



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Gdańsk, dnia 20 maja 2021 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.6.2021.AT.4

Za dowodem doręczenia

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 b), 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 2021r. poz. 247 ze zm.*) zwaną dalej ustawą ooś, oraz art. 104 Kpa (*tekst jedn. Dz. U. 2021r. poz. 735*) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. znak DR-614/22/EB/21 z dnia 01.02.2021 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając dane zawarte w:

- Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia,
- Postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ.8103.16.2021.AD z dnia 23.02.2020 r.;
- Opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak SE.ZNS.80.4910.8.21 z dnia 24.02.2021r.;
- Opinii Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni znak 425/21 z dnia 23.02.2021r.;
- Opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak GD.RZŚ.435.28.2021.MBC.1 z dnia 23.02.2021r.;

orzekam

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

„Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia”.

Teren przewidziany pod realizację przedsięwzięcia, obejmuje:

- obręb 21 Oksywie, działki nr 2124, 2127, 1625;
 - obręb 26 Śródmieście, działka nr 529.
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) podczas prowadzenia prac wykonać pomiary drgań w celu wyznaczenia dopuszczalnej strefy wpływów dynamicznych - w ramach ochrony konstrukcji istniejących obiektów;
 - c) jednostki pływające wyposażyc w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych;

- e) 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;
- f) teren budowy wyposażyć w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych;
- g) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października; W przypadku zaistnienia potrzeby dokonania prac w ww. okresie, możliwe będzie ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu ornitologii, iż przedmiotowy teren nie jest wykorzystywany przez chronione gatunki ptaków jako miejsce gniazdowania, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
- h) do nasadzeń wykorzystać gatunki rodzime, właściwe geograficznie i siedliskowo;
- i) drzewa rosnące w sąsiedztwie planowanych prac zabezpieczyć przed ewentualnym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie matami - bez uszkodzenia kory;
- j) nie magazynować materiału ziemnego i materiałów budowlanych w odległości mniejszej niż 10 m od pnia drzewa;
- k) w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
- l) prace prowadzone przy użyciu sprzętu budowlanego w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji nie mogą naruszać ich bryły korzeniowej, a tym samym ich stateczności. Dopuszczalne jest ręczne prowadzenie prac w obrębie strefy korzeniowej. Ewentualne przycinanie korzeni prowadzi się prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin. Odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących
- m) 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 wyposażyć w sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych;
- n) na terenie budowy wyznaczyć, utwardzić i odwodnić miejsca przeznaczone do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów.

WARUNKI PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA WODNEGO WODY POLSKIE REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W GDANSKU:

- 1) Wody opadowe z powierzchni betonowych odprowadzać po uprzednim podczyszczeniu do odbiornika – Kanału Portowego.
- 2) Prace czerpalne wykonywane z ładu i z wody realizować przy użyciu sprzętu pływającego, pogłębiarek, koparek. Materiały z tych prac składować na wydzielonym do tego placu oraz zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń.
- 3) Masy ziemne wywozić na kłapowisko.
- 4) 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.
- 5) Plac budowy wyposażyć w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
- 6) Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji

niebezpiecznych do gruntu.

- 7) 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.
- 8) Ograniczyć rozprzestrzenianie się potencjalnych zanieczyszczeń poprzez rozstawianie zapór ochronnych w czasie prowadzenia prac czerpalnych i zasypowych.

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

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dnia 08.02.2021r. wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. znak DR-614/22/EB/21 z dnia 01.02.2021r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia”.

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) informacje o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 5) wypis i wyrys z rejestru gruntów;
- 6) dowód niszczenia opłaty skarbowej.

Przebudowa nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia będzie polegała na przebudowie ok. 220 m istniejącego nabrzeża w sposób umożliwiający stworzenie akwenu dobrze osłoniętego przed falowaniem wiatrowym. W tym celu istniejąca linia nabrzeża zostanie przesunięta o około 40 m w głąb lądu tworząc dodatkowy akwen o powierzchni około 5 000 m², przystosowany do cumowania pomocniczych jednostek pływających Marynarki Wojennej

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), jest kwalifikowane, jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z §3, ust. 2, pkt 1 jako przedsięwzięcie *polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 64 „porty lub śródlądowe drogi wodne, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 33;”, planowana inwestycja powinna zostać zaliczona do przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko.*

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

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenach zamkniętych Portu Wojennego w Gdyni Oksywie w sąsiedztwie Ostrogi Pilotowej północnej, na działkach nr 529 obręb 0026, Gdynia Śródmieście, na działkach nr 2124, 2127, 1625 obręb 0021, Gdynia Oksywie.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1b) 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, Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni 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.420.6.2021.AT.1 z dnia 09.02.2021 r.. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 162/2021, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

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.420.6.2021.AT.2 z dnia 09.02.2021r. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie 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.8103.16.2021.AD z dnia 23.02.2020 r. zaopiniował ww. przedsięwzięcie jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni w opinii znak SE.ZNS.80.4910.8.21 z dnia 24.02.2021r., nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni w opinii znak 425/21 z dnia 23.02.2021r. 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.435.28.2021.MBC.1 z dnia 23.02.2021r. nie

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, 21-25 oraz uchwały o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- dyrektora urzędu morskiego – 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;
- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017r. – 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:

Planowana inwestycja pn.: „Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia” będzie realizowana na terenach Portu Wojennego w Gdyni. W obecnym układzie wzdłuż nabrzeża Pomocniczego stacjonują małe jednostki pływające Marynarki Wojennej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę nabrzeża Pomocniczego zlokalizowanego na terenie Portu Wojennego w Gdyni, w sposób umożliwiający stworzenie akwenu dobrze osłoniętego przed falowaniem wiatrowym.

Projektowana przebudowa będzie wiązała się z przesunięciem części istniejącej linii Nabrzeża Pomocniczego maksymalnie o około 40 m (na wysokości Ostrogi Pilotowej Północnej) w głąb lądu. Powstały w ten sposób dodatkowy akwen będzie miał powierzchnię około 5 000 m² w kształcie trapezu o długości linii cumowniczej około 226 m. Przebudowane nabrzeże będzie miało konstrukcję płytową z przednią kombinowaną ścianką szczelną, wsparte na ruszcie palowym z dodatkowym zakotwieniem. Całość konstrukcji zwieńczona zostanie oczepek wraz z wykonaniem płyty nabrzeża i nawierzchni.

Realizacja nowych konstrukcji nabrzeży związana będzie z:

- rozbiórką istniejącego Nabrzeża Pomocniczego na długości około 184 m,
- budową nowych konstrukcji nabrzeży o łącznej długości około 226 m oraz odtworzeniem rozebranych konstrukcji Nabrzeża Pomocniczego na odcinku około 30 m,
- przebudową odcinków łączących nowe konstrukcje z istniejącymi konstrukcjami hydrotechnicznymi,
- likwidacją części obszaru lądowego wraz z istniejącą infrastrukturą: w tym roboty ziemne w ilości ok. 53 000 m³, rozbiórka istniejącej infrastruktury,
- likwidacją istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie starej konstrukcji Nabrzeża Pomocniczego,
- przebudową i budową nowej infrastruktury podziemnej i nadziemnej znajdującej się w rejonie nowego Nabrzeża Pomocniczego wraz z jej przyłączeniem do istniejących sieci,
- wykonaniem odwodnienia terenu nabrzeża wraz z wybudowaniem nowego wylotu wód opadowych,
- wykonaniem w nowej, projektowanej części Nabrzeża Pomocniczego co najmniej 2 punktów odbioru ścieków i wód zaolejonych (wód zęzowych) z jednostek pływających wraz z ich połączeniem z istniejącą infrastrukturą w rejonie Nabrzeża Północnego w Basenie IX,
- wykonaniem robót czerpalnych o kubaturze około 35 000 m³,
- niezbędnym przełożeniem infrastruktury podwodnej znajdującej się w rejonie istniejącego Nabrzeża Pomocniczego,
- likwidacją obiektu kubaturowego Żandarmerii Wojskowej,
- odtworzeniem powierzchni biurowo-sztabowej poprzez rozbudowę istniejącego budynku nr 184/4001,
- przebudową fragmentu istniejącej drogi wzdłuż istniejącego budynku nr 184/4001, tak aby

- spełniała wymagania drogi pożarowej niezbędnej dla obsługi budynków istniejących w tym rejonie oraz budynku przewidzianego do rozbudowy nr 184/4001,
- usunięciem istniejących krzewów i drzew kolidujących z planowaną inwestycją.

Inwestycja realizowana będzie na obszarze zlokalizowanym w dzielnicy Oksywie miasta Gdyni, we wschodniej części Portu Gdynia, na terenach zamkniętych Portu Wojennego w sąsiedztwie Ostrogi Pilotowej Północnej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie rozważano wariantów lokalizacyjnych, gdyż inwestycja będzie obejmowała przebudowę istniejącej infrastruktury Marynarki Wojennej.

Rozważano warianty techniczno – technologiczne:

Wariant I

Nowa linia cumownicza Nabrzeża Pomocniczego zostanie zlokalizowana na obecnym terenie lądowym, w niewielkiej odległości od istniejącego nabrzeża na wysokości Ostrogi Pilotowej Północnej i będzie wynosić około 19 m. Takie usytuowanie linii cumowniczej umożliwi powiększenie akwenu manewrowego w rejonie Nabrzeża Pomocniczego o około 1 816 m². Wariant ten przewiduje stworzenie linii cumowniczej nabrzeża Pomocniczego o łącznej długości około 271 m, przy czym nowa konstrukcja Nabrzeża Pomocniczego będzie miała długość około 187 m. Dodatkowo, powstanie konstrukcja hydrotechniczna nabrzeża wydłużająca część istniejącą Ostrogę Pilotową Północną o około 19 m (w kierunku lądu). Będzie to nabrzeże łączące istniejącą konstrukcję Ostrogi z nowym nabrzeżem Pomocniczym. Nowe konstrukcje mają umożliwić uzyskanie głębokości technicznej przy nabrzeżach i akwenie - 9,00 m.

Wariant II

Wariant ten przewiduje stworzenie nowego basenu portowego w bezpośrednim sąsiedztwie Ostrogi Pilotowej Północnej. Lokalizacja ta umożliwi stworzenie akwenu dobrze osłoniętego przed falowaniem wiatrowym. Nowy basen wraz z linią cumowniczą zostanie zlokalizowany na obecnym terenie lądowym. Będzie miał kształt trapezu. Basen będzie miał maksymalną długość 110 m oraz szerokość 38 m (maksymalne cofnięcie w ląd na wysokości Ostrogi Pilotowej Północnej). Takie usytuowanie basenu stworzy możliwość uzyskania linii cumowniczej o łącznej długości około 157 m. Powierzchnia basenu wyniesie około 3074 m². Wariant ten przewiduje pozostawienie linii cumowniczej nabrzeża Pomocniczego o łącznej długości około 162 m. Niezbędne będzie również przebudowanie końcowego odcinka Ostrogi Pilotowej Północnej w celu połączenia i dostosowania konstrukcji do nowych warunków eksploatacyjnych. Nowe konstrukcje mają umożliwić uzyskanie głębokości technicznej przy nabrzeżach i akwenie - 9,00 m.

Wariant III

Wariant ten przewiduje stworzenie nowego basenu poprzez przesunięcie istniejącej linii nabrzeża Pomocniczego maksymalnie o około 38 m (na wysokości Ostrogi Pilotowej Północnej). Lokalizacja ta umożliwi stworzenie akwenu dobrze osłoniętego przed falowaniem wiatrowym. Nowy basen wraz z linią cumowniczą zostanie zlokalizowany na obecnym terenie lądowym. Będzie miał kształt trapezu o długości podstawy około 184 m. Takie usytuowanie basenu stworzy możliwość uzyskania linii cumowniczej o łącznej długości około 226 m. Powierzchnia basenu około 4 884 m². Wariant ten przewiduje pozostawienie linii cumowniczej nabrzeża Pomocniczego o łącznej długości około 88 m. Niezbędne będzie również przebudowanie końcowego odcinka Ostrogi Pilotowej Północnej w celu połączenia i dostosowania konstrukcji do nowych warunków eksploatacyjnych. Nowe konstrukcje mają umożliwić uzyskanie głębokości technicznej przy nabrzeżach i akwenie - 9,00 m.

Wariant IV

Wariant ten przewiduje wcięcie w ład i stworzenie nowego basenu o powierzchni około 4 130 m². Wcięcie w ład na głębokość około 60m w odległości około 88 m od narożnika nabrzeża Pomocniczego z nabrzeżem Północnym i połączenie nowym nabrzeżem o długości około 152 m stworzy dobrze osłonięty przed falowaniem basen portowy. Stworzenie basenu o łącznej długości około 220 m pozwoli na pozostawienie nabrzeża Pomocniczego o długości linii cumowniczej około 88 m. Wariant ten wymusi przebudowanie nasadowej części ostrogi w celu dostosowania konstrukcji do nowych warunków eksploatacyjnych. Nowe konstrukcje mają umożliwić uzyskanie głębokości technicznej przy nabrzeżach i akwenie - 9,00 m.

Rozważano również warianty techniczne konstrukcji nowej linii cumowniczej przebudowywanego nabrzeża Pomocniczego

Wariant A

W tym wariantcie planuje się przyjęcie dwóch podstawowych typów konstrukcyjnych. Konstrukcję nabrzeża o długości około 180 m przewiduje się wykonać z wykorzystaniem 10 skrzyń żelbetowych pochodzących z rozbiórki Pirsu III. Konstrukcja zakłada posadowienie żelbetowych skrzyń fundamentowych na podsypce kamiennej na rzędnej -9,0 m. Skrzynie wypełnione są piaskiem. Szerokość skrzyni wynosi 6,00 m, szerokość podstawy skrzyni 8,00 m. Grubość ściany odwodnej skrzyni fundamentowej wynosi ~45 cm, zaś ściany odlądowej 25 cm. Bezpośredni za skrzynią przewiduje się pograżenie stalowej ścianki szczelnej zabezpieczającej wykop przed ustawieniem skrzyń. Skrzynie żelbetowe zostaną zakotwione przy pomocy kotew mikropalowych. Konstrukcja zostanie zwieńczona żelbetowym oczepem. Pozostałe odcinki nowobudowanych i przebudowywanych nabrzeży będą wykonane w postaci nabrzeży płytowych. Konstrukcja przewiduje wykonanie kombinowanej ścianki szczelnej, rusztu palowego oraz zakotwienia. Całość konstrukcji zwieńczona będzie oczepem. Konstrukcje nabrzeży zostaną wyposażone w urządzenia odbojowe, cumownicze, media oraz infrastrukturę podziemną i nadziemną niezbędną do stworzenia stanowisk postojowych.

Wariant B

W tym wariantcie planuje się przyjęcie dwóch podstawowych typów konstrukcyjnych. Konstrukcję nabrzeża o długości około 180 m przewiduje się wykonać z zastosowaniem wygaszacza falowania. Założenie przewiduje wykorzystanie 10 skrzyń żelbetowych pochodzących z rozbiórki Pirsu III. Konstrukcja zakłada posadowienie żelbetowych skrzyń fundamentowych na podsypce kamiennej na rzędnej -9,0 m. W celu redukcji falowania w skrzyniach tych zostaną wykonane otwory. Skrzynie wypełnione zostaną częściowo piaskiem, a następnie na korku betonowym kruszywem bądź gruzem. Szerokość skrzyni wynosi 6,00 m, szerokość podstawy skrzyni 8,00 m. Grubość ściany odwodnej skrzyni fundamentowej wynosi ~45 cm, zaś ściany odlądowej 25 cm. Bezpośrednio za skrzynią przewiduje się pograżenie stalowej ścianki szczelnej zabezpieczającej wykop przed ustawieniem skrzyń. Skrzynie żelbetowe zostaną zakotwione przy pomocy kotew mikropalowych. Konstrukcja zostanie zwieńczona żelbetowym oczepem.

Pozostałe odcinki nowobudowanych i przebudowywanych nabrzeży będą wykonane w postaci nabrzeży płytowych. Konstrukcja przewiduje wykonanie kombinowanej ścianki szczelnej, rusztu palowego oraz zakotwienia. Całość konstrukcji zwieńczona będzie oczepem. Konstrukcje nabrzeży zostaną wyposażone w urządzenia odbojowe, cumownicze, media oraz infrastrukturę podziemną i nadziemną niezbędną do stworzenia stanowisk postojowych.

Wariant C

W tym wariantcie planuje się przyjęcie konstrukcji nabrzeży płytowych. Konstrukcja przewiduje wykonanie kombinowanej ścianki szczelnej, rusztu palowego oraz zakotwienia. Całość konstrukcji zwieńczona zostanie będzie oczepem. Konstrukcje nabrzeży zostaną wyposażone w urządzenia odbojowe, cumownicze, media oraz infrastrukturę podziemną i nadziemną niezbędną do stworzenia stanowisk postojowych.

W celu przejrzystszego zobrazowania różnic pomiędzy omawianymi wariantami techniczno-technologicznymi planowanego przedsięwzięcia, poniżej zestawiono ich dane techniczne.

Tabela nr 1 Zestawienie parametrów rozpatrywanych wariantów techniczno-technologicznych

Parametry techniczne wariantów	Wariant I	Wariant II	Wariant III	Wariant IV
Maksymalne cofnięcie w ląd	19 m	38 m	38 m	60 m
Powiększenie akwenu manewrowego w rejonie nabrzeża Pomocniczego	1 816 m ²	3 074 m ²	4 884 m ²	4 130 m ²
Dł. nowej linii cumowniczej nabrzeża Pomocniczego	187 m	119 m	188 m	220 m
Możliwość uzyskania głębokości technicznej przy nabrzeżu	-9,00 m	-9,00 m	-9,00 m	-9,00 m
Dł. istniejącego nabrzeża Pomocniczego konieczna do rozebrania	220 m	130 m	184 m	184 m
Budowę nowych konstrukcji nabrzeży	206 + 33 m	157+30 m	226+30 m	226+30 m
Likwidacja części lądowej obszaru – szacowana ilość mas ziemnych do zagospodarowania (założono jako 9 + 2 n.p.w), w tym:	20 000 m ³	33 000 m ³	53 000 m ³	45 000m ³
Część urobku zagospodarowana na lądzie	3 623 m ³	6 148 m ³	9 768 m ³	8 260 m ³
Część urobku zagospodarowana w wodzie	16 377 m ³	26 852 m ³	43 232 m ³	36 740 m ³
Roboty czerpalne związane z podejściem do przebudowywanego nabrzeża	35 000 m ³	35 000 m ³	35 000 m ³	35 000 m ³
Wykonanie nowych wylotów wód opadowych do wód portowych	1 szt.	1 szt.	1 szt.	1 szt.
Wycinka drzew i krzewów w procentach zinwentaryzowanych jednostek	5%	50%	100%	30%
Rozbiórka obiektów kubaturowych	-	-	likwidacja obiektu ŻW	likwidacja obiektu ŻW
Budowa obiektów kubaturowych	-	-	obektu ŻW	obektu ŻW

Do analizy porównawczej przedstawionych wariantów inwestycji zastosowano metodę wskaźnikową. Ze wszystkich analizowanych wariantów najmniejszy zakres robót związany jest z realizacją Wariantu I. W związku z czym, jego negatywne oddziaływania na środowisko w trakcie budowy są również najbardziej najmniejsze. Jednakże takie usytuowanie linii cumowniczej umożliwi powiększenie akwenu manewrowego w rejonie nabrzeża Pomocniczego jedynie o około 1 816 m², który nie będzie stanowił wystarczającej ochrony przed nadmiernym falowaniem od strony kanału wodnego dla stacjonujących przy nabrzeżu okrętów. W związku z powyższym, rozwiązanie to odrzucone ze względów funkcjonalnych.

Warianty II jest wariantem pośrednim pomiędzy I a III i IV zarówno pod względem zakresu robót budowlanych koniecznych do wykonania w celu jego realizacji, jak również wielkości akwenu manewrowego powstałego przy nowej linii nabrzeża Pomocniczego, który miałby chronić jednostki pływające przed falowaniem. Pomimo zdecydowanie mniejszego wpływu na środowisko w fazie realizacji, w stosunku do następujących analizowanych rozwiązań wariant ten został odrzucony, ze względu na zbyt krótką linię cumowniczą nabrzeża. Taka przebudowa nabrzeża mocno ograniczałaby

liczbę okrętów, które mogłyby bezpiecznie stacjonować na nowo powstałym akwenu manewrowym. Większa część Nabrzeża Pomocniczego została w dotychczasowym układzie, co nie zabezpieczałoby stacjonujących przy nim okrętów.

Warianty III i IV pod względem skali wpływu na poszczególne elementy środowiska są porównywalne. Są to rozwiązania o najszerszym zakresie robót koniecznych do wykonania w trakcie ich realizacji, a w związku z tym ich wpływ na środowisko na tym etapie będzie największy wśród analizowanych wariantów. Jednakże, powstała infrastruktura będzie najbardziej odpowiadała założeniom funkcjonalnym przyjętym do rozważań nad przebudową nabrzeża Pomocniczego, a mianowicie zabezpieczanie okrętów pomocniczych Marynarki Wojennej przed nadmiernym falowaniem.

Wariant IV został odrzucony ze względu na utrudnione podejście jednostek do nabrzeża i mniejszą liczbę jednostek, które można będzie przy nim ustawić ze względu na zaproponowany kształt linii Nabrzeża Pomocniczego.

Głównym czynnikiem wyboru wariantu do realizacji były kwestie bezpieczeństwa. W związku z czym, do realizacji został wybrany wariant III, który na etapie realizacji wymaga szerokiego zakresu robót i będzie generował największe oddziaływania na środowisko, jednakże zapewni akwen gwarantujący najlepszą ochronę dla okrętów pomocniczych przed falowaniem i najdogodniejsze podejście do nabrzeża.

Rozpatrywane warianty techniczne konstrukcji nowej linii cumowniczej przebudowywanego Nabrzeża Pomocniczego opierały się na rozważaniach dotyczących zastosowania różnych materiałów konstrukcyjnych. I tak w wariantach A i B zamierzano wykorzystać starożyteczne skrzynie odzyskane w trakcie rozbiórki pirsu III Stoczni Wojennej w Basenie IX jako elementu konstrukcji dowodnej. Natomiast wariant C przewidywał wykonanie kombinowanej ścianki szczelnej z nowych elementów. Ze względów bezpieczeństwa warianty A i B zostały odrzucone przez Marynarkę Wojenną.

Obszar przeznaczony pod realizację omawianej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Na zapleczu Nabrzeża Pomocniczego w odległości ok. 70 m, w obszarze przeznaczonym pod realizację planowanej inwestycji zlokalizowane są obiekty kubaturowe, drogi dojazdowe do nabrzeża i ww. budynków, parkingi, tereny zielone oraz obiekty małej architektury.

Brzeg morski od wschodniej strony nabrzeża Pomocniczego jest niezabudowany obsypany nieregularnie materiałami budowlanymi i kamieniami oraz porośnięty roślinnością ruderalną.

Ze względu na przebudowę akwenów wewnętrznych Portu Gdynia realizowaną przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Urząd Morski w Gdyni w celu umożliwienia zawijania do portu dużych jednostek pływających o dł. ok. 400 m w ramach projektu pt. „Przebudowa toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, Etapy I-III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, Etapy II-III”, nastąpi skrócenie Ostrogi Pilotowej Północnej o ok. 43 m, co spowoduje, że jednostki cumujące przy nabrzeżu Pomocniczym będą narażone na wzmożone falowanie. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przepływających statków na jednostki Marynarki Wojennej cumujące przy ww. Nabrzeżu Pomocniczym, konieczne jest jego przebudowanie poprzez odsunięcie linii nabrzeża od osi kanału zapewniając w ten sposób zminimalizowanie skutków falowania.

Realizacja omawianego przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowego sposobu korzystania z tego terenu. Przebudowane Nabrzeże Pomocnicze nadal będzie stanowiło miejsce cumowania mniejszych jednostek pływających Marynarki Wojennej, wpłynie jedynie na zwiększenie bezpieczeństwa ich postoju przy zmieniających się uwarunkowaniach infrastruktury portowej.

W bezpośrednim sąsiedztwie Nabrzeża Pomocniczego zlokalizowany jest obszar biologicznie czynny o powierzchni ok. 0,395 ha, który w ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie zlikwidowany. W miejscu obecnie istniejących terenów zielonych powstanie nowa linia nabrzeża Pomocniczego wraz z

akwenem chroniącym jednostki Marynarki Wojennej. Jak wynika z wizji lokalnej przeprowadzonej w czerwcu 2018 r. na terenach zielonych kolidujących z planowaną inwestycją zidentyfikowano ok. 200 jednostek drzew, których obwód na wysokości 130 m wynosił od 0,1 m do 3,66 m. Wśród największych drzew dominującym gatunkiem jest topola biała. Poza tym na ww. terenie występują: lipy, wierzby, czeremchy, świerki, jodły oraz jabłonie, olchy. Wszystkie drzewa liściaste są w przeważającej większości w dobrym stanie. Natomiast drzewa iglaste ze względu na to, że są dużo niższe i rosną w cieniu wysokich topoli są w słabej kondycji. Mają zniszczoną korę i wiele uschniętych gałęzi. Teren pomiędzy drzewami porośnięty jest trawą oraz samosiejkami drzew liściastych, głównie topól i klonów. W dalszej części terenu przeznaczonego pod realizację planowanego przedsięwzięcia występują w przeważającej części tereny zielone zaaranżowane i obsadzone gatunkami ozdobnych krzewów tj. trzmielina, róże, berberys, hortensje, tawuły, różaneczniki oraz drzewami t.j. głóg, jarzab pospolity czy świerki. Dodatkowo, na omawianym terenie występują żywopłoty przy chodnikach łączących budynki i w ich otoczeniu ze śnieguliczk i pigwy. Ponadto, na terenie występują cyprysy, tuje i jałowce w formach zarówno drzewiastych jak i krzewiastych.

Ze względu na intensywne zadrzewienie zaplecza Nabrzeża Pomocniczego, w styczniu 2019 r. w ramach wizji lokalnej dokonano wstępnego rozeznania ornitologicznego co do występowania na przeznaczonych do wycinki drzewach i krzewach gniazd ptasich.

Stwierdzono obecność na planowanej inwestycji 3 gniazd ptasich:

- gniazdo sroki na topoli niedaleko kontenerów na odpady oraz kontenera wojskowego,
- gniazdo grzywacza na olsze, niedaleko lipy i małych świerków (wschodnia część inwestycji),
- gniazdo poniszczone przez wiatr od strony zatoki, prawdopodobnie gniazdo grubodzioba - patrząc pod kątem średnicy, wysokości oraz budowy (gniazdo wciśnięte w okółek). Lokalizacja zachodnia część inwestycji na topoli białej.

Grzywacz jest gatunkiem łownym, sroka będącym pod ochroną częściową, a grubodziób (możliwe gniazdo) jest gatunkiem chronionym. Obszar inwestycji ze względu na presję mew (plądrują gniazda innych ptaków) będących w sporej liczebności oraz bezpośredniego wpływu silnych wiatrów nie jest dla ptaków optymalnym miejscem do lęgów. Drugą warstwę zadrzewienia na terenie przeznaczonym pod budowę nowej linii nabrzeża Pomocniczego tworzą niskie świerki. Dlatego też, w trakcie prac nad projektem budowlanym niezbędne jest wykonanie przeglądu ornitologicznego w celu określenia liczby i gatunków ptaków gniazdujących na tym obszarze. W przypadku gatunków chronionych konieczne będzie uzyskanie zezwolenia na czynności podlegające zakazom określonym w art. 52 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 55).

W zamian wyciętych drzew i krzewów rozważone zostaną nasadzenia zastępcze jeżeli będzie to możliwe na terenie Marynarki Wojennej, które docelowo mogą stanowić również miejsce gniazdowania ptaków. W przypadku istniejącej zieleni zaaranżowanej przewiduje się przesadzenie części roślin kolidujących z planowanym przedsięwzięciem. W związku z powyższym, w ramach projektu budowlanego zostanie wykonana dokumentacja obejmująca inwentaryzację drzew i krzewów w rejonie planowanej inwestycji ze wskazaniem roślinności kolidującej z inwestycją oraz plan nasadzeń wskazujący miejsce i rodzaj ewentualnych nasadzeń zastępczych oraz przesadzeń. Powyższa dokumentacja zostanie uzgodniona z gestorem terenów i zgodnie z art. 83b. ustawy o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 55) będzie stanowiła jeden z elementów wniosku do właściwego organu o wydanie zezwolenie na usunięcie drzew lub krzewów.

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, nie jest objęty żadną z form ochrony przyrody ustanowionych na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.). W jego sąsiedztwie (do 10 km) zidentyfikowano 6 rezerwatów, 2 parki krajobrazowe wraz z ich otulinami, 3 obszary Natura 2000, 10 użytków ekologicznych, jedno stanowisko dokumentacyjne i 164 drzewa pomnikowe.

Tabela nr 2 Wykaz obszarów chronionych w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia w obrębie 10 km.

Lp.	Obszar	Odległość śr. [km]
Rezerваты		
1	Kępa Redłowska	3,8
2	Kacze Łęgi	6,0
3	Łęg nad Sweliną	8,0
4	Cisowa	8,2
5	Mechelińskie Łąki - otulina	8,5
6	Mechelińskie Łąki	8,6
Parki Krajobrazowe		
7	Trójmiejski Park Krajobrazowy	2,3
8	Trójmiejski Park Krajobrazowy - otulina	6,0
9	Nadmorski Park Krajobrazowy	8,5
10	Nadmorski Park Krajobrazowy - otulina	8,7
Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony		
11	Zatoka Pucka PLB220005	0,9
Natura 2000 Specjalne obszary ochrony		
12	Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105	3,8
13	Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032	4,4
Użytek ekologiczny (najbliższy)		
14	Jar Swelini	7,8
Stanowisko dokumentacyjne		
15	Klif Oksywski	3,0
Pomnik przyrody (najbliższy)		
16	Sosna czarna <i>Pinus nigra</i> na terenie ogrodu przy ul. Sienkiewicza 27 w Gdyni	2,6

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że żaden z elementów planowanego przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie w znaczący sposób na gatunki i siedliska, dla których wyznaczono obszary Natura 2000. Przewidywane zagospodarowanie tego terenu oraz funkcja, którą będzie pełnić wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, dla których wyznaczono te obszary. Wyklucza również pośrednie oddziaływanie na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości.

W związku z przewidywanymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia obszernymi pracami ziemnymi, polegającymi na usunięciu istniejącego ładu, dokonano analizy zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Przeprowadzona ocena pozwoli na etapie projektowania właściwie określić sposób zagospodarowania mas ziemnych, które powstaną w wyniku realizacji inwestycji.

Obszar wyznaczony do przeprowadzenia badań stanowiły tereny przemysłowe o powierzchni ok. 0,49 ha, użytkowane przez Marynarkę Wojenną w Gdyni, więc zakres badań został ustalony zgodnie z Załącznikiem 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. 2016 r., poz. 1395). W związku z powyższym teren podzielono na trzy sekcje, na których po przeanalizowaniu przebiegu infrastruktury podziemnej wyznaczono punkty pomiarowe. Ponieważ wyniki badań próbek gruntu z warstwy powierzchniowej i pobranej z głębokości 0,25-1,0 m nie przekraczały wartości granicznych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. (Dz. U. 2016 poz. 1395) w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi, zgodnie z życzeniem

Klienta nie analizowano próbek gruntu pobranych z głębokości 1,0-2,0 m. W związku z powyższym, gleba powstała w wyniku prac ziemnych zostanie zaklasyfikowana jako odpad inny niż niebezpieczny.

Na potrzeby budowy zostanie zrealizowane zaplecze placu budowy, gdzie znajdzie się miejsce do magazynowania materiałów budowlanych, sprzętu budowlanego, teren pod przygotowywanie zbrojenia, węzeł sanitarny, zaplecze socjalne dla nadzoru i pracowników budowy (należy zapewnić pracownikom miejsce do odpoczynku z możliwością spożywania posiłku i przygotowywania gorących napojów). 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.

Podczas prowadzenia prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego oddziaływania związane będą z:

- robotami związanymi z rozbiórkami, pracami ziemnymi;
- robotami przy budowie obiektów, studni, montażu urządzeń, itp.;
- pracami instalacyjnymi;
- pracami czerpalnymi;
- dojazdem samochodów dostarczających elementy konstrukcyjne oraz urządzenia,
- użytkowaniem zaplecza budowy i dróg dojazdowych do przedsięwzięcia,
- powstawaniem odpadów podczas prac budowlanych.

W celu zminimalizowania potencjalnego wpływu oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego realizacji zostaną zastosowane następujące środki minimalizujące:

- ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji;
- prowadzenie prac ziemnych małym frontem z możliwością przeprowadzenia w czasie jednego dnia roboczego operacji: wykonanie wykopu i zasypania wykopów. W przypadku braku takiej możliwości ziemia pochodząca z wykopów musi zostać zabezpieczona (przykryta materiałem nieprzepuszczalnym), celem niedopuszczenia do wystąpienia erozji wietrznej i wodnej;
- w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej na terenie lądowym, usterki będą natychmiast usuwane, a sprzęt nie nadający się do ponownego użycia wymieniany na nowy,
- w przypadku zanieczyszczeń gleby lub ziemi podczas realizacji przedsięwzięcia, wykonana zostanie remediacja zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi;
- w celu ograniczenia zanieczyszczenia gruntu wyciekami z uszkodzonych maszyn będą umieszczane w miejscach do tego wyznaczonych, właściwie izolowanych i wyposażonych w niezbędne środki do zabezpieczenia ewentualnych wycieków;
- ziemia z prac ziemnych w maksymalnym stopniu zostanie wykorzystana do wykonania zasypów.
- zabezpieczenie placów budowy i remontów przed pyleniem np. poprzez zraszanie zmagazynowanej ziemi, gruzu oraz kruszarki w trakcie pracy, stosowanie plandek;
- transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami;
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem, o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;

- wykorzystanie do prac jedynie sprawnych pojazdów, w tym jednostek pływających i maszyn, posiadających aktualny przegląd techniczny;
- utrzymywanie placu budowy oraz drogi dojazdowe utrzymywane będą w odpowiednim stanie czystości, ograniczającym pylenie – nie stwarzającym możliwość nadmiernego pylenia uciążliwego szczególnie dla osób postronnych;
- 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;
- wykonawca robót będzie zobligowany do opracowania instrukcji zapobiegania i zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń z wód na terenie Portu Wojennego, który musi zostać zatwierdzony przez Kapitanat Gdynia i odpowiednie służby Marynarki Wojennej. Instrukcja musi określać siły i środki do usuwania zanieczyszczeń z wód, wykaz firm usuwających zanieczyszczenia, itd.;
- na etapie budowy opracowany zostanie szczegółowy plan reagowania w przypadku skażenia wód, w tym również ratowania zwierząt, zagrożonych zanieczyszczeniem podczas wykonywania prac w ramach przedsięwzięcia – szczególnie jeśli chodzi o prace czerpalne i transport urobku na kłapowisko
- minimalizować ilość wytwarzanych odpadów;
- składowanie odpadów w miejscach specjalnie do tego wyznaczonych (m.in. w oznaczonych pojemnikach, pryzmach, hałdach, kontenerach), do których Inwestor posiada tytuł prawny, poza obszarami wrażliwymi na zanieczyszczenia tj. wody morskie. Odpady będą w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi, a gdy nie będzie możliwy - unieszkodliwieniu przez wyspecjalizowanych odbiorców odpadów;
- uszczelnienie nawierzchni, gdzie magazynowane będą odpady niebezpieczne, np.: zanieczyszczone grunty;
- odpady niebezpieczne gromadzone będą w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed wpływem warunków atmosferycznych oraz osób postronnych.
- lokalizacja poza terenami chronionymi akustycznie;
- zapewnienie odbioru odpadów komunalnych oraz sanitarnych z przenośnych kabin;
- stosowanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego zgodnie z certyfikatem dopuszczenia go do użytkowania, w przypadku wystąpienia awarii zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót przez zanieczyszczeniami substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn;
- wydzielenie na placu budowy oraz w miejscu wykonywania zadania inwestycyjnego miejsca awaryjnych napraw sprzętu – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed skażeniem środowiska gruntowo – wodnego, substancjami ropopochodnymi;
- materiały przywożone będą na teren inwestycji w sposób sukcesywny.
- na terenie budowy zabezpieczone i oznakowane będą wykopy, wykonane studnie kanałów technicznych przed możliwością wpadnięcia do nich osób postronnych;
- zachowanie szczególnej ostrożności przy prowadzeniu prac w rejonie wód morskich oraz nie dopuszczanie do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, poprzez wyposażenie sprzętu budowlanego w maty sorbcyjne do usuwania incydentalnych rozlewów olejowych;
- korzenie drzew i krzewów nie podlegających wycince w miarę możliwości zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Realizacja omawianej inwestycji polegająca na przebudowie Nabrzeża Pomocniczego zlokalizowanego na terenie Portu Wojennego w Gdyni przyczyni się do zabezpieczania okrętów pomocniczych Marynarki Wojennej przed nadmiernym falowaniem oraz umożliwi dogodniejsze podejście do nabrzeża, co zwiększy bezpieczeństwo nie tylko samych okrętów, lecz również środowiska wodnego, zabezpieczając przed przypadkowymi kolizjami np. z nabrzeżem.

Ponadto:

- przebudowa infrastruktury podziemnej Marynarki Wojennej zlokalizowanej w tym rejonie oraz infrastruktury podwodnej oraz systemu odbioru ścieków i wód zęzowych z jednostek pływających;
- odprowadzenie wód opadowych z projektowanej nawierzchni betonowej odwodnieniem liniowym wzdłuż nowych odcinków Nabrzeża Pomocniczego wraz z podłączeniem odwodnienia z rozbudowanej części istniejącego budynku oraz przebudowanej drogi, po uprzednim podczyszczeniu przed odprowadzeniem do odbiornika - Kanału Portowego poprzez urządzenia podczyszczające: separator oraz osadnik;
- wykonanie konstrukcji przeciwwalowej stanowiącej kontynuację rozwiązań zastosowanych na ostrodze pilotowej;
- wykonanie nasadzeń zastępczych po zakończonych robotach budowlanych zgodnie z właściwymi decyzjami;

przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa wód powierzchniowych, w tym wód Kanału Portowego, więc i Zatoki Puckiej, poprzez zapobieganie wprowadzaniu niekontrolowanych zanieczyszczeń do wód przybrzeżnych.

Wszystkie bieżące remonty, konserwacje i przeglądy infrastruktury będą wykonywane z zachowaniem zasad BHP oraz prawidłowego wykonywania prac remontowych. W związku z powyższym, nie wymagają wprowadzania dodatkowych rozwiązań chroniących środowisko.

Obszar przedsięwzięcia ze względu na swoje umiejscowienie nie należy do obszarów podlegających ochronie akustycznej. Najbliżej położonymi terenami podlegającymi ochronie akustycznej są obszary zabudowy wielorodzinnej i edukacyjnej przy ul. Śmidowicza, usytuowane ok. 600 m na północ od planowanego przedsięwzięcia.

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu do środowiska. Źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane oraz ruch pojazdów. Wszystkie istotne źródła hałasu na etapie budowy będą źródłami ruchomymi. Ich miejsce jak i dokładny czas pracy (a więc miejsce i czas emisji hałasu) będzie zależne od sytuacji wynikającej z aktualnego stanu prac budowlanych i potrzeb transportowych. Prace wykonywane na etapie realizacji inwestycji i związana z nią emisja hałasu, będą się charakteryzować dużą zmiennością zarówno czasową i przestrzenną, wynikającą ze zmieniającego się wraz z postępem prac miejsca i rodzaju prac budowlanych.

Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn sprzętu budowlanego.

Faza budowy nie będzie stanowić uciążliwości dla mieszkańców najbliższych terenów chronionych akustycznie, usytuowanych ok. 600 m od inwestycji. Przewiduje się więc, że prace powodujące znaczną emisję hałasu (prace rozbiórkowe, wznoszenie konstrukcji, prace kafara i kruszarki, szlifowanie, transport materiałów budowlanych) będą wykonywane w porze dziennej, tzn. w godzinach 6.00 -22.00.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jako zarządzający portem zobowiązany jest do wykonania pomiarów poziomu hałasu w środowisku powodowanego pracą portu. Obowiązek ten nakłada rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. nr 140 poz. 824 ze zm.). Zgodnie z tym aktem prawnym, okresowe pomiary poziomu hałasu środowisku wprowadzanego do niego w wyniku eksploatacji portów morskich o zdolności przeładunkowej powyżej 10 mln t/rok, położonych na terenach aglomeracji przeprowadza się co 5 lat. Ostatnie takie pomiary były wykonane w 2015 r.

Pośrednim źródłem hałasu w czasie eksploatacji będą statki cumujące przy przebudowanym nabrzeżu. Jednakże, zgodnie z pomiarami hałasu wykonanymi w 2015 r., w Porcie Gdynia nie występuje ponadnormatywna emisja w tym zakresie. Po realizacji planowanego przedsięwzięcia sytuacja w zakresie emisji hałasu praktycznie nie ulegnie zmianie – inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu i postoju jednostek pływających. W trakcie eksploatacji nie przewiduje się emisji wibracji z planowanego przedsięwzięcia

Zanieczyszczenia atmosfery powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, dźwigów, koparek, agregatów, sprężarek powietrza, urządzeń do odwadniania wykopów, pogłębiarek, itd. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany.

Dla oddziaływania analizowanej inwestycji w trakcie realizacji, w całym obszarze prowadzonych prac spełnione będą warunki wprowadzania zanieczyszczeń do powietrza, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16, poz. 87) oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu, określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r., poz. 1031). Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji ograniczy się do terenu Portu.

Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z dodatkowymi źródłami emisji do powietrza w stosunku do stanu istniejącego – jego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu i postoju jednostek pływających.

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

- gruz betonowy i odpady z betonu (17 01) – ok. 16 000 Mg,
- drewno (17 02 01) – 100 Mg,
- tworzywa sztuczne (17 02 03) – 3 Mg,
- mieszanki bitumiczne (17 03) – ok. 150 Mg,
- odpadowa papa (17 03 80) – 6,0 Mg,
- żelazo i stal (17 04 05) – 150 Mg,
- kable (17 04) – 7 Mg,
- gleba i ziemia – (17 05) 110 000 Mg.

Gruz powstały w wyniku prac rozbiórkowych zostanie pokruszony i w przypadku spełniania odpowiednich parametrów wykorzystany do: budowy nowego nabrzeża, podbudowy nowych nawierzchni drogowych lub na zasypy pomiędzy budowanym nabrzeżem a projektowaną nową ścianą nabrzeża.

Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na dnie basenu zostaną usunięte po zakończeniu prac budowlanych.

Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie, w szczególności zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2019 r. poz. 701, 730). W przypadku wbudowywania gruzu na miejscu konieczne jest uzyskanie pozwolenia na przetwarzanie odpadów.

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.

Planowana inwestycja nie zmieni sposobu użytkowania istniejącego nabrzeża oraz odpadów powstałych w budynkach administracji, w związku z czym gospodarka odpadami na tym terenie nie ulegnie zmianie.

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

Eksploatacja samego nabrzeża na etapie eksploatacji nie będzie generowała ścieków. Pośrednio wytwarzanymi odpadami będą odpady powstałe w czasie eksploatacji okrętów cumujących przy nabrzeżach. Będą one odbierane i zagospodarowywane w sposób obowiązujący na terenie Marynarki Wojennej. Nowa konstrukcja nabrzeża nie wpłynie ani na zmianę struktury ilościowej i jakościowej odpadów i ścieków odbieranych z okrętów, ani na sposób ich zagospodarowania.

Wody opadowe z wykopów wykonywanych w rejonie rozbudowywanego budynku nr 184/4001 i przebudowywanej drogi pożarowej będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej, której wyloty są zlokalizowane w basenach portowych. Ostateczna decyzja o sposobie zagospodarowania wód opadowych zostanie podjęta na etapie projektu budowlanego, po dokonaniu niezbędnych przeliczeń zlewni i sprawdzenia ich z parametrami ujętymi w pozwoleniach wodnoprawnych dla istniejących wylotów.

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.

Nowa konstrukcja nabrzeża nie wpłynie ani na zmianę struktury ilościowej i jakościowej odpadów i ścieków odbieranych z okrętów, ani na sposób ich zagospodarowania.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wzrostu zużycia wody w stosunku do stanu aktualnego, ponieważ przebudowa linii nabrzeża Pomocniczego nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, paliwa, energii i surowców naturalnych.

Przeniesienie powierzchni biurowo – sztabowych z rozebranego obiektu kubaturowego do dobudówki do modernizowanego/rozbudowywanego budynku biurowego nie wpłynie na zmianę zatrudnienia i zmianę dotychczasowego sposobu użytkowania, w związku z czym nie również nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, w tym wody, paliwa, energii i surowców naturalnych; nie wygeneruje również większej ilości ścieków sanitarnych/bytowych.

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez urządzenia podczyszczające (separator lamelowy oraz osadnik – wysokosprawny, wirowy, jednokomorowy, prefabrykowany w wykonaniu żelbetowym, prefabrykowanym) do Kanału Portowego.

Planowana inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie generowała oddziaływań, które powodowałyby pogorszenie stanu jednolitych części wód lub skutkowałą brakiem osiągnięcia dobrego stanu/potencjału wód.

W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie wykonanie robót czerpalnych o kubaturze około 35 000m³ umożliwiających podejście do nowego Nabrzeża Pomocniczego. Urobek z prac czerpalnych

po uzyskaniu zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni zostanie zdeponowany na kłapowisku. W ramach planowanego przedsięwzięcia, sumarycznie planuje się zdeponowanie na kłapowisku około 78 000 m³ urobku.

Podczas prowadzenia prac czerpalnych dojdzie do naruszenia osadów dennych i wzrostu mętności wody. Oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny i ograniczony do obszaru inwestycji. Chwilowy wzrost mętności wody nie wpłynie w istotny sposób na życie w toni wodnej i na dnie.

Realizacją planowanego przedsięwzięcia zgodnie z przedstawioną technologią związana będzie m.in. z prowadzeniem prac pogłębiarskich i transportem urobku na kłapowisko. Prace pogłębiarskie oraz odkładanie czystego urobku czerpального na kłapowisku może wywołać lokalne i krótkookresowe zakłócenia środowiska morskiego w rejonie istniejącego kłapowiska, polegające na zmianach:

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

W analizowanym przypadku 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. Co do pozostałych zmian można przyjąć, że wpływ zatapianego 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.

Szacunkowa wielkość urobku może wynieść ok. 35 tys. m³, natomiast powierzchnia istniejącego kłapowiska wynosi ok. 5,5 km², co daje współczynnik odłożenia urobku równy $(0,035 \cdot 106 \text{ m}^3 / 5,5 \cdot 106 \text{ m}^2) = 0,0064 \text{ m}^3/\text{m}^2$ dna kłapowiska, co będzie miało niewielki wpływ na topologię dna w rejonie odkładania urobku.

Prace czerpalne prowadzone w rejonie planowanej inwestycji 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 przebudowa linii nabrzeża Pomocniczego nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, paliwa, energii i surowców naturalnych.

Przeniesienie powierzchni biurowo – sztabowych z rozebranego obiektu kubaturowego do dobudówki do modernizowanego/rozbudowywanego budynku biurowego nie wpłynie na zmianę zatrudnienia i zmianę dotychczasowego sposobu użytkowania, w związku z czym nie również nie wygeneruje dodatkowego zużycia mediów, w tym wody, paliwa, energii i surowców naturalnych; nie wygeneruje również większej ilości ścieków sanitarnych/bytowych.

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez urządzenia podczyszczające (separator lamelowy oraz osadnik – wysokosprawny, wirowy, jednokomorowy, prefabrykowany w wykonaniu żelbetowym, prefabrykowanym) do Kanału Portowego.

W związku z powyższym, planowana inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie generowała oddziaływań, które powodowałyby pogorszenie stanu jednolitych części wód lub skutkowała brakiem osiągnięcia dobrego stanu wód.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych.

Na podstawie danych z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego (www.isok.gov.pl) opracowanych w ramach Projektu Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym wynika, 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 2020 poz. 310 ze zm.).

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW200013. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również w obszarze bezpośredniej zlewni morza TWDW1806, z której wody odprowadzane są do JCWP przejściowej „Zatoka Pucka Zewnętrzna” o kodzie TWIIIWB3 i pow. 285,93 km². Stan wód JCWP TWIIIWB3 Zatoki Puckiej Zewnętrznej oceniono w PGW jako umiarkowany - stan ekologiczny oraz stan chemiczny dobry. Stan ogólny oceniono jako zły, dodatkowo uznano ją za zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych.

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. Planowana ww. inwestycja nie generuje oddziaływań, które zmieniłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna, a co za tym idzie zagrażało to osiągnięciu dobrego stanu ekologicznego i chemicznego stanowiącego cele środowiskowe tej JCWP. W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu ww. jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Z uwagi na charakter i zakres przedsięwzięcia, przewidziane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko a w szczególności brak negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji i eksploatacji, stwierdzić można, że nie należy spodziewać się negatywnego wpływu planowanej inwestycji na osiągnięcie celów środowiskowych, określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych zawartych w „Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły”.

Na obszarze inwestycji oraz na terenie bezpośrednio z nią sąsiadującym nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków, o których mowa w art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r (Dz. U. z 2018 r. poz. 2067) o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Przedsięwzięcie nie będzie w istotny sposób wpływać na globalne zmiany klimatyczne. Głównym źródłem emisji gazów cieplarnianych będzie spalanie paliw (olej napędowy) w silnikach środków transportu, w tym jednostkach pływających i maszynach roboczych planowanej inwestycji. Przy określeniu emisji gazów lub pyłów uwzględniono wszystkie możliwe źródła emisji związane z budową przedsięwzięcia tj.:

- spalanie paliw w silnikach maszyn roboczych pracujących przy budowie - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, dźwigów, koparek, agregatów, sprężarek powietrza, pogłębiarek, itd.;
- spalanie paliw w silnikach pojazdów ciężarowych transportujących materiały budowlane, odbierające odpady.

Wg publikacji EMEP/EEA „Emission Inventory Guidebook 2009” „1-a-4 Non-road mobile sources and machinery” wskaźnik emisji dwutlenku węgla ze spalania paliw w silnikach maszyn roboczych wynosi 3 160 kg/Mg paliwa, co przy zakładanym zużyciu oleju napędowego w pracujących maszynach w ilości około 67,5 Mg daje emisję ok. 213,30 Mg CO₂.

Podstawową zasadą ograniczającą emisję gazów cieplarnianych, a tym samym zmniejszającą wpływ na klimat planowanej inwestycji, będzie wykorzystanie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń i pojazdów z aktualnymi badaniami technicznymi oraz racjonalne wykorzystanie paliw (olej napędowy). Zaznacza się, że ww. działania mogą mieć wpływ na ograniczenie emisji, a tym samym mogą minimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Wielkość emisji na etapie budowy - w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu będzie miała znaczenie minimalne.

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);
- termoizolacji, zasad ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji budynku, zasad odśnieżania dachów;
- bezpieczeństwa pożarowego nabrzeża i obiektu biurowego;
- 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 powierzchnie biologicznie czynne, będą działaniami skutkującymi pochłanianiem gazów cieplarnianych.

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

Biorąc pod uwagę zakres inwestycji i jej charakter nie przewiduje się wystąpienia na etapie eksploatacji efektów kumulowania się negatywnych oddziaływań. Planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji a ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu i postoiu jednostek pływających.

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.

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;
- 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 OOS, 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.420.6.2021.AT.3 z dnia 17.03.2021 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 2020 r., poz. 1333 ze zm.*) uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*tekst jedn. Dz. U. z 2020 poz. 310 ze zm.*);
- w zakresie prawidłowej eksploatacji urządzeń, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.*);

- gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.);

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

Zgodnie z art. 84 ustawy OOS 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 karbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej - Dz. U. 2000 r., poz. 1546)

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 2020 r., poz. 256 ze zm.).

Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku



Katarzyna Iwińska

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Ministerstwo Obrony Narodowej Rejonowy Zarząd Infrastruktury Gdynia 81-351 Gdynia, ul. Jana z Kolna 8B
3. Urząd Morski w Gdyni 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10
4. Urząd Miasta Gdyni 81-382 Gdynia, Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54
5. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny 81-155 Gdynia, ul. Kontenerowa 69
2. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni 81- 103 Gdynia, ul. Jana Grudzińskiego 4
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 80-804 Gdańsk, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.6.2021..AT.4

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

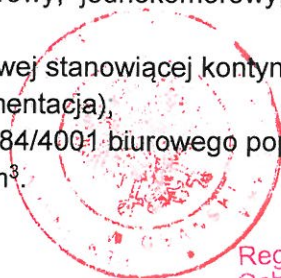
Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę nabrzeża Pomocniczego zlokalizowanego na terenie Portu Wojennego w Gdyni, w sposób umożliwiający stworzenie akwenu dobrze osłoniętego przed falowaniem wiatrowym. Projektowana przebudowa będzie wiązała się z przesunięciem części istniejącej linii Nabrzeża Pomocniczego maksymalnie o około 40 m (na wysokości Ostrogi Pilotowej Północnej) w głąb łądu. Powstały w ten sposób dodatkowy akwen będzie miał powierzchnię około 5 000 m² w kształcie trapezu o długości linii cumowniczej około 226 m. Przebudowane nabrzeże będzie miało konstrukcję płytową z przednią kombinowaną ścianką szczelną, wsparte na ruszcie palowym z dodatkowym zakotwieniem. Całość konstrukcji zwieńczona zostanie oczepem wraz z wykonaniem płyty nabrzeża i nawierzchni.

Przebudowa nabrzeża Pomocniczego w Porcie Gdynia będzie polegała na:

- rozebraniu istniejącego oczepu i nawierzchni nabrzeża Pomocniczego na długości ok. 200 m przy pomocy młotów pneumatycznych na podwoziu koparki. Planuje się wykorzystanie gruzu z prac rozbiórkowych jako elementu podsypki pod projektowane nawierzchnie, o ile będzie spełniał odpowiednie parametry techniczne;
- wykonaniu wycinek drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją;
- rozbiórce obiektu kubaturowego Żandarmerii Wojskowej o kubaturze 312,00 m³ za pomocą młotów hydraulicznych zamocowanych na wysięgniku koparki;
- pograżeniu przy użyciu kafarów kombinowanej ścianki szczelnej oraz pali, stanowiącej konstrukcję nowo projektowanego nabrzeża Pomocniczego;
- wykonaniu robót ziemnych polegających na usunięciu mas ziemnych zalegających pomiędzy starą a nową konstrukcją nabrzeża Pomocniczego. Gleba o kubaturze ok. 10 000 m³ będzie usuwana do poziomu wód gruntowych (głębokości około 2 m), koparkami od strony lądowej, a masy ziemne na bieżąco będą usuwane wywrotkami na wskazane miejsce magazynowania na terenie budowy lub bezpośrednio wywożone do zagospodarowania przez uprawnionego odbiorcę. Zgodnie z porozumieniem zawartym 19 grudnia 2018 r. pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. a Rejonowym Zarządem Infrastruktury w Gdyni powierzchnia i lokalizacja udostępnionych terenów, a co za tym idzie miejsce potencjalnego, tymczasowego gromadzenia mas ziemnych z robót ziemnych zostanie ustalone w aneksie do przedmiotowego porozumienia w „Ustaleniach Technicznych”. Pozostała część urobku (ok. 43 000 m³) zostanie usunięta czerpakami od strony wody i wywieziona na kłapowisko. Zastosowanie takiej technologii prowadzenia prac ziemnych nie będzie wymagało odwodnienia terenu w trakcie ich prowadzenia;
- usunięciu przy pomocy kafarów istniejącej konstrukcji nabrzeża pomocniczego i wykonanie

- prac czerpalnych do głębokości technicznej - 9 m;
- wykonaniu robót czerpalnych umożliwiających podejście do nowego nabrzeża Pomocniczego pogłębiarką czerpakową lub ssącą w zależności od założeń technologicznych. Urobek w ilości ok. 35 000 m³ z prac czerpalnych po uzyskaniu zgody Urzędu Morskiego w Gdyni zostanie zdeponowany na kłapowisku;
 - w ramach przebudowy nabrzeża Pomocniczego projektuje się przebudowę infrastruktury podziemnej Marynarki Wojennej zlokalizowanej w tym rejonie oraz infrastruktury podwodnej oraz systemu odbioru ścieków i wód zęzowych z jednostek pływających;
 - w celu odprowadzenia wód opadowych z projektowanej nawierzchni betonowej przewidziano wykonanie odwodnienia liniowego wzdłuż nowych odcinków nabrzeża Pomocniczego. Do zaprojektowanego systemu odprowadzania wód opadowych zostanie podłączone odwodnienie z rozbudowanej części istniejącego budynku, przebudowanej drogi oraz z kanałów instalacyjnych nabrzeża Pomocniczego a także pozostałą zlewnię dotychczas odwadnianą zlikwidowanym wylotem. Dodatkowo, w wyniku realizacji odrębnego projektu dotyczącego przebudowy Ostrogi Północnej, powstaną na niej kanały instalacyjne przykryte płytami. W związku z tym, istnieje możliwość przedostania się do nich wód opadowych poprzez szczeliny pomiędzy ww. płytami. Należy jednak nadmienić, że będą to znikome ilości. Wody te docelowo będą odprowadzane do projektowanego kanału instalacyjnego w Nabrzeżu Pomocniczym. Wody opadowe odprowadzone będą przez urządzenia podczyszczające do Kanału Portowego. Zgodnie z wymaganiami środowiskowymi o ochronie wód powierzchniowych, wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiornika powinny zostać podczyszczone; do ich podczyszczania przyjęto następujące urządzenia: separator lamelowy oraz osadnik – wysokosprawny, wirowy, jednokomorowy, prefabrykowany w wykonaniu żelbetowym, prefabrykowanym;
 - wykonaniu konstrukcji przeciwwalewowej stanowiącej kontynuację rozwiązań zastosowanych na ostrodze pilotowej (odrębna dokumentacja);
 - rozbudowie istniejącego budynku nr 184/4001 biurowego poprzez wykonanie dobudówki dwu kondygnacyjnej o kubaturze ok. 400 m³.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdyni


Krzysztof Iwiński