



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

Decyzja niniejsza jest ostateczna  
w związku z art. 129 § 2 Kpa  
z dnem 26.07.2010 r.  
SPEJALISTA  
mgr inż. Maria Cwikłowska

Koszalin, dnia 11 czerwca 2010 r.

RDOŚ-32-WST.K-6618-30-13/09/10/mc

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH NR 10/2010**

Na podstawie:

- art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 oraz pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c, a także art. 82 i 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);
- § 2 ust. 1 pkt 32 oraz § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.);
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst ustawy Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.11.2010 r. złożonego przez Pana Mateusza Samulak, działającego z upoważnienia inwestora, tj. Miasta Darłowo, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Remont istniejących nabrzeży oraz budowy nowych nabrzeży w Porcie Darłowo”** i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

**ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie:**

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na remoncie istniejących nabrzeży oraz budowie nowych nabrzeży w Porcie Darłowo. Planowana inwestycja realizowana

186

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

będzie na obszarze działek położonych w obrębie ewidencyjnym nr 5 m. Darłowo nr: 1/20, 1/8, 1/9, 1/10, 3/2, 1/22, 21/21, 21/26, 47/1, 47/2, 5/4, 4/11, 20/5, 21/22, 21/20, 3/3, 3/4. Z przedłożonych informacji wynika, że realizację projektowanego przedsięwzięcia przewiduje się w okresie od I kwartału 2011 r. do końca I kwartału 2013 roku.

Istniejące nabrzeża, będące przedmiotem projektowanego remontu i przebudowy znajdują się w Basenie Przemysłowym Poru Darłowo i stanowią jego południową i zachodnią obudowę. Są to nabrzeża Południowe, Gdyńskie i Szczecińskie. Nowo projektowane nabrzeże przeładunkowe i umocnienie brzegu, będące przedmiotem projektu są usytuowane od północnego narożnika Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku na północ.

W ramach projektowanego przedsięwzięcia również przewiduje się:

- a) budowę nowej sieci i instalacji wodociągowej wraz z urządzeniami i obiektami wodociagowymi;
- b) budowę nowej sieci i instalacji kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami i obiektami kanalizacyjnymi;
- c) wykonanie drogi pożarowej;
- d) budowę nowej sieci elektrycznej;
- e) budowę instalacji oświetlenia;
- f) budowę przyłączy elektroenergetycznych dla statków;
- g) budowę drogi dojazdowej.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane i eksploatowane z uwzględnieniem następujących warunków:

- 1) należy uzyskać zezwolenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w przypadku stwierdzenia konieczności zniszczenia stanowisk gatunków chronionych, w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji;
- 2) podczas realizacji inwestycji zakazuje się zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i lęgów, innych schronień i miejsc rozrodu, a także zwierząt, które dostały się do wykopów - należy umożliwić im opuszczenie wykopu;
- 3) należy zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego odpadami stałymi i ciekłymi;
- 4) zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- 5) należy utrzymać porządek na terenie objętym zapleczem i pracami budowlanymi oraz stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- 6) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy, zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi;
- 7) gospodarowanie odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwości ich negatywnego oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie oraz przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku;
- 8) nie zanieczyszczone masy ziemne, powstające w trakcie realizacji inwestycji, wykorzystać do zagospodarowania terenu;

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

- 9) prowadzić okresowe prace konserwacyjne systemu odwadniania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycyjnego, w szczególności polegające na okresowej konserwacji urządzeń podczyszczających, tj. osadników piasku i separatorów substancji ropopochodnych;
- 10) miejsce składowania substancji podatnych na migrację zabezpieczyć do czasu zakończenia budowy poprzez wyścielenie materiałami izolacyjnymi, natomiast ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych kontenerów, które powinny być systematycznie opróżniane przez koncesjonowane firmy;
- 11) zabrania się lokalizowania bazy materiałowo – surowcowej w pobliżu wód powierzchniowych;
- 12) wycieki olejów ze sprzętu budowlanego i transportowego natychmiast neutralizować poprzez zebranie i wywiezienie przez firmy zajmujące się ich unieszkodliwianiem;
- 13) należy ograniczyć czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym;
- 14) należy stosować maszyny i urządzenia wyposażone w osłony akustyczne i przeciwpylowe;
- 15) wszelkie prace związane z konserwacją lub naprawą sprzętu budowlanego wykonywać w miejscach o uszczelnionym podłożu;
- 16) prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej pozostających drzew i krzewów wykonywać w sposób najmniej im szkodzący, tj.:
  - a) unikać mechanicznych uszkodzeń pozostających drzew, niszczenia krzewów i warstwy urodzajnej gleby,
  - b) wykopy instalacyjne wykonywane w strefie korzeniowej drzew i krzewów przeprowadzać ręcznie, a w przypadku przeprowadzenia tych prac w czasie sezonu wegetacyjnego, zapewnić osłonę korzeni,
  - c) unikać lokalizacji placów składowanych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew,
  - d) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
- 17) prowadzić badania urobku wydobytego podczas planowanych prac pogłębiarskich, zgodnie z metodyką wskazaną w przepisach, w przypadku stwierdzenia, że urobek nie jest zanieczyszczony odkładać go w wyznaczonym do tego miejscu zgodnie z przepisami;
- 18) zagospodarować zgodnie z potrzebami wydobyty urobek tylko w przypadku, gdy okaże się, że nie jest on zanieczyszczony (urobek zanieczyszczony przekazać do utylizacji zgodnie z przepisami ustawy o odpadach);
- 19) na działce nr 1/8 obręb 5 m. Darłowo składowanie materiału pochodzącego z pogłębienia powinno odbywać się poza okresem lęgowym, ze względu na ochronę występujących w rejonie inwestycji ptaków;
- 20) działka nr 1/25 obręb 5 m. Darłowo zostanie wykluczona z obszaru dopuszczonego do składowania refulatu;
- 21) w trakcie realizacji inwestycji nie będą wykorzystywane substancje, które mogłyby być letalne w stosunku do występujących roślin lub zwierząt.

**3. Ustala się następujące działania minimalizujące i łagodzące wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze:**

- 1) realizacja całości inwestycji, jak i monitoring środowiska przyrodniczego realizowany musi być pod **nadzorem przyrodniczym**, tj. specjalistów w dziedzinie

ochrony przyrody; specjalista w dziedzinie ochrony przyrody musi mieć udokumentowane doświadczenie w tym zakresie oraz posiadać wyższe wykształcenie w dziedzinie ochrony środowiska;

- 2) nadzór przyrodniczy obejmować powinien:
  - a) szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę, wskazania ochronne w trakcie realizacji prac, kontrolę placów budowy oraz sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowlanych,
  - b) wskazania dla monitoringu i sprawozdania z przeprowadzonego monitoringu;
- 3) w przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniami nadzoru przyrodniczego a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania wypracowywane będą przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora;
- 4) w ramach działań minimalizujących i wspomagających ochronę siedlisk należy:
  - a) nie stosować zabiegów nawożenia, tworzenia warstw żyznej gleby, przykrywaniem piasków torfem lub ziemią ogrodniczą,
  - b) wycinkę zielni wykonywać poza okresem lęgowym ptaków trwającym od 15 marca do 15 lipca,
  - c) okres prowadzenia robót w korycie rzeki nie będzie pokrywał się z terminami wędrówek cennych ryb i minogów, tj. okresem między 01 października a 31 marca.

#### **4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.**

W dokumentacji służącej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- 1) w projekcie budowlanym należy przyjąć technologie i urządzenia technicznie przyjazne środowisku, tj. eliminujące lub ograniczające wpływ obiektów budowlanych na środowisko przyrodnicze oraz zdrowie ludzi;
- 2) w celu przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom dla ekosystemu rzek w trakcie budowy zaprojektować miejsca składowania substancji w ilości niezbędnej dla prowadzenia prac oraz usytuowania składowiska materiałów i odpadów, jak najdalej od strefy brzegowej;
- 3) zaprojektować odwodnienie liniowe dla terenu objętego zamierzeniem inwestycyjnym;
- 4) przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiornika zastosować urządzenia podczyszczające w postaci osadnika pisaku i separatora substancji ropopochodnych oraz urządzenia zamykające odpływ do odbiornika (uruchomienie w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych);
- 5) przy Nabrzeżu Południowym w studni betonowej zostanie umieszczona mata sorpcyjna;
- 6) place składowe nie będą lokalizowane w obrębie zasięgu koron drzew.

#### **5. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowisko. Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.**

#### **6. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.**

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

## II. Nie stwierdzono konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

### III. W celu zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, inwestor zobowiązany jest do prowadzenia monitoringu oddziaływania na środowisko projektowanej inwestycji w zakresie:

- 1) środowiska przyrodniczego:
  - a) w celu oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze i zapobiegania niekorzystnym zmianom tego środowiska należy prowadzić monitoring przyrodniczy uwzględniając obszar oddziaływania planowanej inwestycji;
  - b) monitoring powinien uwzględnić wpływ projektowanej inwestycji na integralność i spójność sieci Natura 2000, a także na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt będące przedmiotem ochrony na obszarach Natura 2000;
  - c) monitoring musi uwzględniać:
    - monitoring przedinwestycyjny należy przeprowadzić jednorazowo przed rozpoczęciem prac budowlanych,
    - monitoring inwestycyjny należy realizować w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
    - monitoring poinwestycyjny należy kontynuować przez okres 2 lata po zakończeniu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
  - d) wyniki i wnioski monitoringu porealizacyjnego należy przedstawić w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego;
  - e) zakres monitoringu porealizacyjnego, jego częstotliwość i sposób prowadzenia w ramach nadzoru przyrodniczego zostanie opracowany przez eksperta-przyrodnika i przedłożony do uzgodnienia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie;
  - f) zakres monitoringu może podlegać akceptacji przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i w razie potrzeby, w szczególności na podstawie wyników tego monitoringu, może zostać zmieniony lub uzupełniony;
  - g) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może nakazać zastosowanie przez Inwestora działań minimalizujących funkcjonowanie projektowanej inwestycji na poszczególne elementy przyrodnicze;
- 2) środowiska gruntowo-wodnego podczas realizacji i eksploatacji inwestycji, który powinien obejmować:
  - a) na etapie przedinwestycyjnym budowy nabrzeża przeprowadzić badania kontrolne jakości wód w ramach programu ochronnych badań środowiska,
  - b) na etapie budowy przedsięwzięcia realizować program kontrolnych badań jakości wód,
  - c) prowadzić ewidencję ilościowo - jakościową wytworzonych odpadów w oparciu o dokumenty określone w przepisach;
- 3) należy przewidzieć prowadzenie monitoringu wydobywanego urobku pod kątem ewentualnego stwierdzenia wystąpienia elementów o wartościach historycznych; monitoring taki może być prowadzony przez osoby pracujące na pogłębiarkach oraz przy urządzeniach, które będą służyły do odkładania urobku na miejscu; osoby te powinny zostać poinstruowane o konieczności zgłaszania takiego faktu osobie odpowiedzialnej za nadzór nad realizacją inwestycji.

**IV. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla projektowanego przedsięwzięcia.**

**V. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.**

### **Uzasadnienie**

W dniu 09 listopada 2009 r. do Oddziału ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie wpłynął wniosek Pana Mateusza Samulak, działającego z upoważnienia inwestora, tj. Miasta Darłowo, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *„Remont istniejących nabrzeży oraz budowy nowych nabrzeży w Porcie Darłowo”*.

Do ww. wniosku załączono:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Remont istniejących nabrzeży oraz budowa nowych nabrzeży w porcie Darłowo”, sporządzony przez zespół autorski w składzie: mgr Szymon Świtajski, dr Agnieszka Marciniak, mgr Miłosz Marciniak, mgr inż. Jadwiga Marosz, mgr inż. Mateusz Samulak z firmy INDUSTRIA PROJECT Sp. z o.o. z Gdańska (Spot, 2009 r.), wraz z zapisem na elektronicznym nośniku danych (3 egz.).
2. Streszczenie w języku niespecjalistycznym raportu o oddziaływaniu na środowisko (3 egz.).
3. Scan kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (3 egz.).
4. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla jednostki strukturalnej B - Darłowo Zachodnie położonej na obszarze Gminy Miasto Darłowo dla nieruchomości oznaczonych w ewidencji gruntów, jako działki nr: 21/26, 21/21, 21/20, 20/4, 20/5, 21/22, 1/10, 1/9, 1/8 położone w obrębie ewidencyjnym nr 5 m. Darłowo (3 egz.).
5. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla jednostki strukturalnej A - Darłowo Południe położonej na obszarze Gminy Miasto Darłowo dla nieruchomości oznaczonych w ewidencji gruntów, jako działki nr: 21/25, 21/26, 1/7, 3/2, 3/3, 1/22, 3/4, 47/1, 47/2, 4/11, 1/20 położone w obrębie ewidencyjnym nr 5 m. Darłowo (3 egz.).
6. Wypis uproszczony z rejestru gruntów (3 szt. w 3 egz.).
7. Kserokopię upoważnienia Pana Mateusza Samulak z dnia 08.10.2010 r.

Zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), w dniu 12.11.2009 r. w publicznie dostępnym wykazie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie zamieszczono zawiadomienie znak: RDOŚ-32-WST.I.K-6618-30/09/mc o złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

W związku ze stwierdzonym brakiem formalnym, polegającym na nieprzedłużeniu:

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**



- poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.),
- wypisu z ewidencji gruntów dla działek nr: 21/26, 21/21, 20/23, 1/7 i 20/4 obręb 05 m. Darłowo, na które będzie oddziaływać przedsięwzięcie, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 6 ww. ustawy,

oraz z uwagi na fakt, że przedłożony raport o oddziaływaniu projektowanej inwestycji na środowisko nie odpowiadała wymaganiom art. 66 cytowanej wyżej ustawy, Oddział ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, pismem z dnia 25 listopada 2009 r., znak: RDOŚ-32-WST.I.K-6618-30-3/09/mc, wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia ww. braków formalnych oraz do złożenia wyjaśnień i uzupełnień do przedłożonego raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko. Uzupełnienie składano etapowo. Ostatnie uzupełnienie wpłynęło w dniu 12.01.2010 r.

Przez wzgląd na fakt, że przedłożone materiały nadal nie zawierał wyczerpujących informacji, Oddział ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie pismem z dnia 21 stycznia 2010 r., znak: RDOŚ-32-WST.I.K-6618-30-4/09/mc, ponownie wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do przedłożenia uzupełnień i wyjaśnień do informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu projektowanego przedsięwzięcia na środowisko. Stosowne uzupełnienie wpłynęło w dniu 24.02.2010 r.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

W toku trwania procedury ustalono, że inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 32 i § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), tj. „porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2004 r. Nr 169, poz. 1766), w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku, połączona z lądem lub położona poza linią brzegową, do obsługi statków o nośności nie mniejszej niż 1 350 ton, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z wyłączeniem przystani dla promów” oraz „stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”. Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest wymagany, a także do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestycja kwalifikuje się również do przedsięwzięć z Załącznika I pkt 8 lit. a Dyrektywy Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG (Dz. U. L 175 z 5.7. 1985, str. 40), znowelizowanej Dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 r. oraz Dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r., tj. „porty handlowe, nabrzeża, dla załadunku i rozładunku połączone z lądem oraz przedporcia (z wyłączeniem nabrzeży dla promów), które mogą przyjąć statki o wyporności powyżej 1350 ton”. Zgodnie z ww. Dyrektywą planowane przedsięwzięcie podlega ocenie wpływu na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania, w myśl art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), w dniu 03.03.2010 r. Oddział ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, przesłał do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej w Koszalinie raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Remont istniejących nabrzeży oraz budowy nowych nabrzeży w Porcie Darłowo” wraz z jego uzupełnieniami, celem wydania opinii dotyczącej realizacji inwestycji oraz określenia warunków realizacji projektowanego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 23.03.2010 r., znak: GS-N-NZ/401-601/2/10 Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej w Koszalinie zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie wpływu na zdrowie i życie ludzi.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej w Koszalinie, w wyniku analizy otrzymanych dokumentów, stwierdził m.in.:

1. Projektowane przedsięwzięcie polega na remoncie i przebudowie istniejącego nabrzeża znajdującego się w Basenie Przemysłowym Poru Darłowo. Są to nabrzeża Południowe, Gdyńskie i Szczecińskie.
2. Nowoprojektowane nabrzeże przeładunkowe i umocnienie brzegu są usytuowane od północnego narożnika Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku na północ.
3. Z analizy przeprowadzonej w przedłożonym raporcie wynika, że przyjęte rozwiązania technologiczne, zabezpieczenia oraz prawidłowo prowadzone prace budowlane zapewnią, że projektowana inwestycja nie będzie powodowała przekroczeń dopuszczalnych norm zanieczyszczeń i hałasu po uwzględnieniu wniosku nr 17 przedłożonego raportu, tj. lokalizacja wyłącznie obiektów przemysłowo – magazynowych lub usługowych uciążliwych w pasie 50 m od wyjazdu na teren nabrzeża ciężkiego.
4. Lokalizacja ww. przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
5. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia zgodnie z przedłożonym raportem nie wpłynie na pogorszenie warunków sanitarno – zdrowotnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.), Dyrektor Urzędu Morskiego jest jednostką organizacyjną właściwą do załatwiania spraw z zakresu administracji rządowej związanej z korzystaniem z morza, w zakresie uregulowanym

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM



ustawami i umowami międzynarodowymi. Sprawy te obejmują przede wszystkim: nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi i porządkiem portowo - żeglugowym wraz z zapewnieniem żeglowności dróg morskich i portów, nadzór nad ochroną środowiska morskiego, a także ochronę brzegu morskiego wykonywaną poprzez budowę, utrzymanie i ochronę umocnień brzegowych, wydm i zalesień ochronnych na brzegu morskim, oznakowanie nawigacyjne na drogach morskich, redach, kotwiczowiskach, w portach i przystaniach morskich.

Biorąc powyższe pod uwagę, pismem z dnia 03.03.2010 r., znak: RDOŚ-32-WST.I.K-6618-30-10/09/10/mc Oddział ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, zwrócił się do Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku o wydanie opinii w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn. „Remont istniejących nabrzeży oraz budowy nowych nabrzeży w Porcie Darłowo”.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku pismem z dnia 12.04.2010 r., znak: OW-A-510/Ib/07/10 stwierdził, że nie wnosi uwag do przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformował, że techniczne warunki posadowienia planowanych do realizacji budowli zostaną ocenione przez Urząd w celu uzgodnienia na poziomie zatwierdzenia dokumentacji projektowej, przed wydaniem przez Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki decyzji o pozwoleniu na budowę na przedmiotowe przedsięwzięcie.

Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), do doręczeń stosuje się przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst ustawy Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.).

Informacja o prowadzonym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia została podana do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń:

- Oddziału ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 01.03.2010 r. do dnia 17.03.2010 r.);
  - Urzędu Miejskiego w Darłowie (od dnia 02.03.2010 r. do dnia 16.03.2010 r.);
  - Zarządu Portu Morskiego w Darłowie (od dnia 05.03.2010 r. do dnia 05.04.2010 r.);
- oraz poprzez zamieszczenie na stronie internetowej BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 01.03.2010 r.

Dla projektowanej inwestycji przeprowadzono również postępowanie z udziałem społeczeństwa. Uwagi i wnioski można było składać w terminie 21 dni, tj. od dnia 08 marca 2010 r. do dnia 29 marca 2010 r., w Oddziale ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie. O tym fakcie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie poinformował społeczeństwo, poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń:

- Oddziału ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 03.03.2010 r. do dnia 08.04.2010 r.);
  - Urzędu Miejskiego w Darłowie (od dnia 08.03.2010 r. do dnia 29.03.2010 r.);
  - Zarządu Portu Morskiego w Darłowie (od dnia 05.03.2010 r. do dnia 05.04.2010 r.);
- oraz poprzez zamieszczenie na stronie internetowej BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 03.03.2010 r.

W czasie trwania procedury z udziałem społeczeństwa, nie złożono uwag i wniosków.

Przy wydawaniu niniejszej decyzji wykorzystano informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w jego uzupełnienia, które były wystarczająco szczegółowe, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary objęte formami ochrony przyrody.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na remoncie istniejących nabrzeży oraz budowie nowych nabrzeży w Porcie Darłowo. Planowana inwestycja realizowana będzie na obszarze działek położonych w obrębie ewidencyjnym nr 5 m. Darłowo nr: 1/20, 1/8, 1/9, 1/10, 3/2, 1/22, 21/21, 21/26, 47/1, 47/2, 5/4, 4/11, 20/5, 21/22, 21/20, 3/3, 3/4. Z przedłożonych informacji wynika, że realizację projektowanego przedsięwzięcia przewiduje się w okresie od I kwartału 2011 r. do końca I kwartału 2013 roku.

Istniejące nabrzeża, będące przedmiotem projektowanego remontu i przebudowy znajdują się w Basenie Przemysłowym Poru Darłowo i stanowią jego południową i zachodnią obudowę. Są to nabrzeża Południowe, Gdyńskie i Szczecińskie. Nowo projektowane nabrzeże przeładunkowe i umocnienie brzegu, będące przedmiotem projektu są usytuowane od północnego narożnika Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku na północ.

W ramach projektowanego przedsięwzięcia również przewiduje się:

- a) budowę nowej sieci i instalacji wodociągowej wraz z urządzeniami i obiektami wodociagowymi;
- b) budowę nowej sieci i instalacji kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami i obiektami kanalizacyjnymi;
- c) wykonanie drogi pożarowej;
- d) budowę nowej sieci elektrycznej;
- e) budowę instalacji oświetlenia;
- f) budowę przyłączy elektroenergetycznych dla statków;
- g) budowę drogi dojazdowej.

Miejsce realizacji projektowej inwestycji, tj. Port Darłowo jest otwartym portem morskim położonym w ujściu rzeki Wieprzy i przystosowanym do przyjmowania jednostek o długości do 75 m i zanurzeniu do 4 m. Składa się z dwóch części:

- pierwszej, położonej w bezpośredniej bliskości morza, z falochronami, wejściem do portu, awanportem, basenem rybackim oraz mostem;
- drugiej, znajdującej się w odległości około 2,3 km od wejścia portowego w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Darłowo z Obrotnicą portową, Basenem Przemysłowym oraz korytem rzeki Wieprza. Obie części portu łączy 2,5 km kanał portowy o żeglownej głębokości 5,5 m;

Pod względem funkcji jest to port handlowo – rybacki. W ograniczonym zakresie pełni wszystkie typowe funkcje gospodarcze polegające na:

- przeładunkach towarów w obrocie krajowym i zagranicznym;
- skupie, składowaniu, przetwórstwie i sprzedaży ryb morskich;
- dokonywaniu remontów, konserwacji kadłubów i silników okrętowych;
- świadczeniu usług dla postoju jednostek z pełną obsługą serwisową w postojach międzyrejsowych;
- przyjmowaniu i świadczeniu usług dla jednostek sportowo – rekreacyjnych.

Odległość w linii prostej od najbliższej zabudowy mieszkaniowej od projektowanego nowego nabrzeża ciężkiego wynosi około 480 m, natomiast od projektowanego do przebudowy nabrzeża około 190 – 280 m. Obiekty mieszkaniowe znajdują się na drugim brzegu Wieprzy i są oddzielone obiektami portowymi od terenu przebudowy nabrzeża.

Nabrzeża Południowe i Gdyńskie zbudowane zostały jako nabrzeża oczepowe na ścianie szczelnej drewnianej. Ściana oczepu licowana jest ciosanym kamieniem rzędownym

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

i zwieńczona krawężnikiem kamiennym. Odbojnice wykonane są z opon. Głębokość przy Nabrzeżu Południowym wynosi od 3,5 do 4,3 m, a przy Nabrzeżu Gdyńskim od 3,5 do 4,9 m. Stan kamiennego oczepu obu nabrzeży jest względnie dobry, natomiast w jego kamiennej okładzinie znajduje się szereg ubytków na górnej krawędzi oraz na linii wody. Stan drewnianej ścianki szczelnej obu nabrzeży jest zły. W rejonie dolnej krawędzi oczepu drewniane brusy (u góry) są zgniłe, a łączące je pióra na różnych głębokościach przegniłe. Zewnętrzny kleszcz ścianki szczelnej praktycznie nie istnieje. Śruby kleszcza i końcówki ściągow nie spełniają swojego zadania. Są mocno skorodowane, a drewno wokół nich wygnite. Nawierzchnia nabrzeży, umocniona kostką kamienną, płytami drogowymi i wylewanymi na mokro płytami betonowymi, jest w wielu miejscach pozapadana (nawet do 30 cm) i posiada wiele nierówności. Na Nabrzeżu Południowym jeden z pachółów został przemieszczony wraz z kamiennym blokiem, a zejście do motorówek jest zbyt wąskie i uszkodzone. Na Nabrzeżu Gdyńskim belka odbojowa jest spróchniała, a dwie drabinki ratunkowe są uszkodzone.

Nabrzeże Szczecińskie zostało zbudowane na ścianie szczelnej stalowej z żelbetowym oczepem. Nabrzeże wyposażone jest w odbojnice z opon. Drabinki ratunkowe mają uszkodzone pionowe belki odbojowe. Nawierzchnia na końcu nabrzeża została wypłukana. Głębokość przy nabrzeżu wynosi od 3,0 do 4,5 m.

Nabrzeże Refulacyjne to nieumocnione, porośnięte krzakami i drzewami nabrzeże skarpowe z resztkami nielicznych pali drewnianych i kamieni jako pozostałości po wcześniej istniejącym tam (wg relacji mieszkańców) umocnieniu brzegu, w postaci dwóch rzędów palisady z pali wypełnionych kiskami faszynowymi i obciążonych kamieniami.

Dowóz i wywóz ładunków portowych na terenie Darłowa odbywa się poprzez ulicę Portową oraz dojazd do magazynów Przedsiębiorstwa Zbożowo-Młynarskiego PZZ w Stożewie od strony ul. Lotników Morskich. Układ ten nie jest uzależniony bezpośrednio od ruchu wewnętrznego. Niemniej system komunikacyjny portu powiązany jest z Darłowem poprzez rozkład dróg tranzytowych wewnątrz miasta.

Na potrzeby ustalenia warunków geologicznych i geotechnicznych dla projektu remontu nabrzeży portowych w roku 2009 Przedsiębiorstwo Robót Geologicznych Geodrill Polska z Poznania sporządziło dokumentację geotechniczną. Zgodnie z uzyskanymi materiałami pochodzącymi z odwiertów badawczych, wykonanych do maksymalnej głębokości 23,0 m p.p.t. stwierdzono, że w podłożu opisywanego terenu, poniżej zalegającej od powierzchni warstwy nasypów niekontrolowanych i lokalnie gleby, występują utwory plejstoceny i holoceny, reprezentowane przez utwory fluwioglacjalne, fluwialne i zastoiskowe holoceny, dyluwialne zlodowacenia północnopolskiego oraz utwory glacialne zlodowacenia środkowopolskiego. Projektowana lokalizacja nie jest konfliktowa wobec udokumentowanych obszarów występowania i eksploatacji surowców naturalnych. W granicach obszaru opracowania oraz w sąsiedztwie nie występują czynne oraz udokumentowane złoża kopalin. Warunki geotechniczne określono na podstawie danych uzyskanych z wierceń badawczych, sondowań dynamicznych DPL, badań laboratoryjnych oraz prac kameralnych. Rodzime grunty występujące w podłożu ujęto w cztery pakiety, a w ich obrębie wydzielono warstwy geotechniczne o zbliżonych wartościach cech fizyczno – mechanicznych. W przebadanym podłożu występują grunty przepuszczalne i słabo przepuszczalne. Do gruntów przepuszczalnych zaliczono:

- różnej granulacji piaski pakietu I;
- nasypy zbudowane z gruntów niespoistych.

Do gruntów słabo przepuszczalnych zaliczono:

- grunty organiczne tj. namuły, torfy i gytie;
- pyły i pyły piaszczyste przewarstwione pyłem piaszczystym i piaskiem pylastym;
- piaski gliniaste, gliny piaszczyste i gliny, również związane o różnej genezie i wieku.

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

Woda gruntowa w postaci zwierciadła swobodnego nawiercana była w piaskach różnej granulacji na niewielkiej wysokości od 0,1 do 0,3 m n.p.m.

W granicy terenu zinwentaryzowano łącznie 55 drzew i 3230 m<sup>2</sup> krzewów. Dominującym gatunkiem drzew są: olsze czarne, mniej licznie występuje topola czarna, wierzba biała i krucha. Stwierdzono występowanie dębu szypułkowego, dębu bezszypułkowego i klonu pospolitego. Topole czarne stanowią charakterystyczne dominanty wysokościowe wzdłuż brzegu rzeki Wieprzy. Stan zdrowotny drzew w większości jest dobry. Krzewy reprezentowane są przede wszystkim przez wierzby: wiciową, kruchą i białą. Mniej licznie występuje: olsza czarna (podrosty), żarnowiec miotlasty, czarny bez i głóg.

Występujące na terenie opracowania gatunki roślin (w tym drzewa i krzewy) i grzybów nie są przedmiotem zainteresowania Wspólnoty i nie zostały wymienione w Załączniku IV do Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory. Żaden z gatunków nie znajduje się na Czerwonej Liście roślin i grzybów. Na obszarze inwentaryzacji nie występują siedliska objęte ochroną. W granicach terenu inwentaryzacji stwierdzono występowanie, objętej ochroną ścisłą, purchawicy olbrzymiej i częściowo chronionego grążela żółtego.

Na terenie inwestycji nie zidentyfikowano gatunków bezkręgowców, gatunków płazów, gadów i ssaków, o znaczeniu priorytetowym, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000, w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000.

Teren kanału portowego nie jest atrakcyjny dla ptaków lęgowych. Podczas badań terenowych łącznie stwierdzono 27 gatunków, które można uznać za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe, w tym 24 objęte ochroną ścisłą, jeden objęty ochroną częściową i dwa łowne. W okresie lęgowym na terenie kanału portowego występowały niegniazdujące tu łabędzie nieme, śmieszki, mewy srebrzyste, a na terenie magazynu zbożowego gawrony gniazdujące w pobliskim parku. Poza okresem lęgowym obserwowano łącznie 13 gatunków ptaków, w tym 10 objętych ochroną ścisłą i 3 łowne. Na sąsiednim terenie parku stwierdzono łącznie 33 lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe gatunki ptaków, w tym 30 objętych ochroną ścisłą, 2 ochroną częściową i jeden łowny. Natomiast na terenie łąk położonych w widłach rzeki Wieprzy i Grabowej stwierdzono 27 gatunków, w tym 24 objęte ścisłą ochroną gatunkową, jeden ochroną częściową i dwa łowne. Na uwagę zasługują obserwacje gatunków z Załącznika I do Dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków: błotniaka stawowego, żurawia i derkacza.

W latach 1999 i 2000 przeprowadzono badania ichtiofauny migrującej przepławką zlokalizowaną na rzece Wieprzy powyżej portu w Darłowie (Nyk i in., 2004). W okresie od 23 kwietnia do 10 grudnia 1999 r. i od 17 stycznia do 22 sierpnia 2000 r. zamykano (raz w tygodniu lub częściej) na pół godziny przepławkę, natomiast od 11 października do 9 listopada 2000 r. obserwacje prowadzono przy użyciu kamery podwodnej. W dniu 22 października 2000 roku Dębowski i in. (2002) przeprowadzili badania ichtiofauny na stanowisku położonym około 2 km powyżej obszaru planowanego przedsięwzięcia. Ryby łowiono spływając łodzią przy pomocy agregatu spalinowego na prąd stały. Spośród 15 gatunków ryb zaobserwowanych na stanowiskach położonych powyżej rejonu inwestycji 3 stanowią przedmiot zainteresowania Wspólnoty Europejskiej.

W przypadku przedmiotowej inwestycji – remontu i budowy nabrzeży portowych – wyróżnić można dwie podstawowe fazy przedsięwzięcia: fazę realizacji i fazę eksploatacji. Zakres oddziaływania na środowisko w trakcie fazy realizacji, ze względu na specyfikę przedsięwzięcia, podzielić można na dwie kategorie oddziaływań:

- przygotowanie terenu pod inwestycję;
- budowa obiektów wraz z niezbędnymi pracami ziemnymi i hydrotechnicznymi.

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

Faza funkcjonowania nowych nabrzeży portu, ze względu na rodzaj inwestycji oraz położenie w granicy zorganizowanej i funkcjonującej przestrzeni portowej, będzie miała typowy dla tego typu obiektów charakter oddziaływań. Ich istotą jest wpływ na stosunki wodno – gruntowe (warunki hydrogeologiczne), warunki życia ludzi określone w tym przypadku przez klimat akustyczny, aerosanitarny oraz inne pomniejsze utrudnienia, wynikające z charakteru działalności portu, a związane z organizacją między innymi załadunków i rozładunków statków.

Zmiany w przypowierzchniowych strukturach geologicznych związane będą z pracami ziemnymi prowadzonymi na etapie realizacji elementów nabrzeży i infrastruktury. W trakcie prac ziemno-budowlanych, ze względu na istniejące warunki i dotychczasowe użytkowanie oraz przekształconą i równinną rzeźbę terenu w obrębie obszaru portu i dawnego wyrobiska kruszywa, nie prognozuje się wystąpienia istotnych zmian w zakresie morfometrii powierzchni. W trakcie prac wystąpią zmiany pokrywy glebowej. Wynika to z charakteru występującego podłoża w granicy portu, jak i dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu. Konieczność przeprowadzenia prac niwelacyjnych wiąże się z usunięciem nadkładu masy ziemnej w tym pokrywy glebowej. W związku z tym wskazane jest zgromadzenie zebranej warstwy glebowej i składowana oddzielnie od pozostałego urobku.

Projektowane są również prace czerpalne (wybranie refulatu): około 65000 m<sup>3</sup> z powierzchni około 14200 m<sup>2</sup>. Gmina Miasto Darłowo w dniu 28 września 2009 r. uzyskała zgodę Zarządu Portu Morskiego Darłowo na składowanie refulatu, wydobytego podczas budowy nowych nabrzeży oraz remontu istniejących, na działkach nr: 1/25, 1/8, 1/10, 1/9, 3/2, 1/7 obręb 5 Gminy Miasto Darłowo. Wyniki badań osadów powierzchniowych w rejonie planowanej inwestycji wskazują na niski poziom zanieczyszczenia chemicznego, w tym metali ciężkich i potencjalnie mogą być składowane na przewidzianych polach odkładczych. Należy jednak mieć na uwadze fakt, że zanieczyszczenia chemiczne, w tym metale ciężkie mogą pojawić się w wydobytym urobku. W związku z tym należy prowadzić monitoring wydobytego urobku. Monitoring taki może być prowadzony przez osoby pracujące na pogłębiarkach oraz przy urządzeniach, które będą służyły do odkładania urobku na miejsce. Osoby te powinny zostać poinstruowane o konieczności zgłaszania takiego faktu osobie odpowiedzialnej za nadzór nad realizacją inwestycji. Zagadnienie to zostało ujęte w warunkach niniejszej decyzji.

Ze względu na uwarunkowania przyrodnicze występujące w otoczeniu planowanej inwestycji (teren łąk położonych w widłach rzeki Wieprzy i Grabowej, gdzie stwierdzono łącznie 27 gatunków, w tym 24 objęte ścisłą ochroną gatunkową, jeden ochrona częściową, a trzy gatunki są przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej), działka nr 1/25 obręb 5 m. Darłowo zostanie wykluczona z obszaru dopuszczonego do składowania refulatu.

Podobnie, jak w przypadku podłoża gruntowego, ewentualne zagrożenie dla wód pierwszego poziomu może stanowić ich zanieczyszczenie powstałe w wyniku awarii, w tym wycieków substancji ropopochodnych ze sprzętu budowlanego i substancji chemicznych stosowanych w budownictwie z terenów ich składowania oraz użycia. W trakcie prac budowlanych konieczne jest zachowanie szczególnej dbałości w zakresie minimalizacji zagrożeń dla wód podziemnych, ze szczególnym uwzględnieniem warstw płytkich oraz wód powierzchniowych powiązanych z nimi.

Faza funkcjonowania, ze względu na charakter remontowanych i projektowanych nabrzeży (wody opadowe odprowadzane będą do systemu kanalizacji portowej i planowanej obwodnicy oraz podczyszczane w osadnikach i separatorach), w przypadku podłoża gruntowego i wód podziemnych nie będzie stanowiła zagrożenia. Nie dotyczy to sytuacji awaryjnych związanych z wyciekiem substancji ropopochodnych i innych z jednostek wpływających do portu, portowych zbiorników paliwowych oraz maszyn i samochodów obsługujących port.

Analiza występujących uwarunkowań hydrologicznych i hydrogeologicznych w odniesieniu do przewidywanego zakresu prac budowlanych oraz uzyskanych wyników z przeprowadzonych badań osadów dennych portu w Darłowie (Dubrawski, 2009), wskazuje na możliwość wzbudzenia negatywnych zjawisk związanych z aktywacją zawiesiny w korycie Wieprzy podczas prowadzenia prac hydrotechnicznych i pogłębiarskich. Można założyć, że zakres związany z wpływem zawiesiny obejmie w przybliżeniu obszar nie mniejszy niż 1680 m od miejsca poboru, a czas trwania będzie od momentu rozpoczęcia prac do kilku dni po ich zakończeniu i będzie powtarzalny dla wszystkich cykli prac hydrotechnicznych oraz pogłębiarskich.

Warunkiem bezpieczeństwa i ochrony wód powierzchniowych i podziemnych na terenie portu jest zapewnienie odpowiedniej izolacji nabrzeży, placu manewrowego oraz towarzyszących dróg, a także realizacja pełnej infrastruktury wodno-kanalizacyjnej w przewidzianym zakresie.

Ze względu na:

- położenie poziomu nabrzeży na pograniczu zasięgu pierwszego zwierciadła wód gruntowych (w zależności od jego wahań);
- położenia w obszarze zlewni bezpośredniej rzeki Wieprzy;
- zaopatrzenie obiektu w wodę z sieci wodociągowej;
- podczyszczanie wód opadowych i roztopowych w separatorach;

w fazie eksploatacji obiektu nie wystąpią zanieczyszczenia wód podziemnych i zagrożenia dla ustroju hydrologicznego.

Potencjalnym zagrożeniem związanym z planowanym przedsięwzięciem jest bezpośredni wyciek do Wieprzy paliw czy substancji szkodliwych z pojazdów obsługujących port lub z jednostek wpływających do niego. Wiąże się to wyłącznie z sytuacjami awaryjnymi i wymaga podjęcia środków doraźnych. Wówczas szczególnie istotnym elementem w celu minimalizacji potencjalnych zagrożeń jest stosowanie procedur bezpieczeństwa ekologicznego w trakcie prac na nabrzeżu i czas reakcji na pojawiające się niebezpieczeństwo. Sytuacje takie są trudne do przewidzenia, ale nie można ich wykluczyć. Jednakże proponowany sposób odwodnienia i oczyszczania wód opadowych i roztopowych ma zapewnić skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno – gruntowego. Wszelkie niekontrolowane wycieki substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych będą neutralizowane poprzez zebranie i wywiezienie przez firmy zajmujące się ich unieszkodliwianiem. Natomiast baza materiałowo – surowcowa nie będzie lokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie wód powierzchniowych.

W decyzji nałożono obowiązek prowadzenia okresowych prac konserwacyjnych systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w szczególności przeglądów oraz oczyszczenia osadników piasku i separatorów substancji ropopochodnych. Właściwa eksploatacja tych urządzeń zapewni osiągnięcie zakładanego efektu oczyszczania. Biorąc pod uwagę szereg zaproponowanych przez Inwestora rozwiązań, jak również warunki określone w niniejszej decyzji należy przyjąć, że planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego.

Obliczenia prognostyczne zanieczyszczeń wykonano komputerowo za pomocą programu obliczeniowego AERO 2003 opracowanego przez Włodzimierza Pelkę z Biura Studiów i Projektów Ekologicznych oraz Technik Informatycznych z Piotrkowa Trybunalskiego. Na terenie placu budowy podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji (podobnie podczas fazy likwidacji) przedsięwzięcia są maszyny budowlane i pojazdy samochodowe wyposażone w silniki Diesla.

Z szacunkowej analizy obliczeniowej wynika, że budowa nabrzeża portowego wraz z placem manewrowym i drogą dojazdową będzie w nieznacznym stopniu oddziaływać na stan jakości powietrza i nie będzie powodować istotnych przekroczeń wartości

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

dopuszczalnych poza granicą działek objętych projektowaną inwestycją. Uzyskane wyniki zagrożeń aerosanitarnych nie wymagają wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania dla projektowanej inwestycji. Prognozowany poziom stężenia analizowanych zanieczyszczeń gazowych w uśrednieniu jednogodzinnym oraz rocznym nie przekracza częstości ich wystąpienia w odniesieniu do dopuszczalnego poziomu w ciągu jednej godziny i roku kalendarzowego z wyraźną koncentracją w granicy drogi dojazdowej oraz placu manewrowego. Sytuacja podwyższonej koncentracji zanieczyszczeń powietrza na terenie portu będzie dotyczyła tylko okresów związanych z rozładunkiem i załadunkiem statków.

Uciążliwości akustyczne podczas fazy budowy będą miały ograniczony zasięg oraz czas trwania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami oddziaływanie akustyczne inwestycji na środowisko podczas prac budowlanych nie podlega regulacjom prawnym z zakresu ochrony przed hałasem. W bliskim sąsiedztwie projektowanej inwestycji nie występuje zabudowa mieszkaniowa wymagająca ochrony akustycznej. W fazie eksploatacji równoważny poziom dźwięku A hałasu dla terenu nabrzeża ciężkiego i placu manewrowego wraz z drogą dojazdową dla poziomu normatywnego  $L_{Aeq,T=16h}=55$  dB i  $L_{Aeq,T=8h}=50$  dB, zamknie się w granicy działek projektowanej inwestycji w pasie do 50 m (pora dnia) i 90 m (pora nocy) od linii źródeł hałasu (droga dojazdowa, plac manewrowy, nabrzeże ciężkie). Położenie inwestycji w strefie portowo-magazynowej nie powoduje konieczności ograniczenia poziomu hałasu lub wyznaczenia terenu ograniczonego użytkowania.

Jak wynika z obliczeń natężeń potencjalny hałas związany z funkcjonowaniem nabrzeża ciężkiego wraz z układem drogi dojazdowej i placu manewrowego nie będzie powodować powstania negatywnych zjawisk akustycznych związanych z jego obsługą. Wynika to z nieciągłego obciążenia ruchem statków i pojazdów w granicy projektowanego układu portowego oraz brakiem zabudowy wymagającej ochrony akustycznej.

Zastosowanie odpowiednich technik budowlanych oraz zachowanie warunków bezpieczeństwa pracy pozwoli na prowadzenie działań w sposób zapewniający ochronę występujących w otoczeniu obiektów budowlanych, przez co planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować negatywnych oddziaływań na dobra materialne.

Całkowitej likwidacji ulegnie szata roślinna znajdująca się w granicy przeprowadzonej inwentaryzacji. Wycinka drzew i krzewów, w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, będzie nieunikniona i jest podstawowym warunkiem realizacji budowy. Poprzedzać będzie wykonanie prac ziemnych. Inwestor zamierza uzyskać decyzję zezwalającą na usunięcie drzew i krzewów ozdobnych, których wiek przekracza 5 lat.

Właściwe zorganizowanie prac na terenie budowy i jej zaplecza oraz odpowiednie zabezpieczenie roślinności znajdującej się w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji pozwoli na zminimalizowanie ryzyka jej uszkodzeń, a przeprowadzenie wycinki zieleni w okresie jesienno – zimowym, czyli poza okresem lęgowym ptaków, zmniejszy jej ewentualny negatywny wpływ na zwierzęta. Zaprojektowane nasadzenia drzew w lesie komunalnym Miasta Darłowa w pewnym stopniu zrekompensują straty spowodowane wycinką.

Przedsięwzięcie nie wpłynie w znaczącym stopniu na awifaunę. Inwestycja nie będzie miała znaczenia dla ptaków występujących w okresie połęgowym. Nie wpłynie na zmiany liczebności występujących tu mew i kaczek, które nadal będą wykorzystywać kanał portowy i nabrzeża jako miejsca odpoczynku. Ograniczeniu ulegnie możliwość gniazdowania ptaków w roślinności nadbrzeżnej oraz w zadrzewniach po zachodniej stronie kanału, ale dotyczy to gatunków pospolitych w naszym kraju m.in.: krzyżówki, łozówki, potrzosa, sikor, pokrzewek, łuszczaków.

Infrastruktura nowego nabrzeża spowoduje uszczuplenie powierzchni łąk w dolinie Wieprzy i Grabowej. Biorąc pod uwagę rozległość doliny nie będzie to miało znaczącego wpływu na gatunki lęgowe. Prawdopodobnie nastąpi przesunięcie stanowisk pospolitych



ptaków wróblowych i derkacza oraz miejsc występowania żurawia i błotniaka stawowego. Składowanie materiału pochodzącego z pogłębienia na działce 1/8 obręb 5 m. Darłowo, ze względu na ochronę ptaków lęgowych występujących w rejonie inwestycji, odbywać się będzie poza okresem lęgowym ptaków.

Projektowane przedsięwzięcie, na etapie realizacji, będzie mieć bezpośredni negatywny wpływ na ichtiofaunę występującą w tym rejonie. Przyczyną negatywnego oddziaływania będą prace inżynierskie i pogłębiarskie. Likwidacja roślinności wodnej i nadbrzeżnych zadrzewień pociągnie za sobą zniszczenie siedliska ryb fitofilnych. Pogorszenie się warunków środowiskowych w stopniu zagrażającym życiu ryb spowoduje ich migrację. Po ustąpieniu negatywnego oddziaływania ponowne zasiedlenie opuszczonego odcinka rzeki może nastąpić dość szybko. Przejściowo występująca zawiesina może być nieszkodliwa dla ryb nawet w ilościach powyżej paru tysięcy mg/dm<sup>3</sup>, ale lokalnie ogranicza ich żerowanie oraz zasoby pokarmowe.

W rzece Wieprzy obserwowane są ciągi tarłowe minogów rzecznych i łososiowatych, a także ciągi wstępujących do rzek młodych węgorzy. Występujące w wieprzy gatunki wymienione w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG to minóg rzeczny, minóg strumieniowy i łosoś.

W miesiącach od maja do sierpnia przepławkę w Darłowie pokonywały bardzo licznie węgorze wstępujące, gatunek aktywny głównie nocą, odżywiający się przede wszystkim fauną denną. Dlatego też planowane prace w obrębie koryta rzeki będą oddziaływać negatywnie na wędrujące węgorze poprzez krótkotrwałe pogorszenie warunków pokarmowych w rejonie inwestycji. Bezpośrednia ingerencja w koryto rzeki nie będzie odbywała się w okresach wędrówek cennych gatunków ryb i minogów, tj. od października do końca marca.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednolity ustawy Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 z późn. zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi przyczyni się do minimalizacji odpadów trafiających do unieszkodliwiania, m. in. poprzez składowanie. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska zagospodarowywane masy ziemne nie powinny powodować przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszaru objętego programem Natura 2000 pn. „Dolina Wieprzy i Studnicy” (kod PLH320038), zatwierdzonego jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (OZW) zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12.12.2008 r. przyjmującą, na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG, drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowaną jako dokument nr C(2008)8039). Ponadto przedmiotowa inwestycja położona jest w odległości około 1,40 km na północy zachód od granicy Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków pn. „Przybrzeżne Wody Bałtyku” (kod PLB990002), wyznaczonego rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. (Dz. U. Nr 198, poz. 1226), zmieniającym rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych obszarów Natura 2000 do głównych zagrożeń dla obszaru pn. „Dolina Wieprzy i Studnicy” zalicza się:

- zabudowę hydroenergetyczną rzeki Wieprzy w miejscowości Kępka, Biesowice i Ciecholub;
- zaniechanie wypasu oraz zarzucenie koszenia łąk świeżych i podmokłych oraz torfowisk mechowiskowych;
- osuszanie torfowisk;

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

201



- wycinanie lasu na stromych zboczach i krawędziach dolin oraz w obrębie stromych wąwozów i jarów, jak i w obrębie stromych nisz źródłiskowych;
- nieuporządkowaną gospodarką wodno-ściekową w obrębie zlewni;
- pobór wód źródłiskowych przez gospodarstwa domowe;
- budowę stawów rybnych (m.in. dla hodowli pstrąga).

Planowanemu przedsięwzięciu towarzyszyć będzie realizacja nowej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z placu manewrowego zlokalizowanego przy nowo projektowanym nabrzeżu typu ciężkiego będzie kanalizacja deszczowa nowo projektowanej obwodnicy. Wody opadowe z remontowanych nabrzeży zostaną podczyszczane w osadniku pisaku oraz separatorze ropopochodnych i odprowadzone do basenu portowego. Obecnie wody opadowe odprowadzane są do rzeki Wieprzy bezpośrednio z nabrzeży, bez podczyszczania.

Biorąc pod uwagę wymienione powyżej podstawowe zagrożenia dla obszaru oraz planowane zastosowanie podczyszczania wód opadowych i roztopowych należy stwierdzić, że funkcjonowanie remontowanych i nowo projektowanych nabrzeży nie będzie powodować istotnych negatywnych oddziaływań na stan i funkcjonowanie środowiska przyrodniczego obszaru Natura 2000 pn. „Dolina Wieprzy i Studnicy”.

Na podstawie analizy podstawowych zagrożeń dla chronionego obszaru, położenia w stosunku do planowanej inwestycji i charakteru przedsięwzięcia można wykluczyć możliwość jakiegokolwiek oddziaływania na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 pn. „Przybrzeżne wody Bałtyku”.

Z waloryzacji przyrodniczej miasta Darłowo, opracowanej przez Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie (Szczecin, 2003 r.) wynika, że projektowana inwestycja położona jest w:

- w granicach obszaru chronionego krajobrazu pn. „Koszaliński Pas Nadmorski”, którego celem powołania jest ochrona walorów krajobrazowych i bioróżnorodności, ochrona nadmorskich łąk podmokłych oraz ochrona szlaku wędrownego ptaków wróblowatych i drapieżnych;
- w granicach obszaru cennego przyrodniczo, oznaczonego jako OC-4 - kompleks wilgotnych łąk w dolinie Grabowej leżących u podnóża wydmy - ważny dla lęgowej ornitofauny reprezentowanej przede wszystkim przez ptaki siewkowate. Głównym zagrożeniem jest sukcesywne zwiększanie powierzchni odłogowanych gruntów tego kompleksu, prowadzące do zaniku specyficznych siedlisk ważnych dla gatunków ptactwa takich jak: bekasy, czajki, bataliony, brodzie, biegusy, ptaki drapieżne;
- w bliskim sąsiedztwie obszaru cennego przyrodniczo, oznaczonego jako OC-6 - nurt Wieprzy i Grabowej – akweny te pełnią w obrębie Darłowa przede wszystkim rolę korytarza ekologicznego dla migracji ryb, płazów, gadów oraz bezkręgowców.

Zgodnie z zapisami § 2 ust. 2 oraz z Załącznikiem 1 Uchwały nr XXXII/375/09 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. U. Woj. Zach. z 2009 r. Nr 66 – 12304 – poz. 1804 z późn. zm.), na obszarze chronionego krajobrazu pn. „Koszaliński Pas Nadmorski” obowiązuje zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, z wyłączeniem realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znaczącego negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu. Z przedłożonych dokumentów wynika, że inwestycja objęta wnioskiem jest inwestycją celu publicznego, stąd zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3, w związku z art. 24 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.), powyższy zakaz nie dotyczy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Realizacja planowanej inwestycji nie

spowoduje złamanie któregokolwiek z zakazów wprowadzonych na terenie ww. obszaru chronionego krajobrazu Uchwałą Nr XXXII/375/09 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2009 r. Nr 66 - 12304, poz. 1804 z póź. zm.). Ponadto przeprowadzona ocena oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko wykazała brak znaczącego negatywnego wpływu na ochronę przyrody ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Projektowana inwestycja nie będzie wywierała znaczącego negatywnego wpływu na funkcjonowanie istniejącego korytarza ekologicznego istotnego dla sieci Natura 2000, tj. na rzekę Wieprzę. Zastosowane działania minimalizujące łagodzące wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000. Dla zapewnienia pełnej skuteczności tych działań oraz właściwego monitoringu oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko zalecono zarówno w trakcie realizacji przedsięwzięcia prowadzenie nadzoru przyrodniczego.

Lokalizacja nabrzeża portowego, placu manewrowego i drogi dojazdowej, w granicach portu oraz na granicy z zwartym terenem zabudowy Darłowa i ulicą Lotników Morskich (Darłowo - Darłówek Zachodnie), powoduje szereg uwarunkowań i oddziaływań przestrzennych związanych z zagospodarowaniem terenu. Rejon planowanej lokalizacji należy do strefy produkcyjno-magazynowej oraz portu w Darłowie. W związku z powyższym planowana inwestycja może nakładać się w czasie z innymi, planowanymi na tym obszarze i w jego sąsiedztwie, przedsięwzięciami, wobec czego prawdopodobne będzie wystąpienie efektu skumulowanego. Według aktualnej wiedzy autorów raportu, w bezpośrednim i dalszym sąsiedztwie planowane do realizacji są przedsięwzięcia, dla których rozpoczęto prace planistyczno-projektowe, tj.:

- budowa tzw. małej obwodnicy Darłowa;
- remont i modernizacja nabrzeży oraz falochronów portowych w Porcie Darłowo;
- budowa basenu jachtowego z budynkiem administracyjnym w Darłowie;
- pogłębienie i wykonanie obrotnicy statków w Porcie Darłowo;
- przedłużenie Nabrzeża Słupskiego w Porcie Darłowo.

Zdaniem autorów raportu w wypadku nakładania się harmonogramów prac, związanych z budową i remontem nabrzeży w porcie Darłowo z innymi planowanymi inwestycjami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania realizowanych inwestycji na środowisko w zakresie emisji gazów do powietrza, emisji hałasu, i w przypadku niektórych prac hydrotechnicznych i pogłębiarskich zwiększenia udziału zawiesiny w wodach Wieprzy. Zjawisko zwiększenia udziału zawiesiny w wodach Wieprzy będzie szczególnie związane z budową basenu jachtowego oraz wykonania nabrzeży wraz z likwidacją istniejących oraz wykonaniem obrotnicy. Do realizacji tych zamierzeń konieczne jest zastosowanie prac czerpalnych. Przewidziana ilość wykopu z utworzenia basenu jachtowego i pogłębiania toru wodnego wynosi będzie 89900 m<sup>3</sup>. Uwzględniając występujące uwarunkowanie i możliwość nałożenia się prac w obrębie rzeki Wieprzy wszelkie prace mogące wywoływać zmętnienie wody lub ograniczyć możliwości migracyjne ichtiofauny będą wykonywane poza okresem wędrówkowym ryb. W zakresie emisji gazów do powietrza i emisji hałasu największy udział kumulacji tych zjawisk będzie związany z realizacją dróg dojazdowych do portu, w mniejszym stopniu z jego późniejszą obsługą. Przy czym w zakładanym zasięgu wspólnego oddziaływania nie znajdują się żadne obiekty wymagające zastosowania ochrony akustycznej. Niemniej w pasie do 50 m (pora dnia) LAeq,T=16h=55 dB od projektowanej drogi dojazdowej do portu, od ul. Lotników Morskich, wzdłuż rzeki Wieprzy za elewatorami do wjazdu na teren nabrzeża ciężkiego, niewskazane jest lokalizowanie innych obiektów niż przemysłowo-magazynowych czy usługowych. Ze względu na zaawansowanie prac projektowych oraz formalnoprawnych, związanych z budową nabrzeży portu w Darłowie,

projektanci innych przedsięwzięć dopuszczonych planem miejscowym na terenach elementarnych 49 P.S i 51.P.S, w celu uniknięcia nałożenia się zjawisk mogących niekorzystnie wpływać na środowisko i ludzi, są zobowiązani uwzględnić w swoich pracach prognozowane zasięgi oddziaływania związane z działalnością portu. Z planowanych inwestycji najistotniejsze, w odniesieniu do realizacji i funkcjonowania nabrzeży portu w Darłowie są projekty drogi dojazdowej oraz wykonanie obwodnicy. Przyjmując wagę oddziaływania na etapie realizacji projektowanych inwestycji za najważniejsze należy uznać oddziaływanie wynikające z konieczności przeprowadzenia działań hydrotechnicznych i pogłębiarskich, szczególnie w odniesieniu do okresów ochronnych oraz funkcjonowania organizmów żywych w korycie Wieprzy. W pozostałych przypadkach na analizowanym obszarze czynnikiem determinującym będzie wpływ hałasu komunikacyjnego.

Przewidywany termin realizacji projektowanych nabrzeży oraz obwodnicy Darłowa obejmuje wspólny okres przypadający od kwietnia 2011 r. – do kwietnia 2013 r. W tej sytuacji zachodzi prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych związanych z etapem realizacji. Z informacji uzyskanych od Inwestora wynika, że budowa obwodnicy w tym dojazdu do portu została podzielona na trzy etapy. Pierwszy z nich obejmuje wykonanie odcinka od drogi krajowej nr 37 do drogi wojewódzkiej nr 203, czyli od al. Wojska Polskiego do ul. Mickiewicza o długości 954 m. Drugi etap obejmuje wykonanie drogi dojazdowej od drogi wojewódzkiej nr 203 do ul. Lotników Morskich. Ten odcinek ma 1150 metrów długości. Trzeci etap drogi dojazdowej do portu od ul. Lotników Morskich wzdłuż rzeki Wieprzy za elewatorami do rzeki Grabowej. Ten odcinek będzie miał długość 1049 metrów. Uwzględniając etapowanie realizacji obwodnicy można założyć że wspólny z budową nabrzeży okres prac realizacyjnych przypadnie drugiej połowie roku 2012. Zgodnie z takim założeniem prace związane z realizacją nabrzeży będą dotyczyły budowy elementów powierzchniowych i infrastruktury technicznej, prace hydrotechniczne oraz geotechniczne powinny być zakończone.

Ze względu na brak danych oraz prognozy ruch dla projektowanej obwodnicy na potrzeby oceny wartości skumulowanych przyjęto parametr obciążenia ruchem drogowym obsługę projektowanego nabrzeża jako najistotniejszego czynnika kształtującego sytuację na wspólnym odcinku dla portu i obwodnicy. W oparciu o powyższe założenie zakres wpływu akustycznego będzie tożsamy dla obwodnicy oraz terenu nabrzeża ciężkiego i placu manewrowego wraz z drogą dojazdową. Wzajemne oddziaływanie układu drogowego w zakresie emisji hałasu dotyczyć będzie w znacznej mierze tych samych obiektów wobec których, nie zachodzi potrzeba działań zapobiegających negatywnemu wpływowi emitowanego hałasu.

Potencjalna kumulacja oddziaływania na środowisko w zakresie emisji gazów do powietrza, zgodnie z wstępnymi szacunkami, spowodowane funkcjonowaniem projektowanej przebudowy nabrzeża powinny zawierać się na poziomie występującego tła. Wynika to z funkcji terenu oraz prognozowanych natężeń ruchu w obrębie portu.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia oraz jego lokalizację nie wskazano na potrzebę przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji.

W toku postępowania nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (jednolity tekst ustawy Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), obszar ograniczonego użytkowania tworzy się dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej, jeśli mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych,

technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem ww. zakładów czy obiektów. Wśród wymienionych przedsięwzięć nie znajdują się nabrzeża.

W związku z brakiem możliwości negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz faktem, że informacje dostępne w raporcie o oddziaływaniu projektowanego przedsięwzięcia na środowisko i jego uzupełnieniu były wystarczająco szczegółowe, aby w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie nie wskazał na potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W oparciu o wnioski wynikające z przedstawionego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, oraz przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy uznać, że projektowana inwestycja nie wywrze negatywnego oddziaływania na środowisko wodno – gruntowe oraz obszary objęte programem Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody.

Ze względu na charakter i zakres inwestycji nie założono wariantowania lokalizacyjnego oraz technologicznego planowanego przedsięwzięcia. Analizie poddano trzy warianty, tj.: wariant 1 polegający na „niepodejmowaniu przedsięwzięcia” oraz wariant realizacyjnych 2 i 3, związanych z remontem i budową nowych nabrzeży.

Wariant 1 polegający na „niepodejmowaniu przedsięwzięcia” polega na odstąpieniu od realizacji planowanej inwestycji. Sytuacja taka będzie związana z zachowaniem stanu istniejącego nabrzeży portowych oraz systemu dojazdowego do portu, co wiąże się bezpośrednio z ograniczeniem dostępności portu dla większych statków oraz ograniczeniem możliwości składowych portu. W bieżącym układzie powiązań komunikacyjnych ruch kołowy od i do portu odbywać się będzie w przebiegu ul. Portowej z włączeniem w ul. Żeromskiego. Organizacja ruchu na tym odcinku nie jest istotnie uzależniona od ruchu wewnętrznego – miejskiego, ale tranzyt wymaga przejazdu przez miasto.

Rozpatrywany wariant 2 polega na remoncie istniejących nabrzeży oraz budowie nowych nabrzeży przystosowanych do zwiększonego ruchu statków w Porcie Darłowo. Projektowane jest nowe nabrzeże wykorzystujące bieżącą linię brzegową Wieprzy, bez konieczności wcięcia się w ląd. Zaprojektowano zapuszczenie stalowej ścianki szczelnej zwieńczonej żelbetowym oczepem z płytą odciążającą (oczep typu kąтового) i kotwioną za pomocą kotew mikropalowych. Układ przestrzenny oparty o wyprowadzenie linii nabrzeża równoległe do istniejącego brzegu bez wcięcia się w ląd. Budowa nabrzeża będzie wymagać wykonania nasypu stanowiącego zaplecze ścianki szczelnej a zarazem wyrównującego przebieg linii brzegowej na tym odcinku Wieprzy. Korona ścianki znajdować się będzie na rzędnej +0,50 m Kr. Oczep żelbetowy o szerokości 0,9 - 1,1 i 0,95 - 1,15 m, wysunięty będzie 0,70 i 0,75 m od osi ścianki szczelnej w stronę wody, a korona oczepu sięgnie rzędnej +2,40 m Kr., natomiast spód oczepu rzędnej – 0,30 m Kr. Zaprojektowano płytę odciążającą o grubości 0,60 m, szerokości 4,10 - 4,15 m. Zaprojektowano kotwienie ścianki za pomocą kotew gruntowych – mikropalowych w rozstawie co 1,8 m. Ścianka szczelna skleszczona za pomocą stalowego kleszcza. Wyposażenie nabrzeża stanowią typowe żeliwne pachy cumownicze, systemowe odbojnice, typowe stalowe drabinki wyłazowe oraz typowe koła ratunkowe z linką i bosakiem.

Wariant 3 to wariant proponowany przez Wnioskodawcę do realizacji. Polega on na remoncie istniejących nabrzeży oraz budowy nowych nabrzeży, przystosowanych do zwiększonego ruchu statków w Porcie Darłowo, w tym powiększenie pojemności nabrzeża poprzez wykonanie wcięcia w ląd. Realizacja tych zadań umożliwi wchodzenie większych jednostek w stosunku do stanu bieżącego oraz powiększy możliwości składowe w granicy portu.

Tab. 1. Porównanie wariantów 2 i 3

Lp.	Wariant 2	Wariant 3
1	<b>długość linii brzegowej konieczna do realizacji nabrzeży typu ciężkiego</b>	
	zakładane jest wykorzystanie 120 mb na potrzeby budowy nabrzeża	zakładane jest wykorzystanie 219,4 mb na potrzeby budowy nabrzeża
2	<b>konieczne prace hydrotechniczne i ziemne</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa nabrzeża wymaga nieznacznej korekty w przebiegu linii brzegowej,</li> <li>– niezbędne jest wykonanie niwelacji terenu do zakładanego poziomu nabrzeża, usunięcie istniejącego nasypu niekontrolowanego,</li> <li>– niezbędne jest uformowanie projektowanych skarp do projektowanej rzędnej,</li> <li>– powstały nasyp musi zostać przystosowany do obciążenia użytkowanego w pasie nabrzeża do 20 kN/m<sup>2</sup>,</li> <li>– wymagane wzmocnienie mocowania żelbetowego tarcz kotwiących w granicy nasypu,</li> <li>– konieczne jest pogłębianie wzdłuż nabrzeża całego stanowiska cumowania w pasie około 20 m do rzędnej projektowanej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa nabrzeża wymaga wykonania wcięcia w przebiegu linii brzegowej w pasie o szerokości około 20-30 m,</li> <li>– niezbędne jest wykonanie niwelacji terenu do zakładanego poziomu nabrzeża,</li> <li>– konieczne jest pogłębienie wzdłuż nabrzeża całego stanowiska cumowniczego do toru wodnego,</li> <li>– pas nabrzeża w granicy gruntów nieprzekształconych mechanicznie,</li> <li>– pas 12 m od krawędzi nabrzeża musi zostać przystosowany do obciążenia użytkowego do 20kN/m<sup>2</sup></li> </ul>
3	<b>wpływ na dostępność portu</b>	
	aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugowe odległość od linii cumowniczej nabrzeża do skraju toru wodnego dla reprezentowanej jednostki powinna wynosić 40 m, dlatego też w trakcie cumowania statków przy nabrzeżu ciężkim konieczne będzie wstrzymanie całego ruchu na torze wodnym do momentu wypłynięcia jednostki na akwen morski	cumowania statków przy nabrzeżu ciężkim zlokalizowanym w wcięciu terenu nie ogranicza widoczności na torze wodnym, nie ma wpływu na własności nawigacyjne oraz nie zawęża pola manewrowego toru wodnego, nie pogarsza warunków bezpieczeństwa ruchu w porcie jednostek wpływających i wypływających z dalszej części basenu portowego
4	<b>konieczne wycinki drzew</b>	
	na całej długości projektowanego nabrzeża	na całej długości projektowanego nabrzeża
5	<b>droga dojazdowa</b>	
	długość drogi dojazdowej do nabrzeża wyniesie około 170 m	długość drogi dojazdowej do nabrzeża wyniesie około 140 m

Wariant 2 wydaje się korzystniejszy ze względu na znacznie mniejsze zapotrzebowanie na prace ziemne i pogłębiarskie w efekcie, których ilość materiału refulacyjnego wymagającego zagospodarowania będzie dużo niższa niż w wariantcie 3. Wariant ten będzie wymagać znacznie mniejszego nakładu czasu pracy oraz środków na realizację. Jednakże efekt ekonomiczny jest pozorny i w perspektywie długofalowej zaznacza się przewaga wariantu 3. W pierwszej fazie budowy wcięcie w ląd dla projektowanego nabrzeża będzie generowało znaczną część nakładów na jego realizację. Takie rozwiązanie projektowe pozwoli na wykorzystanie do celów budowlanych, bez większych modyfikacji, powstałego brzegu w obrębie podłoża nieprzekształconego mechanicznie. Stworzenie sztucznej zatoki pozwoli również na zachowanie własności nawigacyjnych toru wodnego, nie będzie ograniczać możliwości manewrowych przez utratę widoczności podczas cumowania jednostek przy projektowanym nabrzeżu. Bezpośrednim efektem będzie zachowanie poziomu bezpieczeństwa w ruchu wewnątrz portu i zmniejszenie w sposób istotny prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji statków. Zachowanie bezpieczeństwa ruchu statków stanowi bardzo istotny element w odniesieniu do ochrony środowiska, a szczególnie ochrony

wód rzeki Wieprzy i wód morskich. Utrudnienia związane z postojem statku przy nabrzeżu w wariancie 2 mogą powodować spadek atrakcyjności i dostępności dalszych części basenu portowego dla innych jednostek. Rozpatrując kwestie bezpieczeństwa oraz wynikające z nich zagrożenia dla środowiska i ludzi oraz możliwości organizacji ruchu wewnątrz portu wybór wariantu wnioskowanego, jako wariantu realizacyjnego, jest w pełni uzasadnione.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst ustawy Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), na tablicach ogłoszeń:

- Wydziału Spraw Terenowych w Koszalinie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 26.04.2010 r. do dnia 11.05.2010 r.);
  - Urzędu Miejskiego w Darłowie (od dnia 27.04.2010 r. do dnia 11.05.2010 r.);
- oraz na stronie internetowej BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 23.04.2010 r., zamieszczono zawiadomienie do stron postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w przedmiotowej sprawie. Żadna ze stron postępowania nie wypowiedziała się i nie zapoznała się z materiałami i dowodami zebranymi podczas prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony.

Działki, na których projektuje się realizację planowanego zamierzenia inwestycyjnego objęte są:

- miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla jednostki strukturalnej B - Darłówek Zachodnie położonej na obszarze Gminy Miasto Darłowo, zatwierdzonym Uchwałą Nr IV/30/07 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 6 lutego 2007 r. (Dz. U. Woj. Zach. z 2007 r. Nr 35, poz. 522);
- miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla jednostki strukturalnej A - Darłówek Południe położonej na obszarze Gminy Miasto Darłowo, zatwierdzonym Uchwałą Nr IV/30/07 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 6 lutego 2007 r. (Dz. U. Woj. Zach. z 2007 r. Nr 39, poz. 560).

Po przeanalizowaniu zapisów ww. obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Miasta Gminy Darłowo, stwierdzono, że rozwiązania projektowe przedmiotowej inwestycji są zgodne z ustaleniami powyżej wymienionych planów.

Niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana w oparciu o następujące przepisy:

- art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 oraz pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c, a także art. 82 i 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);
- § 2 ust. 1 pkt 32 oraz § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.);

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst ustawy Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.).

**Biorąc powyższe pod uwagę – orzekam jak w sentencji.**

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.



p.o. ZASTĘPCY REGIONALNEGO  
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA  
Regionalny Rezerwuar Przyrody  
w Szczecinie  
mgr Dorota Janicka

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:**

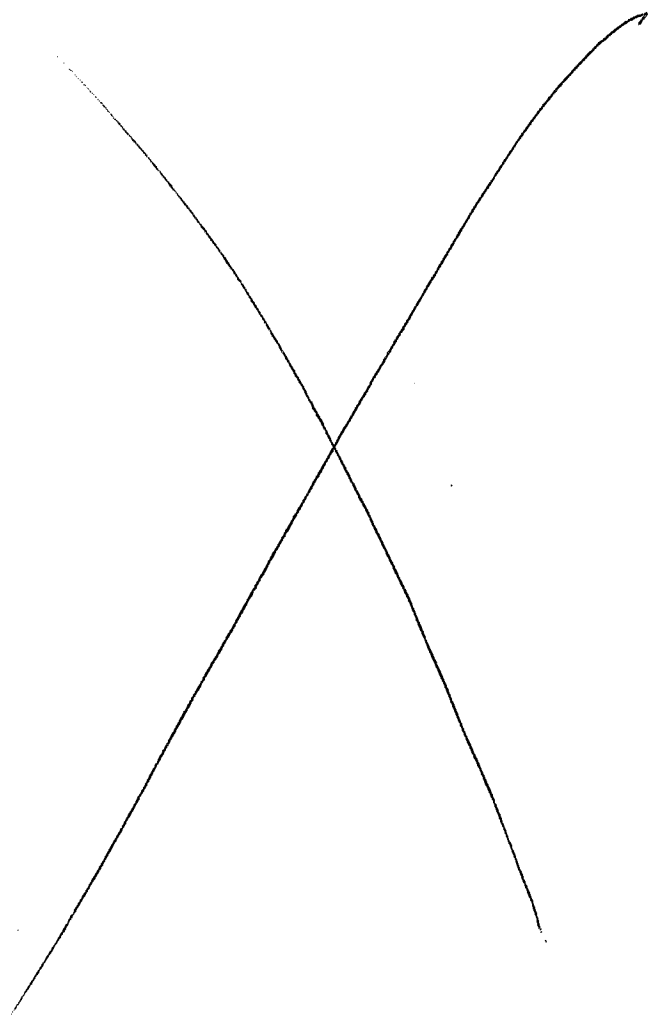
Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

**Otrzymują:**

1. Pan Mateusz Samulak  
80-892 Gdańsk, ul. Górska 33a
2. Miasto Darłowo  
75-160 Darłowo, ul. Plac Tadeusza Kościuszki 9
3. Strony postępowania:
  - na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), w związku z art. 49 Kpa, informacja o planowanym przedsięwzięciu została podana do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń oraz zamieszczenie na stronie internetowej BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

**Do wiadomości:**

1. Graniczna Stacja Sanitarno – Epidemiologiczna  
Graniczny Punkt Kontroli Sanitarnej w Darłowie  
76-153 Darłowo, ul. Rybacka 16
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku  
76-200 Słupsk, Al. Sienkiewicza 18,





Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 11 czerwca 2010 r. znak RDOŚ-32-WST.K-6618-30-13/09/10/mc, na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na remoncie istniejących nabrzeży oraz budowie nowych nabrzeży w Porcie Darłowo. Planowana inwestycja realizowana będzie na obszarze działek położonych w obrębie ewidencyjnym nr 5 m. Darłowo nr: 1/20, 1/8, 1/9, 1/10, 3/2, 1/22, 21/21, 21/26, 47/1, 47/2, 5/4, 4/11, 20/5, 21/22, 21/20, 3/3, 3/4. Z przedłożonych informacji wynika, że realizację projektowanego przedsięwzięcia przewiduje się w okresie od I kwartału 2011 r. do końca I kwartału 2013 roku.

Istniejące nabrzeża, będące przedmiotem projektowanego remontu i przebudowy znajdują się w Basenie Przemysłowym Poru Darłowo i stanowią jego południową i zachodnią obudowę. Są to nabrzeża Południowe, Gdyńskie i Szczecińskie. Nowo projektowane nabrzeże przeładunkowe i umocnienie brzegu, będące przedmiotem projektu są usytuowane od północnego narożnika Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku na północ.

Współrzędne geograficzne tych nabrzeży są następujące:

<i>Punkty</i>	<i>1965</i>		<i>WGS-84</i>	
	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>B</i>	<i>L</i>
<i>H</i>	6093032.946	3461333.339	54°25'35,1722"	16°23'42,5641"
<i>I</i>	6092883.833	3461369.149	54°25'30,3593"	16°23'44,6220"
<i>J</i>	6092699.324	3461450.815	54°25'24,4143"	16°23'49,2403"
<i>J'</i>	6092698.746	3461452.305	54°25'24,3961"	16°23'49,3233"
<i>K</i>	6092715.593	3461489.680	54°25'24,9514"	16°23'51,3883"
<i>K'</i>	6092718.149	3461490.797	54°25'24,9989"	16°23'51,4231"

Nowo projektowane nabrzeże przeładunkowe i umocnienie brzegu, będące przedmiotem projektu są usytuowane od północnego narożnika Nabrzeża Szczecińskiego w kierunku na północ.

Współrzędne geograficzne tych obiektów są następujące:

<i>Punkty</i>	<i>1965</i>		<i>WGS-84</i>	
	<i>X</i>	<i>Y</i>	<i>B</i>	<i>L</i>
<i>A</i>	6093435.338	3461133.574	54°25'48,1312"	16°23'31,2886"
<i>B</i>	6093427.168	3461138.012	54°25'47,8682"	16°23'31,5387"
<i>C</i>	6093378.713	3461135.917	54°25'46,3004"	16°23'31,4459"

<b>D</b>	6093277.275	3461200.036	54°25'43,0375"	16°23'35,0518"
<b>E</b>	6093257.613	3461246.978	54°25'42,4147"	16°23'37,6654"
<b>F</b>	6093201.346	3461288.118	54°25'40,6063"	16°23'39,9746"
<b>G</b>	6093042.444	3461333.777	54°25'35,4796"	16°23'42,5838"

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się :

1. Budowę nowego nabrzeża przeładunkowego typu ciężkiego – nowe nabrzeże przeładunkowe typu ciężkiego zaprojektowano jako konstrukcję składającą się ze stalowej ścianki szczelnej zwieńczonej żelbetowym oczepem z płytą odciążającą (oczep typu kąтового) i kotwionej kotwami mikropalowymi. Typ zakotwienia przyjęto wobec ograniczeń z tytułu praw własności (Inwestor dysponuje około 6,0 – 9,5 metrowym pasem technicznym nabrzeża). Przyjęte kotwy mikropalowe wykonywane będą od strony wody, ukośnie w dół na wymaganą długość i głębokość, przez co uniknięto wykonywania wykopów roboczych pod ściagi i tarcze kotwiące, które sięgałyby około ~25,0 m od krawędzi odwodnej nabrzeża. Oczep żelbetowy o szerokości 0,9 – 1,1 m oraz 0,95 – 1,15 m, wysunięty 0,70 m oraz o 0,75 m od osi ścianki szczelnej w stronę wody, korona oczepu na rzędnej +2,40 m Kr., spód oczepu na rzędnej – 0,30 m Kr. Parametry projektowanego nabrzeża:
  - a) reprezentatywny statek – drobnicowiec 3000 DWT lub masowiec 3000 DWT;
  - b) głębokość techniczna w miejscu cumowania –  $H_t = 6,1$  m;
  - c) głębokość projektowana –  $H_{pr} = 6,35$  m;
  - d) głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 7,10$  m;
  - e) długość linii cumowniczej –  $L_1 = 219,4$  mb;
  - f) długość sekcji dylatacyjnej ~14 – 18 m;
  - g) typ nabrzeża – żelbetowy oczep typu kąтового; ścianka szczelna kotwiona za pomocą kotew mikropalowych;
  - h) ilość jednostek na stanowisku cumowniczym – 1;
  - i) obciążenie użytkowe na 120,0 m pasie nabrzeża –  $20 \text{ kN/m}^2$  bez możliwości składowania;
  - j) obciążenie użytkowe w pasie nabrzeża na skrzydłach zamykających –  $10 \text{ kN/m}^2$  bez możliwości składowania;
  - k) obciążenie od składowania na 120,0 m pasie nabrzeża –  $30 \text{ kN/m}^2$  – odsunięte od linii nabrzeża o 12,0 m.

W celu wprowadzenia założonych w projekcie nabrzeża statków o zanurzeniu  $T_c = 5,1$  m należy tor wodny pogłębić do rzędnej min.  $H_t = -6,1$  m Kr. Pogłębienie toru wodnego nie leży w zakresie opracowania niniejszego projektu nabrzeży. Przy obecnych warunkach głębokościowych do portu można wprowadzać statki o parametrach, zgodnych z przepisami portowymi o długości 75 m i zanurzeniu 4 m. Podane głębokości dopuszczalne dna muszą być zachowane wzdłuż budowli na całym obszarze do krawędzi toru wodnego.

Wypożyczenie nabrzeża stanowią:

- a) typowe żeliwne pachoły cumownicze (1szt. na sekcję dylatacyjną) – ZL 30, o nośności  $C = 300 \text{ kN}$ ;
- b) systemowe odbojnice – np. MKA 400 x 2000 ZPTS Milanówek o wysokości  $h = 2,0$  m w rozstawie osiowym 3,60 m;
- c) typowe stalowe drabinki wyłazowe w odstępach nie większych niż 50,0 m;

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

- d) typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30,0 m wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż 200,0 m, elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania niniejszego projektu nabrzeży;
  - e) rozbieralne, gumowe krawężniki ochronne na krawędzi korony nabrzeża z pozostawieniem wolnych miejsc na drabinki wyłazowe i pachoły cumownicze, krawężniki mocowane do żelbetowego oczepu za pomocą stalowych kotew;
  - f) kolorystyka powłok malarskich będzie spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odblaskowych.
2. Budowę nowego umocnienia brzegu – odcinek przejściowy bez możliwości cumowania zaprojektowano jako oczepowe umocnienie brzegu. Stalowa ścianka szczelna zwieńczona jest żelbetowym oczepem i kotwiona kotwami mikropalowymi. Oczep żelbetowy o szerokości 0,60 – 1,10 m, wysunięty 0,44 m od osi ścianki szczelnej w stronę wody, korona oczepu na rzędnej +1,20 m Kr., spód oczepu na rzędnej -0,30 m Kr. Założenia dla nowo projektowanego umocnienia brzegu:
- a) głębokość techniczna –  $H_t = 6,1 - 1,5$  m;
  - b) głębokość projektowana –  $H_{pr} = 6,35 - 1,75$  m;
  - c) głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 7,1 - 2,50$  m;
  - d) długość sekcji dylatacyjnej ~9,7 – 20 m;
  - e) typ umocnienia: oczepowe – ścianka szczelna zwieńczona żelbetowym oczepem, kotwiona za pomocą kotew mikropalowych;
  - f) obciążenie od pojazdów –  $10 \text{ kN/m}^2$  – odsunięte od linii nabrzeża o ~4,0 m (samochód ciężarowy ciężki, nacisk koła pojazdu z ładunkiem 50 kN).
- Wypożyczenie umocnienia brzegu stanowią:
- a) typowe stalowe drabinki wyłazowe-służące wyłącznie celom ratunkowym, w odstępach nie większych niż 50,0 m;
  - b) typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30,0 m wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż 200,0 m, elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania projektu nabrzeży;
  - c) kolorystyka powłok malarskich powinna spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odblaskowych.
3. Budowę umocnienia brzegu bez możliwości cumowania jednostek w miejscu istniejącej skarpy – zaprojektowano umocnienie na tym odcinku jako oczepowe umocnienie brzegu. Stalowa ścianka szczelna zwieńczona jest żelbetowym oczepem i kotwiona kotwami mikropalowymi. Oczep żelbetowy o szerokości 0,60 – 0,95 m, wysunięty 0,40 m od osi ścianki szczelnej w stronę wody, korona oczepu na rzędnej +1,20 m Kr. oraz +2,20 m Kr., spód oczepu na rzędnej -0,30 m Kr.
- a) głębokość techniczna w miejscu cumowania –  $H_t = 1,5$  m;
  - b) głębokość projektowana –  $H_{pr} = 1,75$  m;
  - c) głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 2,50$  m;
  - d) długość sekcji dylatacyjnej ~9,5 – 20m;
  - e) typ nabrzeża: oczepowe; ścianka szczelna zwieńczona żelbetowym oczepem, kotwiona za pomocą kotew mikropalowych;
  - f) obciążenie od pojazdów –  $10 \text{ kN/m}^2$  – odsunięte od linii nabrzeża o ~4,0 m (samochód ciężarowy ciężki, nacisk koła pojazdu z ładunkiem 50 kN).

Wyposażenie umocnienia brzegu stanowią:

- a) typowe stalowe drabinki wyłazowe-służące wyłącznie celom ratunkowym, w odstępach nie większych niż 50,0 m;
- b) typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30,0 m wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż 200,0 m, elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania projektu nabrzeży;
- c) kolorystyka powłok malarskich powinna spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odbłaskowych.

4. Przebudowę Nabrzeża Szczecińskiego na długości 176,5 mb – w analizie istniejącego stanu technicznego Nabrzeża Szczecińskiego stwierdzono, że istniejąca stalowa ścianka szczelna jest wystarczająca zarówno dla przeniesienia założonych obciążeń jak i co do jej długości - pod warunkiem zastosowania zasypu odciażającego z kamienia łamanego. Jednakże ze względu na wyraźnie przekroczone siły w istniejących stalowych ściągach kotwiących od obciążeń użytkowych przy nowej głębokości obliczeniowej dna – 6,0 m Kr. istniejąca ścianka dodatkowo będzie zakotwiona. Wobec ograniczeń z tytułu praw własności (Inwestor dysponuje tylko 6 metrowym pasem technicznym nabrzeża), jako dodatkowe zakotwienie ścianki szczelnej przyjęto kotwy gruntowe wykonywane od strony wody, ukośnie w dół na wymaganą długość i głębokość, przez co unika się wykonywania wykopów roboczych pod ściąg i tarcze kotwiące. Przewidziano jednocześnie nieznaczne poszerzenie istniejących gabarytów muru nadwodnego o około 25 - 35 cm w stronę wody, przez wykonanie nowego oczepu. Korona podwyższonej nadbudowy będzie na rzędnej +2,20 m Kr., tj. tak jak rzędna sąsiedniego Nabrzeża Gdyńskiego. W Nabrzeżu Szczecińskim będzie wykonane podczyszczenie dna na powierzchni około 300 m<sup>2</sup> do głębokości eksploatacyjnej. Założenia dla remontowanego Nabrzeża Szczecińskiego:

- a) reprezentatywny statek – drobnicowiec lub masowiec o zanurzeniu  $T_c \leq 4,0$  m;
- b) głębokość techniczna na stanowisku cumowniczym –  $H_t = 5,0$  m;
- c) głębokość projektowana –  $H_{pr} = 5,25$  m;
- d) głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 6,0$  m;
- e) rzędna korony nabrzeża –  $H_n = +2,20$  m Kr;
- f) długość linii cumowniczej –  $L_1 = 176,3$  mb/153,4 mb – po remoncie;
- g) długość sekcji dylatacyjnej ~12 m;
- h) ilość jednostek na stanowisku cumowniczym – 2 do 3;
- i) obciążenie użytkowe w pasie nabrzeża – 20 kN/m<sup>2</sup>;
- j) obciążenie od pojazdów i kolei – 20 kN/m<sup>2</sup> – odsunięte od odwodnej krawędzi nabrzeża średnio o 9,5 m.

Wyposażenie remontowanego nabrzeża stanowią:

- a) typowe żeliwne pachoty cumownicze (1 szt. na sekcję dylatacyjną) – ZL 22,5;
- b) systemowe odbojnice – np. MKA 300 x 2000 ZPTS Milanówek o wysokości  $h=2,0$  m;
- c) typowe stalowe drabinki wyłazowe w odstępach nie większych niż 50,0 m;
- d) typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30,0 m wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż 200,0 m, elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania projektu nabrzeży;
- e) rozbieralne, gumowe krawężniki ochronne na krawędzi korony nabrzeża z pozostawieniem wolnych miejsc na drabinki wyłazowe i pachoty cumownicze, krawężniki mocowane do żelbetowego oczepu za pomocą stalowych kotew;

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

- f) kolorystyka powłok malarskich powinna spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odblaskowych.

5. Przebudowę Nabrzeża Gdyńskiego na długości 191 mb – w analizie istniejącego stanu technicznego Nabrzeża Gdyńskiego stwierdzono, iż: wobec znacznego przekroczenia zarówno naprężeń w istniejącej drewnianej ścianie szczelnej (ścianka jest rozszczelniona, a dodatkowo częściowo przegniła oraz niewystarczającej jej długości dla nowej głębokości obliczeniowej – 6,0 m Kr., znacznego przekroczenia sił w istniejących stalowych ściąгах kotwiących – nie odzwonnie jest zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej i odpowiednio zakotwionej. Ze względu na warunek użycia ścianki wciskanej (z uwagi na sąsiedztwo wysokiego zabytkowego elewatora oraz istniejącego fundamentu zsykowego na nabrzeżu oraz istniejących starych instalacji podziemnych – wyeliminowanie niekorzystnych wpływów od wibrowania czy od wbijania ścianki) ścianka ta będzie zapuszczana jako pionowa. To z kolei przy nachylonej istniejącej ścianie drewnianej narzuca zwiększenie szerokości nadbudowy o 2,15 m w stosunku do istniejącej szerokości, która wynosi 0,80 m. Razem szerokość nadbudowy wyniesie  $2,95 \div 3,0$  m. Korona nadbudowy będzie na rzędnej +2,20 m Kr. Równocześnie ze względu na wyraźnie przekroczone siły w stalowych ściąгах kotwiących nową ściankę szczelną należy dodatkowo zakotwić. Wobec ograniczeń z tytułu praw własności (Inwestor dysponuje tylko 6 metrowym pasem technicznym nabrzeża) jako dodatkowe zakotwienie ścianki szczelnej przyjęto kotwy gruntowe wykonywane od strony wody, ukośnie w dół na wymaganą długość i głębokość eksploatacyjnej. W Nabrzeżu Gdyńskim będzie wykonane podczyszczenie dna na powierzchni około 480 m<sup>2</sup> do głębokości eksploatacyjnej. Założenia dla przebudowy Nabrzeża Gdyńskiego:

- reprezentatywny statek – drobnicowiec lub masowiec o zanurzeniu  $T_c \leq 4,0$  m;
- głębokość techniczna w miejscu cumowania –  $H_t = 5,0$  m;
- głębokość projektowana –  $H_{pr} = 5,25$  m;
- głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 6,0$  m;
- rzędna korony nabrzeża –  $H_n = +2,20$  m Kr;
- długość linii cumowniczej –  $L_1 = 187,15$  mb/201,75 mb – po remoncie;
- długość sekcji dylatacyjnej ~ 21,6 m, za wyjątkiem sekcji w narożniku północnym;
- ilość jednostek na stanowisku cumowniczym – 2 do 3;
- obciążenie użytkowe w pasie nabrzeża – 20 kN/m<sup>2</sup>;
- obciążenie od pojazdów i kolei – 20 kN/m<sup>2</sup> – odsunięte od odwodnej krawędzi nabrzeża średnio o 7,1 m.

Wyposażenie remontowanego nabrzeża:

- typowe żeliwne pachoły cumownicze (1szt. na sekcję dylatacyjną) – ZL 22,5;
- systemowe odbojnice – np. MKA 300x2000 ZPTS Milanówek o wysokości  $h=2,0$  m;
- typowe stalowe drabinki wyłazowe w odstępach nie większych niż 50,0 m;
- typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej 30,0 m wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż 200,0 m, elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania projektu nabrzeży;
- rozbieralne, gumowe krawężniki ochronne na krawędzi korony nabrzeża z pozostawieniem wolnych miejsc na drabinki wyłazowe i pachoły cumownicze, krawężniki mocowane do żelbetowego oczepu za pomocą stalowych kotew;
- kolorystyka powłok malarskich powinna spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków

technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odblaskowych.

6. Przebudowę Nabrzeża Południowego na długości 45,9 mb – w analizie istniejącego stanu technicznego Nabrzeża Południowego stwierdzono, iż wobec znacznego przekroczenia zarówno naprężeń w istniejącej drewnianej ścianie szczelnej (ścianka jest rozszczelniona, a dodatkowo częściowo przegnita oraz niewystarczającej jej długości dla nowej głębokości obliczeniowej – 5,0 m Kr., przy znacznym przekroczeniu sił w istniejących stalowych ściąгах kotwiących – nieodzowne jest zapuszczenie nowej stalowej ścianki szczelnej i odpowiednio zakotwionej. Równocześnie ze względu na wyraźnie przekroczone siły w stalowych ściąгах kotwiących nową ściankę szczelną należy dodatkowo zakotwić. Jako dodatkowe zakotwienie ścianki szczelnej przyjęto kotwy gruntowe wykonywane od strony wody, ukośnie w dół na wymaganą długość i głębokość. Zapuszczenie stalowej ścianki szczelnej wibratorem nierezonansowym lub młotem hydraulicznym na całej długości Nabrzeża Południowego wraz z odcinkiem połączeniowym w narożniku z Nabrzeża Gdańskim. Projektuje się koronę poszerzonej nadbudowy na rzędnej +2,20 m Kr w części zachodniej, +1,20 m Kr w części obniżonej, +2,35 m Kr w części wschodniej, wychodzącym na wodę 2,00 m. Należy wykonać podczyszczenie dna na powierzchni około 50 m<sup>2</sup> do głębokości eksploatacyjnej. Założenia dla przebudowy Nabrzeża Południowego:

- a) reprezentatywny statek – jednostki pomocnicze o zanurzeniu  $T_c \leq 2,5\text{m}$ ;
- b) głębokość techniczna w miejscu cumowania –  $H_t = 3,5\text{ m}$ ;
- c) głębokość projektowana –  $H_{pr} = 3,75\text{ m}$ ;
- d) głębokość dopuszczalna –  $H_{dop} = 5,0\text{ m}$ ;
- e) rzędna korony nabrzeża –  $H_n = +2,20\text{ m Kr}$  sekcja zachodnia,  $+1,20\text{ m Kr}$  część obniżona,  $+2,35\text{ m Kr}$  sekcja wschodnia;
- f) długość linii cumowniczej –  $L_1 = 43\text{ mb}$  istn./  $41,0\text{ mb}$  - po remoncie, w tym w części obniżonej  $L_o = 30,0\text{ m}$ ;
- g) długość sekcji dylatacyjnej  $\sim 15\text{ m}$  (w części obniżonej);
- h) ilość jednostek na stanowisku cumowniczym – 3 do 4;
- i) obciążenie użytkowe w pasie nabrzeża –  $20\text{ kN/m}^2$ ;
- j) obciążenie od pojazdów –  $20\text{ kN/m}^2$ .

Wypożyczenie remontowanego nabrzeża:

- a) typowe żeliwne pachoły cumownicze (1 szt. na sekcję dylatacyjną) – ZL 22,5;
- b) systemowe odbojnice – np. MKA 300x2000 ZPTS Milanówek o wysokości  $h=2,0\text{ m}$ ;
- c) typowe stalowe drabinki wyłazowe w odstępach nie większych niż  $50,0\text{ m}$ ;
- d) typowy sprzęt ratunkowy w postaci bosaków i kół ratunkowych z rzutką o długości co najmniej  $30,0\text{ m}$  wraz z konstrukcją wsporczą odstępach nie większych niż  $200,0\text{ m}$ , elementy sprzętu ratunkowego nie leżą w zakresie opracowania projektu nabrzeży;
- e) rozbieralne, gumowe krawężniki ochronne na krawędzi korony nabrzeża z pozostawieniem wolnych miejsc na drabinki wyłazowe i pachoły cumownicze, krawężniki mocowane do żelbetowego oczepu za pomocą stalowych kotew;
- f) kolorystyka powłok malarskich powinna spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie, a oznakowane barwnie wykona się z użyciem farb odblaskowych.

W ramach projektowanego przedsięwzięcia przewiduje się również:

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

- a) budowę nowej instalacji wodociągowej – instalacja będzie prowadzona wzdłuż remontowanego i nowo projektowanego nabrzeża. W części istniejących i projektowanych nabrzeży zaprojektowano hydranty. Przewidziano zastosowanie hydrantów podziemnych DN80 o wypływie 10 l/s, które jednocześnie będą punktami poboru wody pitnej dla statków. Jedynie dla nabrzeża Południowego oraz celów socjalnych przewidziano hydranty Hp25. Pobór wody będzie się odbywał za pomocą stojaków hydrantowych zaopatrzonych w wodomierz (przepływ  $Q_n$  10 l/s). Wodomierz na stojaku umożliwi dokładne rozliczenie ilości pobranej wody przez statek. Źródłem wody będzie miejska sieć wodociągowa;
- b) budowę nowej kanalizacji deszczowej – instalacja będzie prowadzona wzdłuż remontowanego i nowo projektowanego nabrzeża oraz w obrębie placu manewrowego. Odbiornikiem odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z placu manewrowego zlokalizowanego przy nowo projektowanym nabrzeżu typu ciężkiego będzie miejska sieć kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z remontowanego nabrzeża zostaną odprowadzone do odwodnienia liniowego ACO-200, a następnie zostaną skierowane do projektowanego osadnika piasku oraz separatora ropopochodnych o przepustowości  $N_g$  6/60 l/s. Po podczyszczeniu wody opadowe odprowadzone będą do nowoprojektowanych wylotów kanalizacji deszczowej oraz do basenu portowego. Istniejące wyloty kanalizacji deszczowej będą przedłużone a ścieki będą oczyszczone w projektowanych separatorach ropopochodnych i osadnikach. Separatory zintegrowane z osadnikami są rozwiązaniem równoważnym.
- c) wykonanie drogi pożarowej, biegnącej wzdłuż nabrzeża portowego o szerokości od 4 do 5 m i nawierzchni z płyt betonowych typu YOMB;
- d) budowę nowej sieci elektrycznej – zasilanie sieci z projektowanej abonenckiej stacji transformatorowej 250 kVA, z której zostanie poprowadzony kabel do rozdzielnicy portowej i oświetleniowej zlokalizowanych przy nowo projektowanej drodze;
- e) budowę instalacji oświetlenia – zasilanie z projektowanej abonenckiej stacji transformatorowej; sterowanie oświetleniem drogi, placu oraz nabrzeży przewiduje się przez zegar astronomiczny umieszczony w rozdzielnicy oświetleniowej;
- f) budowę przyłączy elektroenergetycznych dla statków – w części nowo projektowanego placu manewrowego projektuje się przyłącza energetyczne dla statków o  $P_o = 60$  kW każdy. Projektuje się nowe przyłącza dla jednostek cumujących przy remontowanych nabrzeżach  $P_o = 16$  kW lub 10 kW. Przyłącza zaopatrzone będą w liczniki energii elektrycznej do rozliczeń z użytkownikami;
- g) budowę drogi dojazdowej o szerokości 7 m z włączeniem do projektowanej obwodnicy oraz wykonanie placu wyładunkowego. Nawierzchnię drogi dojazdowej oraz placu manewrowego zaprojektowano z kostki betonowej typu behaton.
- h) na trasie linii napowietrznej SN-15 kV nr 612 na działkach nr 1/9 i 1/10 w celu usunięcia kolizji istniejącej linii z drogą projektuje się dostawienie dwóch słupów przy drodze. Usunięcie kolizji polega na skablowaniu odcinka linii napowietrznej przebiegającej nad projektowaną drogą pomiędzy ww. projektowanymi słupami.

Projekt zakłada realizację, na terenie remontowanych nabrzeży, odwodnienia liniowego z wykorzystaniem istniejących spustów deszczowych oraz zrzut wód opadowych i roztopowych do systemu kanalizacji deszczowej, której bezpośrednim odbiornikiem jest rzeka Wieprza. Dla zachowania właściwych parametrów wód na kolektorze nowej sieci odwodnienia portu będą zainstalowane urządzenia podczyszczające (osadnik i separator).

Projektuje się kanalizację deszczową do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z Nabrzeża Szczecińskiego, Gdyńskiego i Południowego. Wody opadowe z Nabrzeża Szczecińskiego i Gdyńskiego odprowadzone zostaną do basenu portowego przez system odwodnienia liniowego ACO Drainb S100K typ 20 i separator Aco Coalisator CCB typ

6/60/1200 z zintegrowanym osadnikiem. Połączenie odwodnienia linowego z separatorem za pomocą skrzynki odpływowej ACO Drain S100K jednoczęściowa. Z nabrzeża Południowego wody opadowe zostaną odprowadzone przez studnię z włazem ażurowym np. SOLO model SGO firmy Norinco. Wyloty kanalizacji deszczowej przewidziano w trzech miejscach. Po jednym na każde remontowane nabrzeże. Przy nabrzeżu południowym w studni betonowej umieszczona zostanie mata sorpcyjna. Spływ wód powierzchniowych nie ulegnie zmianie, uporządkuje jedynie w ramach remontu nabrzeża sposób ich odprowadzenia. Zastosowanie separatora i maty sorpcyjnej poprawi jakość ścieków zabezpieczając wody basenu portowego przed skażeniem ropopochodnymi. W razie sytuacji awaryjnych przewidziane odcięcie odpływu ścieków zasuwami kołnierзовymi zlokalizowanymi za separatorem.

Sieć i instalacja wody będzie prowadzona wzdłuż remontowanego i nowoprojektowanego nabrzeża orurowanie PE, zakres średnic projektowanego wodociągu w zakresie średnic od  $\varnothing 32$  do  $\varnothing 125$  mm. Rury będą ułożone na wypoziomowanej i ubitej podsypce o grubości 10 cm wykonanej z piasku. Osypkę będzie ubijana warstwami do około 30 cm nad rurociągiem. Dopuszcza się zasypanie wykopu gruntem rodzimym z wykopu, bez kamieni, namulów, torfu itp. Przewiduje się wykopy szerokie na min 70 cm ( $0,25 - \text{średnica rurociągu} - 0,25$ ). Szalowany deskowaniem pełnym umocnionym górą i dołem. Głębokość prowadzenie sieci wodociągowej zawiera się w przedziale 1,30 – 1,91 m n.p.m. Projektowana długości oraz ilość kabli wynosi instalacji zasilającej około 975 m i oświetleniowa około 1270 m.

Dowóz i wywóz ładunków portowych na terenie Darłowa odbywa się poprzez ulicę Portową oraz dojazd do magazynów Przedsiębiorstwa Zbożowo-Młynarskiego PZZ w Stoilawiu od strony ul. Lotników Morskich. Układ ten nie jest uzależniony bezpośrednio od ruchu wewnętrznego. Niemniej system komunikacyjny portu powiązany jest z Darłowem poprzez rozkład dróg tranzytowych wewnątrz miasta.

W granicy terenu zinwentaryzowano łącznie 55 drzew i 3230 m<sup>2</sup> krzewów. Dominującym gatunkiem drzew są: olsze czarne, mniej licznie występuje topola czarna, wierzba biała i krucha. Stwierdzono występowanie dębu szypułkowego, dębu bezszypułkowego i klonu pospolitego. Topole czarne stanowią charakterystyczne dominanty wysokościowe wzdłuż brzegu rzeki Wieprzy. Stan zdrowotny drzew w większości jest dobry. Krzewy reprezentowane są przede wszystkim przez wierzby: wiciową, kruchą i białą. Mniej licznie występuje: olsza czarna (podrośty), żarnowiec miotlasty, czarny bez i głóg. Całkowitej likwidacji ulegnie szata roślinna znajdująca się w granicy przeprowadzonej inwentaryzacji. Wycinka drzew i krzewów, w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, będzie nieunikniona i jest podstawowym warunkiem realizacji budowy. Poprzedzać będzie wykonanie prac ziemnych.

Właściwe zorganizowanie prac na terenie budowy i jej zaplecza oraz odpowiednie zabezpieczenie roślinności znajdującej się w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji pozwoli na zminimalizowanie ryzyka jej uszkodzeń, a przeprowadzenie wycinki zieleni w okresie jesienno – zimowym, czyli poza okresem lęgowym ptaków, zmniejszy jej ewentualny negatywny wpływ na zwierzęta. Zaprojektowane nasadzenia drzew w lesie komunalnym Miasta Darłowa w pewnym stopniu zrekompensują straty spowodowane wycinką.

Zmiany w przypowierzchniowych strukturach geologicznych związane będą z pracami ziemnymi prowadzonymi na etapie realizacji elementów nabrzeży i infrastruktury. W trakcie prac ziemno-budowlanych, ze względu na istniejące warunki i dotychczasowe użytkowanie oraz przekształconą i równinną rzeźbę terenu w obrębie obszaru portu i dawnego wyrobiska kruszywa, nie prognozuje się wystąpienia istotnych zmian w zakresie morfometrii powierzchni. W trakcie prac wystąpią zmiany pokrywy glebowej. Wynika to z charakteru występującego podłoża w granicy portu, jak i dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu. Konieczność przeprowadzenia prac niwelacyjnych wiąże się z usunięciem nadkładu



masy ziemnej w tym pokrywy glebowej. W związku z tym wskazane jest zgromadzenie zebranej warstwy glebowej i składowana oddzielnie od pozostałego urobku.

Projektowane są również prace czerpalne (wybranie refulatu): około 65000 m<sup>3</sup> z powierzchni około 14200 m<sup>2</sup>. Gmina Miasto Darłowo w dniu 28 września 2009 r. uzyskała zgodę Zarządu Portu Morskiego Darłowo na składowanie refulatu, wydobytego podczas budowy nowych nabrzeży oraz remontu istniejących, na działkach nr: 1/25, 1/8, 1/10, 1/9, 3/2, 1/7 obręb 5 Gminy Miasto Darłowo. Wyniki badań osadów powierzchniowych w rejonie planowanej inwestycji wskazują na niski poziom zanieczyszczenia chemicznego, w tym metali ciężkich i potencjalnie mogą być składowane na przewidzianych polach odkładczych. Należy jednak mieć na uwadze fakt, że zanieczyszczenia chemiczne, w tym metale ciężkie mogą pojawić się w wydobytym urobku. W związku z tym należy prowadzić monitoring wydobytego urobku.

Ze względu na uwarunkowania przyrodnicze występujące w otoczeniu planowanej inwestycji (teren łąk położonych w widłach rzeki Wieprzy i Grabowej, gdzie stwierdzono łącznie 27 gatunków, w tym 24 objęte ścisłą ochroną gatunkową, jeden ochrona częściową, a trzy gatunki są przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej), działka nr 1/25 obręb 5 m. Darłowo zostanie wykluczona z obszaru dopuszczonego do składowania refulatu. Składowanie materiału pochodzącego z pogłębienia na działce 1/8 obręb 5 m. Darłowo, ze względu na ochronę ptaków lęgowych występujących w rejonie inwestycji, odbywać się będzie poza okresem lęgowym ptaków.

Można założyć, że zakres związany z wpływem zawiesiny obejmie w przybliżeniu obszar nie mniejszy niż 1680 m od miejsca poboru, a czas trwania będzie od momentu rozpoczęcia prac do kilku dni po ich zakończeniu i będzie powtarzalny dla wszystkich cykli prac hydrotechnicznych oraz pogłębiarskich.

Proponowany sposób odwodnienia i oczyszczania wód opadowych i roztopowych zapewni skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Wszelkie niekontrolowane wycieki substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych będą neutralizowane poprzez zebranie i wywiezienie przez firmy zajmujące się ich unieszkodliwianiem. Natomiast baza materiałowo-surowcowa nie będzie lokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie wód powierzchniowych. Odpady będą zbierane w sposób selektywny i gromadzone w wyznaczonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Do prac budowlanych zostanie dopuszczony wyłącznie sprawny sprzęt budowlany.

p.o. ZASTĘPCY REGIONALNEGO  
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA  
Regionalny Kierownik Przyrody  
w Szczecinie  
mgr DOROTA DUTKIEWICZ

