jest zachowanie unikatowego krajobrazu wybrzeża klifowego z kompleksem lasów bukowych, specyficznych procesów przyrodniczych

zachodzących na styku lądu i morza, naturalnych zbiorowisk roślinnych oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin, w tym jarzębu szwedzkiego *Sorbus intermedia* stanowiącego relikw epoki lodowcowej.

Planowana inwestycja będzie znajdowała się w znacznej odległości od granic rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska”, w obszarze zabudowanym i przekształconym, który obecnie wykorzystywany jest jako teren portowy. W wyniku realizacji inwestycji sposób wykorzystania terenu nie ulegnie znaczącym zmianom. W związku z powyższym nie przewiduje się by planowane zamierzenie mogło znacząco negatywnie wpływać na przyrodę ww. rezerwatu przyrody.

W odległości ok. 4,9 km od terenu inwestycji zlokalizowany jest rezerwat przyrody „Kacze Łęgi”. Rezerwat ten został ustanowiony na podstawie § 5 zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 22 kwietnia 1983 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. Nr 16 poz. 91). Przedmiotem ochrony rezerwatu jest łęg wiązowo- jesionowy położony wzdłuż rzeki Kaczej i potoku Źródło Marii wraz z pomnikowymi drzewami. Ze względów florystycznych najcenniejszymi ekosystemami są ekosystemy drzewostanów na siedlisku grądu subatlantyckiego i łęgu wiązowo- jesionowego, w których występuje wiele rzadkich i chronionych gatunków roślin.

Planowana inwestycja będzie znajdowała się w znacznej odległości od granic rezerwatu przyrody „Kacze Łęgi”, w obszarze zabudowanym i przekształconym, który obecnie wykorzystywany jest jako teren portowy. W wyniku realizacji inwestycji sposób wykorzystania terenu nie ulegnie znaczącym zmianom. W związku z powyższym nie przewiduje się by planowane zamierzenie mogło znacząco negatywnie wpływać na przyrodę ww. rezerwatu przyrody.

W odległości ok. 3,7 km od terenu inwestycji znajduje się stanowisko dokumentacyjne „Klif Oksywski”. Stanowiska dokumentacyjne zostały ustanowione na podstawie zarządzenia Nr 162/99 Wojewody Pomorskiego z dnia 16 listopada 1999 r. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób ingerowała w odcinek klifowy Kępy Oksywskiej stanowiący ww. stanowisko dokumentacyjne. W związku z powyższym przedmiotowe zamierzenie nie będzie negatywnie wpływać na stanowisko dokumentacyjne „Klif Oksywski”.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w odległości ok. 5,0 km od korytarza ekologicznego „Lasy Trójmiejskie południowy” KPN-20E. Inwestycja znajduje się w obszarze ponadregionalnego korytarza migracyjnego przymorsko – południowo – bałtyckiego. Charakterystyka planowanych prac (wysokość zabudowy i infrastruktury towarzyszącej) oraz ich lokalizacja (w obrębie istniejącego i funkcjonującego portu) w żaden sposób nie wpłynę na ciągłość ww. korytarza migracyjnego.

Teren lądowy terenu inwestycji stanowi obszar praktycznie w pełni zainwestowany, 90% jego powierzchni pokryte jest nawierzchnią betonową, a roślinność trawiasta występuje tylko w obrębie torowiska, w związku z czym na terenie inwestycji nie występuje roślinność wysoka. W granicach zamierzenia nie stwierdzono także występowania chronionych gatunków roślin. Z chronionych gatunków zwierząt stwierdzono jedynie ptaki. Na terenie inwestycji gniazdują wróble (*Passer domesticus*), mazurki (*Passer montanus*) i gołębie miejskie (*Columba livia f. domestica*) oraz kopciuszka (*Pchoenicurus ochruros*) i dymówki (*Hirundo rustica*). W obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji stwierdzono także gniazdowanie sroki (*Pica pica*) i mew srebrzystych (*Larus argentatus*). Przedstawiciele tych gatunków gniazdują na budynkach znajdujących się na terenie funkcjonującego portu. Budynki te (na obszarze inwestycji),

w związku z jej realizacją, zostaną rozebrane. Prace rozbiórkowe oraz inne prace w części lądowej inwestycji będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku czynnych lęgów. Ponadto w ramach inwestycji powstaną nowe obiekty, które będą mogły być z powodzeniem zasiedlone przez ww. gatunki ptaków. Należy także podkreślić, że wszystkie ww. gatunki są gatunkami pospolitym zarówno lokalnie, jak i w skali kraju. Inwestycja nie będzie wpływać na gatunki gniazdujące w zasięgu potencjalnego oddziaływania inwestycji. W związku z powyższym nie przewiduje się by planowana inwestycja mogła znacząco negatywnie wpływać na populację ww. gatunków ptaków.

Teren inwestycji, szczególnie jej wodna część jest także wykorzystywany przez inne chronione gatunki ptaków jako żerowisko lub miejsce odpoczynku. Wpływ inwestycji na część z tych gatunków został omówiony podczas analizy wpływu inwestycji na obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, pozostałe gatunki to: rożeniec (*Anas acuta*), mewa siwa (*Larus canus*), mewa siodłata (*Larus marinus*), śmieszka (*Chroicocephalus ridibundus*) i edredon (*Somateria mollissima*). Wszystkie te gatunki były obserwowane sporadycznie na terenie inwestycji. Ze względu na fakt, iż w ramach planowanej inwestycji nie zmieni się znacznie sposób wykorzystania przedmiotowego terenu, a w czasie prac zostaną podjęte działania, które zabezpieczą wody Zatoki przed dostaniem się w ich obręb zanieczyszczeń, nie przewiduje się by inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na populację ww. gatunków ptaków.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód. Jednocześnie planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze GZWP nr 111 Subniecka Gdańska. Niemniej jednak ze względu na głębokie zaleganie warstwy wodonośnej i dobrą izolację od powierzchni terenu zbiornik nie posiada obszaru ochronnego.

Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym stwierdzono, że planowana inwestycja znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2022, poz. 2625 ze zm.).

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: [ESM_l, Indeks B, Indeks SI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz dobry stan chemiczny. Dla JCWP określono odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. (art. 4.4. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: Azot ogólny, fosfor ogólny; cynk; Bromowane difenyletery (b), Rtęć (b), Heptachlor (b) oraz ustala się mniej rygorystyczny cel środowiskowy (art. 4.5. Ramowej Dyrektywy Wodnej) w zakresie wskaźników: ESM_l, Indeks B, Indeks SI. 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, 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 poza obszarami objętymi ochroną prawną;

- 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. Prace związane z pogłębieniem oraz odkładaniem czystego urobku z tych prac na kłapowisku może wywołać lokalne i krótkookresowe zakłócenia środowiska morskiego w rejonie istniejącego kłapowiska, polegające na zmianach:

- fizycznych – zmiany topografii dna w miejscu pogłębiania, odkładania urobku, zmiany w jakości osadów dennych, suspensja i dyspersja frakcji drobnoziarnistej,
- chemicznych – uwalnianie substancji biogennych i toksycznych z urobku na skutek działania czynników mechanicznych, chemicznych i biologicznych,
- biologicznych – bezpośrednie zasypywanie makrozoobentosu i meiobentosu bytujących na dnie kłapowiska.

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie wystąpią zmiany chemiczne ze względu na fakt, że osady denne, aby zostały zdeponowane na kłapowisku nie mogą zawierać ponadnormatywnych ilości substancji powodujących, że urobek jest zanieczyszczony. Wpływ zatopianego urobku będzie niewielki ze względu na fakt, że w dynamicznym środowisku wodnym i osadowym, żyjące tam organizmy wykazują naturalne przystosowanie do niestabilności ich biotopów, a urobek będzie rozpraszany na dużym obszarze w stosunkowo długim odstępie czasu.

Przewiduje się, że kubatura robót czerpalnych wyniesie ok. 275 000 m³ ± 10%, a zasypowych ok. 200 000 m³ ± 10%. Badane osady denne nie wykazują właściwości niebezpiecznych. Dlatego też, urobek może być wywieziony na kłapowisko lub wykorzystany do załadunku części Basenu V po uzyskaniu decyzji wydanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

Wykonanie robót czerpalnych i zasypowych 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 np. *Hediste diversicolor* 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. Zespoły porastające powierzchnie twarde (nabrzeża), które zostaną zniszczone w wyniku przeprowadzonych prac zostaną odbudowane w przeciągu około 6 miesięcy od momentu zakończenia prac.

Dodatkowo teren budowy zostanie zabezpieczony, a obiekty pływające wyposażone będą m.in. w: lekkie zapory elastyczne, zapory chłonne z rękawów sorpcyjnych, małe urządzenia do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody, worki na zużyte rękawy sorpcyjne.

W związku z powyższym prace związane z pogłębieniem i profilowaniem dna powodować będą lokalny i krótkookresowy wzrost mętności wody, która po pewnym czasie wróci do stanu pierwotnego. Chwilowy wzrost mętności wody nie wpłynie w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z modyfikacją charakterystyki hydromorfologicznej jednolitych części wód powierzchniowych, przebudową cieków mogącą powodować zmianę lub zaburzenie warunków wodnych. Nie wywoła także zmian poziomu wód podziemnych w sposób, który powodowałby pogorszenie stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych lub skutkowałby brakiem osiągnięcia dobrego stanu/potencjału wód.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu zużycia wody w stosunku do stanu aktualnego, ponieważ w ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się budowy obiektów generujących zapotrzebowanie na wodę np. obiekty kubaturowe związane z funkcjonowaniem ludności.

Pośrednio wytwarzanymi ściekami 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 znak: DROŚ-S.7240.17.2021/2022.AŁ. Ścieki ze statków będą zrzucane do portowych urządzeń odbiorczych i po przejściu przez podczyszczalnię ZMPG S.A. zlokalizowaną przy ul. Polskiej na placu XXVII będą wyłączone do sieci sanitarnej miejskiej i docelowo oczyszczane w oczyszczalni ścieków w Dębogórze.

Zrzut ścieków z promów/statków do sieci odbiorczej ścieków przemysłowych na lądzie będzie realizowany pompami statkowymi o max. wydajności 60 m³/h.

Wody opadowe i roztopowe zagospodarowane zostaną w następujący sposób:

- teren nabrzeży – odwadniany głównie poprzez odwodnienia liniowe,
- przed wylotami do kanału portowego zainstalowane zostaną zespoły podczyszczające wody opadowe z substancji ropopochodnych oraz zawiesiny ogólnej.

Zakres planowanego przedsięwzięcia, projektowane technologie wykonawcze oraz zastosowane materiały nie stanowią zagrożenia dla stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych, a tym samym dla realizacji celów środowiskowych określonych dla jednolitej części wód podziemnych PLGW200013 — w granicach, której znajduje się obszar lądowy portu.

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, poz. 300).

Inwestycja będzie realizowana na terenie silnie uprzemysłowionym, w większości utwardzonym, po którym stale poruszają się pojazdy ciężarowe bądź pracują maszyny wyładowczo/załadowcze. Wobec powyższego prace związane z realizacją przedsięwzięcia, a w konsekwencji pojawienie się nowych maszyn oraz wykopów nie będą negatywnie wpływać na krajobraz.

Dla Części I planowanego przedsięwzięcia przewidywane są prace związane z załadowaniem części Basenu V o łącznej powierzchni ok 20 000 m², w efekcie czego powstanie nowa działka lądowa. W związku z powyższym realizacja planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa

infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V” – Faza 2 będzie miała wpływ na powierzchnię ziemi i wprowadzi nowe elementy do istniejącego krajobrazu.

Załadownia ok. 20 000 m² akwenu Basenu V wiąże się z pozyskaniem dodatkowych terenów składowo – manewrowych w rejonie terminala ro – ro, co oznacza, że nowopowstałe tereny zostaną zagospodarowane w identyczny sposób jak istniejące zaplecze nabrzeża Czeskiego.

W związku z czym, można stwierdzić, że istniejący obecnie charakterystyczny dla terminala ro – ro krajobraz w żaden sposób nie zostanie zburzony w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Na etapie projektu budowlanego dla planowanej inwestycji przedstawione zostaną rozwiązania projektowe uwzględniające kwestie związane z zabezpieczeniem przed skutkami potencjalnych zmian warunków klimatycznych i ewentualnego wystąpienia zdarzeń ekstremalnych (takich jak np. powódź, fale upałów, pożary, długotrwałe susze, ekstremalne opady, zalewanie przez rzeki, gwałtowne burze i wiatry, fale chłodu i intensywne opady śniegu, zamarzanie i odmarzanie), w tym m.in. w odniesieniu do:

- wytrzymałości konstrukcji, w tym konstrukcji nabrzeża;
- sprawności sieci kanalizacyjnych (odprowadzanie wód opadowych i roztopowych);
- bezpieczeństwa pożarowego nabrzeża;
- zabezpieczenia urządzeń na wypadek wystąpienia zdarzeń ekstremalnych.

Planowane przedsięwzięcie na etapie budowy:

- będzie w znikomym (pomijalnym) stopniu oddziaływać na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie budowy, oddziaływanie to będzie okresowe, a emisja zanieczyszczeń nie będzie znacząca – wielkość emisji na etapie budowy (okresowa emisja, której źródłem będzie spalanie paliwa w silnikach maszyn budowlanych i środków transportu) – w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu mają znaczenie niewielkie;
- nie spowoduje naruszenia stosunków wodnych na analizowanym terenie ani w jego sąsiedztwie; nie wpłynie również negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wód powierzchniowych i podziemnych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” – nie będzie źródłem ścieków technologicznych zawierających substancje wskaźnikowe określone w ww. celach a wody opadowe z terenu inwestycji będą jakościowo i ilościowo zbliżone do stanu obecnego.

Na etapie eksploatacji:

- wielkość emisji w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu będzie miała znaczenie pomijalne;
- inwestycja nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wód powierzchniowych i podziemnych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” – nie będzie źródłem ścieków zawierających substancje wskaźnikowe określone w ww. celach – nie przyczyni się w jakikolwiek sposób do zmian klimatu.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie więc powodowało zmian czynników klimatycznych, nawet w niewielkiej skali. Dotyczy to również mitygacji – łagodzenia przez przedsięwzięcie zmian klimatu.

Ze względu na rodzaj inwestycji i zastosowane technologie nie przewiduje się wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.

Na terenie planowanego 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).

Wszystkie obiekty będą zaprojektowane i wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego, uwzględniającymi m.in. wymagania w zakresie stabilności konstrukcji, zapobiegające potencjalnej katastrofie budowlanej i nie będą one źródłem potencjalnej katastrofy naturalnej. Ponadto teren inwestycji nie leży w strefie wpływu eksploatacji górniczej i nie jest narażony na jej oddziaływanie.

Wykonawca będzie realizował wszystkie działania zgodnie z najlepszymi praktykami międzynarodowymi, celem wyeliminowania wycieków. Wykonawca i jego podwykonawcy zapewniają przestrzeganie obowiązującego prawa, przepisów, kodeksu postępowania, itp. odnoszące się do zapobiegania zanieczyszczeniom ropą naftową i włączające najlepsze praktyki ochrony środowiska do wszystkich swoich działań.

Jednostki pływające będą zgodne z wymaganiami Konwencji MARPOL, która nakłada na statki wymogi w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu morza. W przypadku wycieku oleju, statki będą postępować zgodnie z procedurą zapobiegania wyciekom ropy naftowej i reagowania na nie ujętymi w portowych przepisach. Odpowiednie zestawy do sprzątania będą dostępne na terenie budowy. Wszystkie odpady powstałe podczas oczyszczania wycieku ropy będą traktowane, jako odpady niebezpieczne.

W celu minimalizowania potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego realizacji wykonawca będzie dążyć do utrzymania dobrego poziomu gotowości do radzenia sobie z incydem zanieczyszczenia poprzez dostarczenie sprzętu i odpowiednio przeszkolonego personelu oraz do reagowania na taki incydent w przypadku ich wystąpienia i poinformowania Zamawiającego. Składowanie, przeładunek i transport towarów niebezpiecznych będzie zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i wymaganiami projektowymi.

Ponadto przyjęte będą niżej podane rozwiązania:

- Kierownik Budowy będzie odpowiedzialny za wdrożenie działań adekwatnych do zaistniałej sytuacji i rozmiarów zanieczyszczenia oraz informowanie odpowiednich służb, zgodnie z procedurami określonymi w opracowanym na potrzeby inwestycji Planie BIOZ.
- Kierownik Budowy zobligowany będzie do zabezpieczenia terenu budowy i wyposażenia obiektów pływających w:
 - lekkie zapory elastyczne (segmentowe);
 - zapory chłonne z rękawów sorpcyjnych (segmentowa);
 - pojemniki lub worki na zużyte rękawy sorpcyjne.

Planowane przedsięwzięcie „Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V” – Faza 2 obejmować będzie poniższe zadania:

- przebudowę Nabrzeża Czeskiego, poprzez przesunięcie jego linii odwodnej o ok. 180 m,
- załadowanie fragmentu Basenu V o powierzchni ok. 20 tys. m²,
- rozbiórkę rampy ro-ro B oraz wybudowanie ramp A i A' w nowej lokalizacji,
- przebudowę części linii nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych, dostosowanych do nowego położenia Nabrzeża Czeskiego,
- przebudowę istniejącego układu drogowo-kolejowego, dostępu odlądowego do obsługi statków,
- wykonanie prac pogłębiarskich w rejonie nabrzeży Stanów Zjednoczonych i Rumuńskiego z obecnych 7,6-8 m do 10-13,5 m głębokości, budowie i przebudowie niezbędnej infrastruktury podziemnej, w tym infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków oraz zasilania statków w energię elektryczną z lądu.

Projekt przyczyni się do poprawy konkurencyjności Portu w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej, poprawy dostępności portu od strony lądu (transport drogowy i kolejowy) oraz morza (transport morski), poprzez zwiększenie ilości połączeń i zapewnienie efektywnego

transportu. Realizacja projektu umożliwi sprawną obsługę środków transportu morskiego i lądowego, a także przyczyni się ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko, jak również umożliwi utrzymanie charakteru portu uniwersalnego oraz zwiększenia bezpieczeństwa nawigacyjnego statków i sprawności transportu.

Zgodnie z informacjami pozyskanymi od Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. na obszarze portu planowane są poza przedmiotową niżej podane inwestycje na lata 2023 – 2027:

1. Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV – Faza 1;
2. Dostęp drogowo – kolejowy do Basenów IV i V – Faza 3;
3. Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad);
4. Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia;
5. Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap II Nabrzeże Indyjskie (536 mb);
6. Pogłębienie Bazy Przeladunku Paliw Płynnych na falochronie;
7. Pogłębienie Bazy Przeladunku Paliw Płynnych na falochronie.

Planowane przedsięwzięcie sąsiaduje bezpośrednio z obszarem prac prowadzonych w ramach:

- przebudowy infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV – Faza 1;
- przebudowy nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap II Nabrzeże Indyjskie;
- dostępu drogowo – kolejowego do Basenów IV i V – Faza 3;
- budowy Drogi Czerwonej w Gdyni

oraz może kumulować oddziaływania.

Pozostałe inwestycje znajdują się już w większej odległości od planowanego przedsięwzięcia w związku z tym nie zostały one wzięte pod uwagę w związku z analizą oddziaływań skumulowanych.

Dla inwestycji drogowych tj. Budowa Drogi Czerwonej oraz ulicy Przelotowej w czasie realizacji przedsięwzięcia możliwe jest kumulowanie się emisji oraz hałasu emitowanego przez maszyny, pojazdy i sprzęt wykorzystany do wykonania inwestycji. Jednakże, z uwagi na odległość inwestycji od siebie oraz możliwe przesunięcie w czasie realizacji obu inwestycji i z faktu, iż przewidywane zwiększenie hałasu w trakcie budowy przedmiotowej inwestycji będzie znikome, nie występuje zagrożenie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu z związku ze skumulowaniem się różnych źródeł hałasu. Dodatkowo, emisja zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu będzie oddziaływaniem chwilowym i nie pozostawiającym stałego efektu środowiskowego.

Również w korelacji z przedsięwzięciem związanym z przebudową infrastruktury dostępu dla statków w Basenie IV, przebudowy nabrzeży w Porcie Gdynia – Zadanie 2 Etap II Nabrzeże Indyjskie; dostępu drogowo – kolejowego do Basenów IV i V – Faza 3 roboty budowlane będą miały krótkotrwały wpływ na środowisko, związany ze wzrostem poziomu natężenia hałasu w wyniku pracy sprzętu mechanicznego i urządzeń wykorzystywanych podczas budowy oraz transportu materiałów. Przedsięwzięcie nie będzie wykazywać znaczącego oddziaływania na żadne komponenty środowiska.

Kumulowanie oddziaływań może wystąpić również w przypadku emisji zanieczyszczeń do powietrza z maszyn, urządzeń itd., jednak jak wskazują przeprowadzone analizy emisja z tego przedsięwzięcia będzie znikoma i krótkotrwała, w związku z tym efekt kumulowania będzie tutaj mocno ograniczony i nie wykróczy poza obszar do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Reasumując, biorąc pod uwagę niską wartość przyrodniczą obszarów portowych, wystąpienie czynników skumulowanych przy realizacji ww. przedsięwzięcia będzie niewielkie i opisać go można w następujący sposób:

- pomimo, iż przedsięwzięcie sąsiaduje z innymi zaplanowanymi działaniami inwestycyjnymi Portu w Gdyni, to czas ich realizacji może się pokryć z nimi tylko

częściowo, co wpływa na wystąpienie kumulacji czynników negatywnych w mniejszym stopniu;

- czynniki skumulowane mogące mieć wpływ na przyrodę, różnorodność biologiczną i obszary chronione oraz ludzi i zwierzęta to głównie hałas i obecność ciężkiego sprzętu. Właściwa organizacja prac w poszczególnych projektach zminimalizuje pojawienie się negatywnych oddziaływań skumulowanych.

Nie przewiduje się wzrostu oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do stanu istniejącego. Wartość czynników skumulowanych nie będzie miała charakteru trwałego, ponieważ realizacja wszystkich projektów ograniczona jest czasowo – zgodnie z harmonogramem maksymalnie do 2027 roku.

Na etapie eksploatacji samo przedsięwzięcie:

- nie spowoduje zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania tego rejonu portu, a jedynie zapewni sprawniejszy przeładunek transportowanych drogą morską towarów oraz dostosuje go do obsługi większych statków i zapewni większą przestrzeń do obsługi przeładowanych towarów;
- przy przebudowanym Nabrzeżu Czeskim, przy rampach A i A' będą cumowały jednostki ro – ro zgodnie z obecnie wykorzystywaną technologią obsługą statków tego typu w Porcie Gdynia;
- do nowych linii Nabrzeży Rumuńskiego i Stanów Zjednoczonych statki będą cumowane w sposób tradycyjny t.j. przycumowane do nabrzeża przy pomocy cum zaczepianych o polery – nie zmieni się więc technologia obsługi jednostek na analizowanych nabrzeżach;
- umożliwi obsługę większych statków niekoniecznie zwiększając emisję zanieczyszczeń do powietrza, ponieważ statki te cechują się z reguły większymi pojemnościami przeładunkowymi na jednostkę spalanej paliwa, a w związku z obecnie panującymi trendami nie jest wykluczone zastosowanie w nich silników elektrycznych, co całkowicie wyeliminuje emisję spalin z tych urządzeń;
- nie zwiększy emisji hałasu – planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie już istniejących nabrzeży oraz załadunku fragmentu basenu portowego;
- nie spowoduje żadnej zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania tego rejonu Portu, a jedynie zapewni sprawniejszy przeładunek transportowanych drogą morską towarów oraz dostosuje go do obsługi większych statków i zapewni większą przestrzeń do obsługi przeładowanych towarów.

Oddziaływania skumulowane na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą głównie związane z sąsiadującymi Terminalami Promowymi T1 i T2 (Basen IV, Nabrzeże Polskie).

W związku z przewidywanym zwiększeniem natężenia ruchu, a tym samym możliwością zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu przenikającego do środowiska w lipcu 2021 roku przez firmę POLDUKT PROJEKT, z siedzibą przy ul. Małopolskiej 14 w Gdyni wykonane zostało opracowanie: „Analiza komunikacyjna wpływu projektowanej zabudowy na przyległy układ drogowy. Lokalizacja inwestycji Gdynia, Nabrzeże Polskie”.

W analizie zalecano, aby:

- harmonogram kursowania promów ułożyć tak, aby wykluczyć możliwość jednoczesnej obsługi obydwu promów;
- unikać sytuacji, w której pasażerowie promu opuszczą terminal w godzinach szczytów porannego i popołudniowego;
- ze względu na utrzymanie płynności ruchu w analizowanym rejonie przewidzieć przyplływanie promów na terminal i opuszczanie go w godzinach wieczornych, nocnych oraz międzyszczytowych i nie obsługiwać ich jednocześnie.

Rozwiązaniem poprawy dostępności do Portu, w tym rejonu planowanego przedsięwzięcia będzie z pewnością budowa Drogi Czerwonej. Ponadto nowa ul. Przelotowa pozwoli na niezależny dojazd dla transportu towarowego do planowanej głównej arterii łączącej Port Gdynia z podstawową siecią drogową TEN-T na kierunku północ – południe (droga krajowa S6, autostrada A1, droga krajowa S7) – tj. do tzw. Drogi Czerwonej. Droga Czerwona i ul. Przelotowa znacznie poprawią dostęp drogowo - kolejowy od strony lądu i zwiększą jego możliwości przeładunkowe i rozwojowe, a tym samym usprawnią również wyjazd z rejonów Basenu IV i V.

Ponadto przebudowa istniejącej infrastruktury sanitarnej, energetycznej, telekomunikacyjnej, w tym budowa nowoczesnej infrastruktury podziemnej do odbioru ścieków ze statków zwiększy bezpieczeństwo pracy portu i operujących w jego rejonie statków zabezpieczając przed przypadkowymi awariami. Wykonane prace budowlane zredukują prawdopodobieństwo wprowadzenia niekontrolowanych zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych, a pośrednio do wód portowych, przez co zwiększy się bezpieczeństwo wód w rejonie portu oraz Zatoki Puckiej Zewnętrznej.

Oddziaływanie skumulowane w czasie eksploatacji nie będzie negatywne, a po budowie nowych dróg – Czerwonej i Przelotowej, infrastruktury do odbioru ścieków ze statków może mieć wpływ korzystny.

Podsumowując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani w znaczący sposób na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane w znaczących ilościach ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby jej realizacja czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji. Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia;
- na etapie realizacji inwestycji przewiduje się czasowy wzrost zanieczyszczenia atmosfery i natężenia hałasu oraz wibracji, w wyniku pracy sprzętu budowlanego, transportu materiałów budowlanych oraz składowania materiałów budowlanych (potencjalne źródło pylenia). Ponadto realizacja inwestycji powodować będzie powstawanie odpadów, głównie budowlanych. Będzie to oddziaływanie krótkookresowe, odwracalne, ograniczone do fazy budowy;
- na etapie eksploatacji przedsięwzięcie może powodować emisję hałasu, zanieczyszczeń do powietrza oraz powstawanie ścieków. Jednak biorąc pod uwagę opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązania techniczne ograniczające wpływ inwestycji na środowisko, ocenia się, że ww. oddziaływanie zostanie ograniczone do minimum;
- w związku z realizacją i funkcjonowaniem planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się wystąpienia znaczących emisji zanieczyszczeń. W zakresach dotyczących oddziaływania hałasu oraz warunków aerosanitarnych planowana inwestycja nie wiąże się z przekroczeniem dopuszczalnych norm i nie narusza przepisów obowiązujących na terenach podlegających ochronie. Wobec powyższego nie zachodzi potrzeba stosowania dodatkowych środków i technologii zabezpieczającymi przed tymi oddziaływaniami;



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2023.AT/AJM.15

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Rozbudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V – Faza 2”,
realizowanego na terenie działek 593/1, 593/6, 595/2, 613, 614, 617, 619, 620, 621, 622, 727,
729, 766, 796, 797, 798 obręb ewidencyjny 0026 Śródmieście, na terenie miasta
Gdynia.

Planowane przedsięwzięcie podzielono na dwie części o następującym zakresie:

Część I – załadowanie części Basenu V wraz z przebudową linii Nabrzeża Czeskiego obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej rampy B o pow. ok. 1 470 m²;
- budowę nowej konstrukcji Nabrzeża Czeskiego o długości ok. 180 m;
- budowę nowej konstrukcji Nabrzeża Stanów Zjednoczonych o długości ok. 300 m;
- przebudowę konstrukcji Nabrzeża Rumuńskiego na dł. ok 90 m;
- przebudowę odcinków łączących nowe konstrukcje z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi;
- przebudowę i budowę nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie nowej linii nabrzeża, wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu;
- wykonanie do 2 punktów do zrzutu ścieków ze statków;
- wykonanie robót zasypowych w celu załadowania części Basenu V o powierzchni 20 000 m² – kruszywo w ilości ok. 200 000 m³ zostanie przywiezione z najbliższych żwirowni albo zostanie do tego wykorzystany urobek z prac czerpalnych prowadzonych na terenie portu w ramach innych działań inwestycyjnych;
- wykonanie prac pogłębiarskich o kubaturze ok. 200 000 m³ – urobek spełniający parametry techniczne zostanie wykorzystany do załadowania basenu, a pozostała część będzie zdeponowana w morzu we wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni miejscu;
- przebudowę ramp: A i A’;
- wykonanie nawierzchni manewrowo-składowych na nowym terenie;
- wykonanie odwodnienia terenu Nabrzeża Czeskiego i nowo powstałego placu wraz z przebudową istniejących wylotów wód opadowych;
- przebudowę istniejącego układu drogowo – kolejowego;

- wykonanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.;
- wykonanie prac czerpalnych o kubaturze ok. 15 000 m³ wzdłuż nowego Nabrzeża Czeskiego w pasie szerokości do 25 m oraz wzdłuż Nabrzeża Rumuńskiego na długości do 300 m i Nabrzeża Stanów Zjednoczonych na długości do 300 m, w pasie szerokości do 50 m;
- wywiezienie i zdeponowanie w morzu, sumarycznie ze wszystkich niezbędnych do wykonania prac czerpalnych, maksymalnie 45.000 m³ urobku;
- wykonanie umocnienia dna przy nabrzeżach Czeskim, Rumuńskim i Stanów Zjednoczonych na długościach określonych powyżej o powierzchni ok. 30 000 m².

Część II – przebudowa linii Nabrzeża Rumuńskiego zlokalizowanego we wschodniej części Portu Gdynia w Basenie V od skrzyni nr 20 do skrzyni nr 35, tj. na długości ok. 300 m, umożliwi zwiększenie jego głębokości technicznej do -11,0 m (głębokość dopuszczalna -13,5 m), w celu utworzenia uniwersalnych stanowisk przeładunkowych dla jednostek o długości do 250 m.

Przebudowa związana będzie z:

- rozbiórką istniejącej konstrukcji nadbudowy i żeber stężających na długości ok. 300 m;
- rozbiórką umocnienia dna o powierzchni 3.000 m²;
- demontażem odbojnic, drabinek oraz pachołów cumowniczych i pierścieni;
- rozkuciami żelbetowych ściągów kotwiących i demontażem żelbetowych tarcz kotwiących;
- demontażem szyn i rozbiórką belek poddźwigowych i podsuwnicowych;
- rozbiórką nawierzchni;
- robotami rozbiórkowymi sieci i przyłączy wod.-kan.;
- robotami rozbiórkowymi sieci i przyłączy elektrycznych;
- budową nowej konstrukcji Nabrzeża Rumuńskiego na długości ok. 300 m, poprzez wyjście 8 m na wodę;
- wykonaniem dalb cumowniczych wzdłuż Nabrzeża Rumuńskiego na długości ok. 100 m;
- budową nowych belek poddźwigowych i podsuwnicowych wraz z montażem szyn;
- budową nawierzchni kolejowo-drogowych;
- przebudową odcinków łączących nową konstrukcję z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi, kolejowymi i drogowymi;
- przebudową i budową nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej wraz z przystosowaniem sieci elektroenergetycznej do zasilania statków w energię elektryczną z lądu oraz wykonaniem na przebudowywanym fragmencie nabrzeża do nie więcej niż 4 punktów do zrzutu ścieków ze statków,
- wykonaniem odwodnienia terenu wraz z przebudową istniejących wylotów wód opadowych;
- wykonaniem rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami wahań poziomu wód morskich do rzędnej +2,5 m n.p.m.;
- wykonaniem prac czerpalnych o kubaturze ok. 60 000 m³ wzdłuż przebudowywanego nabrzeża w pasie szerokości ok. 50 m, z wywozem urobku na kłapowisko;
- wykonaniem umocnienia dna na powierzchni ok. 7 000 m² wzdłuż nabrzeża.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Anna Tchórzewska

- planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody,
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. *ustawy OoŚ*, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
 - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
 - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.5.2022.AT/AJM.12 z dnia 12.06.2023 r., działając na podstawie art. 10 § 1 *Kpa* zawiadomił strony o zakończeniu zbierania dowodów w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranego materiału dowodowego, ze wskazaniem iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

Realizacja inwestycji na podstawie przedmiotowej decyzji, a także późniejsza eksploatacja - obiektów powstałych w wyniku 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 1994r. - Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 682 ze zm.*) uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*tekst jedn. Dz. U. z 2022 poz. 2625 ze zm.*);
- w zakresie prawidłowej eksploatacji urządzeń, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.*);
- gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. (*Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.*);

obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 *ustawy o oś* 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.

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej - Dz. U. 2022 r., poz. 2142 ze zm.)

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, zgodnie z art. 127 a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.).

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, należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336). Decyzja niniejsza nie zwalnia również z obowiązku uzyskania zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na odłożenie urobku na kłapowiska, 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.2006 nr 22 poz. 166).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia
2. strony postępowania poprzez zawiadomienie
8. aa sprawę prowadzi Agnieszka Moszyńska tel. (58) 68 36 861

Do wiadomości:

1. Urząd Morski w Gdyni 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny 81-155 Gdynia, ul. Kontenerowa 69
3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku
80-804 Gdańsk, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19