

Rozbudowa Portu Jachtowego w Górkach Zachodnich w Gdańsku (Część III)

Mgr inż. Jerzy Drażkiewicz, mgr inż. Martyna Golan

„PROJMORS” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o. w Gdańsku

PROBLEMY ZWIĄZANE Z PROJEKTOWANIEM

Przedstawione w artykule informacje stanowią dodatkowy pakiet problemów, które rozwiązuje się w projektach w mniejszym lub większym zakresie. Nie zawsze są one związane bezpośrednio czy pośrednio z konstrukcjami, ale należy je z nimi wiązać. W większości dotyczą one bowiem ochrony środowiska, miejscowego planu zagospodarowania terenu albo w przypadku jego braku (a tak jest z akwenami) udowadniania, że są spełnione różne określone warunki.

Poniżej wyszczególniono te problemy, aby pokazać dodatkowy nakład pracy poza częścią merytoryczną (techniczną) projektu. Do tego należy doliczyć czas związany z uzgodnieniami projektu i różnych problemów w różnych urzędach i instytucjach. To nie jest domena projektantów różnych branż, ale z konieczności trzeba tym problemom i ich akceptacją przez różne urzędy sprostać, aby móc projekt wydać, a później go zrealizować.

Ustalenia dotyczące granic i sposobu zagospodarowania terenów podlegających ochronie ustalonej na podstawie przepisów szczególnych – Ochrona przed powodzią

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. Jest to obszar zagrożenia powodziowego od strony morza, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat. Obszar ten zagrożony jest zalaniem wodą o głębokości od 0,5 m do 2 m. W przypadku nowo projektowanych obiektów i instalacji uwzględniono możliwość zalania wodami do poziomu (rzędnej) +2,5 m n.p.m.

W projekcie [1] zastosowano następujące rozwiązania zabezpieczające:

- kanalizację deszczową: zaprojektowane separatory lamelowe wyposażone będą w zamkniętą komorę, która uniemożliwi wypływ znajdujących się wewnątrz substancji ropopochodnych; główna rozdzielnica elektryczna wyposażona będzie w ręczne odcięcie zasilania pompowni kanalizacji deszczowej,
- kanalizację sanitarną: zainstalowanie klap burzowych na wyjściu kanalizacji z budynków będzie zapobiegać cofce ścieków sanitarnych, budowa studni sanitarnej bez osadnika, wyposażonej w kinetę uniemożliwi gromadzenie się ścieków sanitarnych w przewodach i studniach kanalizacyjnych, zaprojektowanie na wlocie do pompowni zasuwy odcinającej oraz wykonanie szczelnego wjazdu do pompowni, ręczne odcięcie zasilania punktów

odbioru nieczystości płynnych w przypadku wystąpienia powodzi, zbiornik bezodpływowy na nieczystości ciekle zaprojektowano w formie studni prefabrykowanej, szczelnej, z włazem szczelnym, o rzędnej korony studni i wjazdu około +2,6 m n.p.m.

- instalację odbioru wód zaolejonych: zbiornik na wody zaolejone zaprojektowano w formie studni prefabrykowanej, szczelnej, z włazem szczelnym, o rzędnej korony studni i wjazdu około +2,6 m n.p.m.
- sieci wodociągowe: punkty poboru wody zaopatrujące jednostki pływające będą wyłączone poprzez ręczne odcięcie zasilania na rozdzielnicę głównej,
- instalacje elektryczne: ręczne odcięcie zasilania na rozdzielnicę głównej w przypadku wystąpienia powodzi zabezpieczy ludzi przed porażeniem prądem.

Ustalenia dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz ochrony kultury współczesnej podlegających ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wpis do rejestru zabytków

Teren projektowanej inwestycji nie jest objęty prawną formą ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Ochronie na mocy Miejskiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) podlega istniejąca bryła budynku, detal architektoniczny, stolarka i ślusarka okien i drzwi oraz oryginalny wystrój (detal architektoniczny, meble) i wykończenie wnętrza dawnego Jacht Klubu Stoczni Gdańskiej zlokalizowanego przy ul. Przełom 22, zgodnie z zasadami ochrony dóbr kultury współczesnej.

Najbliżej położonym obiektem objętym ochroną konserwatorską jest dom, tak zwany Kommissionhaus (oddalony od inwestycji o około 720 m – ul. Przełom 1, wpis do rejestru zabytków województwa pomorskiego nr 1659) .

Gminna ewidencja zabytków obejmuje również budynki przy ul. Przełom 2, 3, 5 i 11-15.

Analizowany obszar znajduje się poza strefą ochrony konserwatorskiej historycznej struktury przestrzennej gminy Gdańsk. Przedsięwzięcie nie będzie powodowało zmian w zachowanych historycznych strukturach przestrzenno-architektonicznych i nie będzie kształtowało nowych form w powiązaniu z zachowanymi elementami historycznymi.

Analizowany obszar znajduje się poza strefą ochrony archeologicznej.

Dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia

Kwalifikacja inwestycji

W świetle przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) planowaną inwestycję zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie § 3 ust. 2 pkt. 2 jako rozbudowa przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 66 „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 34, lub infrastruktura portowa związana z tymi portami”.

Wpływ na środowisko wodno-gruntowe

Etap budowy

Projektowana rozbudowa Portu Jachtowego realizowana będzie częściowo w akwenu wodnym Wisły Śmiałej oraz na terenie bezpośrednio przylegającym do jej wód. Podczas prowadzonych prac budowlanych największy wpływ na wody będą miały prace czerpalne i roboty rozbiórkowe, które mogą mieć wpływ na jakość wód i zanieczyścić dno rzeki odpadami z rozbiórki likwidowanych i przebudowywanych konstrukcji hydrotechnicznych.

Roboty budowlane związane z budową konstrukcji hydrotechnicznych powodować będą lokalny i krótkotrwały wzrost mętności wody oraz zachwianie jej parametrów fizykochemicznych i biologicznych w rejonie prowadzenia prac. Zanieczyszczenie wód będzie ustępować po kilkunastu godzinach od zakończenia prac. Prace czerpalne nie będą wpływały w znaczący negatywny sposób na biologię dna rzeki. W trakcie pracy sprzętu budowlanego dojdzie do lokalnego i okresowego płoszenia fauny wodnej, jednak pływające w rejonie inwestycji ptaki i przedstawiciele ichtiofauny mają możliwość przeniesienia się w inne części akwenu. Ze względu na odległość około 300 m planowane prace budowlane nie będą źródłem istotnych oddziaływań na ptaki bytujące na obszarze rezerwatu „Ptasi Raj”.

Podczas prac rozbiórkowych może dochodzić do lokalnego zanieczyszczenia dna odpadami stałymi. W celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania na środowisko wykonawca robót będzie zobowiązany do wyznaczenia miejsc magazynowania odpadów powstających podczas budowy i systematycznego ich wywozu z terenu budowy, wywieżenia niezanieczyszczonego urobku z pogłębiania dna w celu złożenia na kładowisku lub polu refulacyjnym oraz do usunięcia wszelkich zanieczyszczeń z dna po zakończeniu robót budowlanych i przedstawienia atestu czystości dna.

Prace budowlane prowadzone na działce lądowej nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na wody powierzchniowe w sąsiedztwie inwestycji. Prace budowlane, w wyniku których nastąpi pylenie frakcji lotnych, mogą spowodować

jedynie punktowe i krótkotrwałe zanieczyszczenie wód powierzchniowych, które jednak nie wpłynie na znaczące pogorszenie parametrów fizykochemicznych wody.

Potencjalnym zagrożeniem dla wód powierzchniowych może być wyciek substancji ropopochodnych w przypadku awarii sprzętu stosowanego na budowie. Wykonawca robót zobowiązany będzie do stosowania sprzętu sprawnego technicznie oraz regularnego przeprowadzania kontroli stanu technicznego sprzętu.

Etap eksploatacji

Rozbudowa Portu Jachtowego spowoduje trwałe zajęcie akwenu Wisły Śmiałej. Linia odwodna nabrzeża „E” będzie przesunięta o około $9,0 \div 22,5$ m w stosunku do stanu istniejącego – nastąpi „załadowanie” części akwenu. Szerokość Wisły Śmiałej na wysokości portu wynosi około 300 m, przez co niewielkie zmniejszenie szerokości rzeki w tym miejscu nie spowoduje zmiany warunków przepływu wód.

W wyniku realizacji inwestycji liczba miejsc postojowych dla jednostek pływających będzie zwiększona dwukrotnie, co spowoduje zwiększenie liczby osób korzystających z Portu Jachtowego, a tym samym potrzebę budowy i rozbudowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Na etapie eksploatacji portu przewiduje się powstawanie:

- ścieków sanitarnych,
- wód zaolejonych odbieranych z jednostek pływających,
- wód opadowych odprowadzanych z terenu portu.

Ścieki sanitarne odprowadzane będą przyłączem do kanalizacji miejskiej, natomiast wody zaolejone odprowadzane będą do zbiornika bezodpływowego, skąd odbierane będą wozem asenizacyjnym jako odpad i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie zbierania lub przetwarzania odpadów.

Wody opadowe odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej. W celu zabezpieczenia środowiska wodnego przed zanieczyszczeniem zaprojektowano montaż kanalizacji deszczowej wyposażonej w separatory. W trakcie eksploatacji kanalizacji deszczowej, przed wprowadzeniem do rzeki, wody opadowe i roztopowe będą oczyszczane w separatorach ropopochodnych z częścią osadnikową do poziomu określonego w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), tzn.:

- stężenie zawiesin ogólnych – 100 mg/dm³,
- stężenie węglowodorów ropopochodnych – 15 mg/dm³.

Eksploatacja Portu Jachtowego nie wpływa negatywnie na stan jakości wód – będzie on wyposażony w punkty odbioru ścieków (nieczystości płynnych) z jachtów, sanitariaty z przyłączem do sieci sanitarnej, a także kanalizację deszczową z urządzeniami oczyszczającymi wody opadowe przed ich odprowadzeniem do wód Wisły Śmiałej i basenu Portu Jachtowego.

Zgodnie z „Planem gospodarowania wodami dorzecza Wisły” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911), planowana inwestycja „Górki Zachodnie w Gdańsku – Rozbudowa Portu Jachtowego” zlokalizowana jest w regionie wodnym Dolnej Wisły, na terenach objętych zasięgiem występowania:

- zlewni jednolitej części wód powierzchniowych TWDW1401 bezpośrednia zlewnia morza,
- jednolitej części wód podziemnych PLGW200015.

Celem środowiskowym jednolitej części wód powierzchniowych jest dobry stan chemiczny i ekologiczny. Celem środowiskowym jednolitej części wód podziemnych jest dobry stan ilościowy i jakościowy.

Projektowana inwestycja nie naruszy zapisów dotyczących działań ochronnych i celów środowiskowych jednolitej części wód powierzchniowych TWDW1401 „bezpośrednia zlewnia morza”. W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem wykonana będzie w Porcie Jachtowym między innymi kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sanitariaty i punkty odbioru nieczystości płynnych z jednostek pływających oraz zbiornik wód zaolejonych. Kanalizacja deszczowa odprowadzająca wody opadowe do projektowanych wylotów wyposażona będzie w separatory. Ze względu na planowane działania zapobiegające zanieczyszczeniu środowiska planowane wykonanie urządzeń wodnych i korzystanie z wód nie wpłynie negatywnie na cele środowiskowe jednolitej części wód powierzchniowych TWDW1401.

Realizacja planowanej inwestycji nie narusza również zapisów działań ochronnych i celów określonych w przypadku jednolitej części wód podziemnych PLGW200015 – ze względu na planowane działania zabezpieczające środowisko wodne przed zanieczyszczeniem oraz z uwagi na opisany powyżej, wyposażony w separatory, projektowany system odbioru wód deszczowych.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Etap budowy

Na etapie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła głównie z maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych wyposażonych w silniki spalino-we. Emisja substancji do powietrza podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych będzie miała charakter nieorganizowany i okresowy, a jej wpływ na stan jakości powietrza będzie lokalny, ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa prowadzonych prac.

Etap eksploatacji

Niezorganizowana emisja do powietrza spowodowana ruchem pojazdów i jednostek pływających charakteryzować się będzie oddziaływaniem ograniczonym ilościowo i czasowo (miesiące sezonu żeglarskiego głównie od maja do września ze szczególnym natężeniem od końca czerwca do końca sierpnia).

Gospodarka odpadami

Etap budowy

Podczas prac budowlanych powstaną odpady zakwalifikowane według Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. (Dz. U. 2014.1923) do grup:

- 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wy-cierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej,
- 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Zgodnie z ustawą o odpadach wytwórcą odpadów powstających podczas prac budowlanych jest wykonawca tych prac. Jest on zobowiązany do prowadzenia gospodarki zgodnie z wymaganiami wymienionej ustawy, to jest w pierwszej kolejności poddawania odpadów przetworzeniu w miejscu ich powstawania (na przykład rozdrobnienia gruzu betonowego i wykorzystania go jako podbudowy lub doziarnienia gruntu rodzimego) i przekazywania pozostałych odpadów podmiotom posiadającym pozwolenia wydane na podstawie ustawy o odpadach.

Wykonawca robót wyznaczy miejsca magazynowania odpadów, zapewni odpowiednie pojemniki do ich gromadzenia i systematyczny wywóz do firm zajmujących się unieszkodliwianiem lub odzyskiem odpadów.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji powstawać będą głównie odpady so-cjalno-bytowe z grupy (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie w przewidywanej ilości około 5 m³). Odpady te będą segregowane, a następnie wywożone na składowisko odpadów przez odpowiednie służby.

Przewiduje się również wystąpienie niewielkiej ilości odpadów z grupy olei żyzowych ze statków żeglugi śródlądowej występujących w postaci wód zaolejonych z jachtów. Odpady te odprowadzane będą do zbiornika, następnie przekazane zostaną do firmy zajmującej się odbiorem odpadów niebezpiecznych.

Emisja hałasu oraz drgań

Etap budowy

Podczas realizacji inwestycji drgania będą spowodowane wykonywanymi robotami budowlanymi, pracą maszyn i pojazdów. Prace kafarowe związane z wbiciem ścianek szczelnych i pali będą źródłem emisji drgań, których zasięg oddziaływania jest zależny od energii wbijania. Będą to oddziaływania lokalne i krótkookresowe. Wykonawca robót będzie stosować techniki budowlane spełniające Polskie Normy określające dopuszczalny poziom wibracji oraz zachowa warunki bezpieczeństwa pracy.

Hałas emitowany podczas budowy związany będzie głównie z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Oddziaływanie hałasu emitowanego podczas prac budowlanych będzie miało charakter okresowy oraz przejściowy i nie będzie stanowiło zagrożenia dla klimatu akustycznego.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu będą jednostki pływające związane ze sportem motorowodnym (na przykład skutery wodne) oraz poruszające się pojazdy mechaniczne.

W bliskim sąsiedztwie projektowanej inwestycji (w obrębie około 0,5 km) nie występuje zabudowa mieszkaniowa wymagająca ochrony akustycznej i ochrony przed wibracjami. Eksploatacja projektowanych obiektów nie spowoduje pogorszenia klimatu akustycznego w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowane przedsięwzięcie, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, nie będzie źródłem oddziaływań o charakterze transgranicznym, ze względu na:

- skalę i zakres przedsięwzięcia obejmującego rozbudowę istniejącego Portu Jachtowego,
- zasięg oddziaływania ograniczony do terenu, na którym znajduje się inwestycja,
- lokalizację przedsięwzięcia w odległości ponad 50 km od morskiej granicy Rzeczypospolitej Polskiej, którą stanowi granica morza terytorialnego (zgodnie z art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej).

Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004 roku o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia

Planowana rozbudowa Portu Jachtowego znajduje się częściowo na obszarze Natura 2000 PLH 220044 „Ostoja w Ujściu Wisły” oraz częściowo na obszarze Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB).

W bliskiej odległości (nie przekraczającej 5 km) zlokalizowane są następujące obszary chronione:

- rezerwat „Ptasi Raj” w odległości około 0,3 km,
- obszar Natura 2000 PLB220004 „Ujście Wisły” w odległości około 0,3 km,
- obszar Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka” w odległości około 1,1 km,
- obszar chronionego krajobrazu „Wyspa Sobieszewska” w odległości około 0,3 km,
- obszar chronionego krajobrazu „Żuławy Gdańskie” w odległości około 3,1 km,
- użytki ekologiczne „Wydma w Górkach Zachodnich”, „Zielone Wyspy”, „Karasiowe Jeziora” w odległości 0,04 ÷ 0,9 km.

W granicach zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zlokalizowane są rośliny chronione: rokitnik pospolity, gajnik lśniący, kruszczyk. Planowana inwestycja wymagać będzie wycięcia części krzewów rokitnika pospolitego. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku swoją decyzją zezwolił na zniszczenie okazów i siedlisk rokitnika pospolitego na terenie przeznaczonym pod rozbudowę Portu Jachtowego. Ze względu na lokalizację pozostałych roślin chronionych w rejonie granicy planowanej inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na pozostałe rośliny chronione.

Planowana inwestycja, ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu (teren Portu Jachtowego) oraz lokalny zasięg oddziaływania, nie będzie wywierała znaczącego wpływu na cele ochrony i integralność omówionych powyżej obszarów przyrodniczo-chronionych. Szczegółowe oddziaływanie przedsięwzięcia „Górki Zachodnie w Gdańsku – Rozbudowa Portu Jachtowego” na środowisko zostało przeanalizowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ochrona walorów krajobrazowych i kulturowych

Wokół inwestycji dominuje krajobraz usługowy oraz przemysłowo-infrastrukturalny, związany głównie z gospodarką morską, a także turystyką i rekreacją. Inwestycja nie będzie związana z budową nowych obiektów, które w sposób znaczący mogłyby zmienić okoliczny krajobraz. Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącego już Portu Jachtowego i nie będzie wpływać negatywnie na walory krajobrazowe okolicy.

Spełnienie wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Spełniono wymagania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w tym między innymi w zakresie dotyczącym rodzaju i miejsca realizacji przedsięwzięcia, to jest w zakresie: parametrów technicznych Portu Jachtowego po rozbudowie (w tym dotyczących pirsu E, nabrzeża S, nabrzeża W, nabrzeża N, parametrów technicznych trzech pomostów pływających zlokalizowanych w basenie Portu Jachtowego i na przedłużeniu nabrzeża N), z uwzględnieniem ich realizacji w dwóch etapach: Etap I i Etap II.

Spełnienie wymagań w fazie realizacji i eksploatacji

Przewidziano spełnienie następujących warunków ujętych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Punktu I, 2 a-q DoUŚ - Warunki wykorzystania terenu, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów, w tym w szczególności przed rozpoczęciem realizacji inwestycji zaplanowano przeniesienie zinventaryzowanych krzewów rokitnika zwyczajnego zgodnie z decyzją

zezwalającą na zniszczenie okazów i siedlisk rokitnika pospolitego na terenie przeznaczonym pod rozbudowę portu, wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

2. Punktu I, 3 a-f DoUŚ – Warunki Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w tym w szczególności pomosty, nabrzeża i pirs wyposażone będą w niezbędne środki zapewniające bezpieczeństwo użytkowników, w tym między innymi w koła ratunkowe,
3. Punktu I, 4 a-x DoUŚ – Warunki Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni z uwagą do punktu x, że:
w tym w szczególności:
 - wody opadowe i roztopowe będą oczyszczane przed ich odprowadzeniem do odbiornika,
 - niniejszy projekt budowlany uzgodniono pod względem wymogów higienicznych i sanitarnych.
4. Punktu II, a-b DoUŚ w zakresie zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji prac hydrotechnicznych (do zrealizowania zobowiązań z zakresie zapobiegania szkodom w środowisku mogącym powstać w wyniku wycieku substancji ropopochodnych zobowiązany będzie wykonawca robót).

Spełnienie wymagań w fazie projektowej

Spełniono następujące warunki ujęte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DoUŚ):

1. „zaplanować magazynowanie materiałów i surowców w tym paliw, w sposób uniemożliwiający ich przedostawanie się do gruntu i wód gruntowych”. Zaprojektowano szczelne nawierzchnie oraz przyjęto wysokosprawne separatory lamelowe z zintegrowanym osadnikiem i z zamknięciem na wylocie.
2. „przewidzieć zastosowanie materiałów wysokiej jakości, nieuciążliwych/obojętnych dla środowiska i posiadających stosowne atesty i certyfikaty”.
3. „zaprojektować badanie urobku pod względem litologii i zanieczyszczenia, które pozwoli na selekcję wydobytego urobku w trakcie projektowanych prac i określenia, na jakie miejsce składowania ma on trafić tak, aby jak najbardziej przypominał materię naturalnie odkładany”. Na podstawie przeprowadzonych w kwietniu 2018 roku badań urobku stwierdzono, że osady przeznaczone do wyczerpania w rejonie Portu Jachtowego nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (spełniają wymagania Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami - Dz. U. z 2015 r. poz. 796) i mogą być zagospodarowane na przykład na kłapowisku morskim „Gdańsk” (ostateczna lokalizacja miejsca odłożenia urobku będzie ustalona przez wykonawcę prac czerpalnych).
4. „kanalizację deszczową wyposażać w separatory lamelowe, które będą posiadały zamkniętą komorę przeznaczo-

ną na substancje ropopochodne”. Zaprojektowano wysokosprawne separatory lamelowe z zamkniętą komorą przeznaczoną na substancje ropopochodne.

5. „bezosadnikowe studnie kanalizacji sanitarnej wyposażać w kinetę rozpyłową z pompownią kanalizacji sanitarnej zabezpieczoną przed zalaniem i wypłynięciem ścieków, poprzez wykonanie szczelnego wjazdu do pompowni oraz zasuwy odcinającej na wlocie do pompowni”. Studnie kanalizacyjne zaprojektowano jako bezodpornikowe z kinetą rozpyłową, rzędną wjazdu pompowni określono na poziomie +2,6 m n.p.m. ze szczelnym wjazdem, a w studni przed pompownią zaprojektowano zastawkę kanałową umożliwiającą szczelne odcięcie układu pompowni.
6. „zbiornik na wody zaolejone wykonać w formie studni prefabrykowanej, szczelnej z wjazdem szczelnym, o rzędnej korony studni i wjazdu około +2,6 m n.p.m. oraz umieścić na terenie utwardzonym”. Zaprojektowano zgodnie z powyższymi wymogami.
7. „nie stosować iluminacji świetlnych oraz ograniczyć rozpraszanie światła poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła. W tym celu dokonać odpowiedniego doboru wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy, zastosowania dodatkowych osłon kierunkowych” – poprzez zastosowanie odpowiednich opraw typu LED. Będą to typowe lampy uliczne osłonięte od góry, o kącie nachylenia opraw od 0 do 15 stopni.
8. „zaplanować odpowiednie technologie oraz procedury związane z sytuacją awaryjną (na przykład kolizją jednostek skutkującą wyciekami paliwa)”. Port Jachtowy zlokalizowany jest z granicami portu morskiego w Gdańsku, w związku z czym na obszarze Portu Jachtowego i przyległych wodach Wisły Śmiałej obowiązuje przestrzeganie Przepisów portowych (zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16.07.2018 r. ogłoszone w Dzienniku Urzędu Pomorskiego 2018.2831, zmienione zarządzeniem nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 12.07.2019 r. ogłoszonym w Dzienniku Urzędu Pomorskiego 2019.3329), a w szczególności rozdziału VII „Ratownictwo wodne” i rozdziału IX „Utrzymanie porządku i ochrona środowiska”, w których określono technologie i procedury związane z sytuacjami awaryjnymi.

Uwagi:

1. Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych. Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia oraz eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi bądź środowisko (zgodnie z Pkt I, 6 DoUŚ).
2. Planowane przedsięwzięcie nie jest usytuowane blisko granic międzynarodowych, a jego realizacja nie spowoduje powstania oddziaływań transgranicznych. *Spełnienie wymagań innych decyzji.*

Biorąc pod uwagę informacje zawarte w powyższych punktach można stwierdzić, że planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan środowiska terenu, na którym się mieści, jak i terenów zlokalizowanych w pobliżu.

ZAGADNIENIA Z ZAKRESU OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Zaprojektowano następujące elementy umożliwiające poprawną realizację ochrony przeciwpożarowej:

- układ dróg pożarowych, poczynając od wjazdu w okolicy istniejącej pętli autobusowej, poprzez dojazd do nabrzeża E (wzdłuż brzegu Wisły Śmiałej), nabrzeży S i W wraz z możliwością zawrócenia. Drogi pożarowe zaprojektowano zgodnie z wymogami, jak w przypadku dróg pożarowych.
- hydranty zewnętrzne do gaszenia pożaru, zasilane przez zewnętrzną instalację wodociągową o zasięgu pokrywającym cały Port Jachtowy.

Rozbudowa Portu Jachtowego będzie inwestycją o niewielkim oddziaływaniu na środowisko. Zasięg oddziaływania mieści się w granicach działek wodnych i lądowych. Zastosowane rozwiązania projektowe nie zmieniają w sposób zasadniczy standardu użytkowania działek sąsiadujących określonych w przepisach techniczno-budowlanych. Inwestycja zlokalizowana jest częściowo w obszarze objętym ochroną na mocy przepisów ustawy o ochronie przyrody. Inwestycja nie wywiera negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

Analiza obszaru oddziaływania obiektu

Poniżej wykonano analizę uwarunkowań formalno-prawnych, obejmującą przepisy techniczno-budowlane oraz pozostałe przepisy, których unormowania mogą mieć wpływ na określenie obszaru oddziaływania obiektu.

Usytuowanie budynków – Analiza na podstawie [2]

A. Odległość od granic działek sąsiednich

Działki inwestycji stanowią obszar o bardzo dużej powierzchni. Najbliżej granica działki sąsiedniej położona jest w odległości:

- 3 m od budynku sanitariatów nr 1, w północnej części zakładu produkcyjnego – przedmiotowa ściana jest ścianą bez otworów okiennych i drzwiowych,
- 7,5 m od budynku sanitariatów nr 2, w południowej części zakładu produkcyjnego.

Nie zachodzi oddziaływanie w tym zakresie.

B. Oddziaływanie obiektów kubaturowych w zakresie bryły (formy), które dotyczą:

- przesłaniania

Rozpatrywane na podstawie §13 ustęp 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Usytuowanie planowanych obiektów kubaturowych umożliwia naturalne oświetlenie pomieszczeń prze-

znaczonych na pobyt ludzi w budynkach sąsiednich. Planowane obiekty kubaturowe znajdują się w odległości powyżej 35 m od budynku przeznaczonego na pobyt ludzi, w związku z czym nie stanowią zagrożenia przesłaniania naturalnego oświetlenia obiektem sąsiadującym.

Nie zachodzi oddziaływanie w tym zakresie.

- zacieniania

Na podstawie § 40 oraz § 60 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Ze względu na znaczną odległość budynków nowo projektowanych od budynków sąsiednich zjawisko zacieniania nie występuje.

Nie zachodzi oddziaływanie w tym zakresie.

Miejsca postojowe dla samochodów osobowych

Na podstawie § 19 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych wzdłuż nabrzeży oraz wzdłuż drogi dojazdowej wewnętrznej.

Najmniejsza odległość wszystkich stanowisk postojowych od granicy działki wynosi ponad 16 m w przypadku parkingu powyżej 60 stanowisk postojowych.

Najmniejsza odległość wszystkich stanowisk postojowych od granicy działki wynosi ponad 6 m w przypadku parkingu od 11 do 60 stanowisk postojowych łącznie.

Najmniejsza odległość wszystkich stanowisk postojowych od granicy działki wynosi ponad 3 m w przypadku parkingu do 10 stanowisk postojowych łącznie.

Nie zachodzi oddziaływanie w tym zakresie.

Miejsca gromadzenia odpadów stałych

Zaplanowano trzy miejsca czasowego gromadzenia odpadów stałych w postaci utwardzonych placów do ustawiania kontenerów z zamykanymi otworami wrzutowymi z uwzględnieniem możliwości segregacji odpadów. Odległość miejsc na pojemniki i kontenery na odpady stałe wynosi co najmniej 10 m od okien i drzwi do budynków z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi, co najmniej 3 m od granicy z sąsiednią działką oraz nie więcej niż 80 m od najdalszego wejścia do obsługiwanego budynku użyteczności publicznej.

Nie zachodzi zatem oddziaływanie w tym zakresie.

Zbiorniki bezodpływowe na nieczystości ciekłe

W Etapie I zaplanowano budowę bezodpływowego zbiornika na nieczystości ciekłe o pojemności $V = 10 \text{ dm}^3$ (do demontażu w Etapie II). Odległość pokryw i wylotów wentylacji ze zbiornika bezodpływowego na nieczystości ciekłe do 10 m^3 wynosi co najmniej:

- 1) od okien i drzwi zewnętrznych do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi oraz do magazynów produktów spożywczych – 15 m;
- 2) od granicy działki sąsiedniej, drogi (ulicy) lub ciągu pieszego – 7,5 m.

Rozpatrywany problem spełniono.

Usytuowanie budynków ze względu na bezpieczeństwo pożarowe

Odległości między zewnętrznymi ścianami budynków projektowanych i ścianami budynków istniejących spełniają wymogi przepisów w zakresie minimalnych odległości. Ściany zewnętrzne oraz pokrycie dachów nowo projektowanych budynków wykonane są z materiałów NRO i posiadają odpowiednią klasę odporności ogniowej.

Projektowane budynki spełniają wymagania warunków technicznych w odniesieniu do istniejącej i potencjalnej zabudowy na działkach sąsiednich, w związku z czym nie powoduje objęcia tych działek obszarem oddziaływania.

Higiena, zdrowie, środowisko

Możliwość wpływu inwestycji na środowisko pod względem:

- zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości i sposobu odprowadzania ścieków,
- emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,
- rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,
- właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,
- wpływu obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne,
- szczegółowo przedstawiono i rozważono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W konsekwencji przyjęto określone rozwiązania projektowe eliminujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko poprzez emitowanie pyłów i gazów do powietrza, nie będące oddziaływać na tereny zamieszkane pod względem emisji hałasu, a zastosowane rozwiązania techniczne uniemożliwić będą przedostanie się do środowiska szkodliwych substancji.

Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Tereny działek wodnych stanowią obszar morskich wód wewnętrznych. Teren działek wodnych objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Krakowiec – Górki

Zachodnie w mieście Gdańsku”. Dla działek wodnych na rysunku ww. miejscowego planu pokazano jedynie ich granice. W przypadku obszaru morskich wód wewnętrznych nie uchwalono planu zagospodarowania zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Port Jachtowy zlokalizowany jest na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Krakowiec – Górki Zachodnie w rejonie ul. Przełom w Mieście Gdańsku”. Przeznaczenie terenu określono jako teren zabudowy usługowej, związanej ze sportem, rekreacją, turystyką i edukacją wraz z funkcjami towarzyszącymi oraz stacjami paliw do obsługi jednostek pływających. Na terenie (teren zabudowy usługowej) planowane są jedynie rozbiórki fragmentów sieci teletechnicznej, energetycznej i rozbiórka istniejącej stacji transformatorowej oraz zaprojektowano kabel elektroenergetyczny.

Na terenie obowiązującego miejscowego planu projektowane są jedynie przyłącza: wodociągowe i kanalizacji sanitarnej oraz rura osłonowa istniejącego kabla teletechnicznego. Są one zgodne z planem miejscowym.

Spełnienie wymagań obowiązującego planu przestrzennego

Szczegółowe uzasadnienie spełnienia wymagań obowiązującego planu przestrzennego dotyczy jedynie obszaru objętego miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Wymagania odnośnie pozostałych kart terenu planu miejscowego są spełnione, jednak nie podlegają szczegółowemu uzasadnieniu, gdyż dotyczą jedynie drogi wewnętrznej i uzbrojenia terenu.

PODSUMOWANIE

W dniu 14 maja 2021 roku otwarto oferty wykonawców zainteresowanych realizacją pierwszego etapu rozbudowy Portu Jachtowego w Górkach Zachodnich. Po zakończeniu prac w porcie będzie mogło cumować ponad 180 jednostek pływających.

Zamawiający przeznaczył na ten cel 19,4 mln zł. O realizację zadania ubiegało się ośmiu Wykonawców Robót, którzy oferowali wykonanie prac za następującą kwotą:

1. ETP S.A. z Katowic – 27 785 700 zł
2. Konsorcjum Roverpol Sp. z o. o. (lider konsorcjum) wraz z Rover Maritime S.L. – Partner Hiszpania – 24 969 000 zł
3. STRABAG Sp. z o.o. z Pruszkowa – 26 411 621,24 zł
4. MELBUD S.A. z Grudziądz – 26 048 103,44 zł
5. Konsorcjum PROS POLAND Sp. z o.o. z Sopotu (lider konsorcjum) oraz ZPW H-BUD HIERONIM SZUKALSKI z Sopotu – 19 803 000 zł
6. PORR S.A. z Warszawy – 23 414 242,85 zł
7. NDI S.A. z Sopotu – 18 567 254,82 zł
8. ERBUD S.A. z Warszawy – 19 493 519,14 zł

Komisja przetargowa przystąpiła do analizowania ofert pod względem formalno-prawnym. Wybrany w postępowaniu

wykonawca (NDI S.A. z Sopotu) na realizację tej inwestycji będzie miał 12 miesięcy, licząc od daty podpisania umowy. Z pewnością jest to wyzwanie dla wykonawcy, zarówno jeśli chodzi o realizację robót, jak i o czas tej realizacji. Przedsięwzięcie jest bowiem zróżnicowane w zakresie robót i stosunkowo skomplikowane, zwłaszcza w akwenie, w zakresie robót hydrotechnicznych. Razem z ograniczeniem czasowym rodzi to określone trudności.

Ciekawe, czy z kolei inwestorowi wystarczy determinacji (w tym pieniędzy) i przystąpi do drugiego etapu robót, kończąc całe zaplanowane przedsięwzięcie. Aby był to nowoczesny Port Jachtowy i mógł być w pełni określany tą nazwą, powinien spełniać należne warunki dotyczące, między innymi, odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla jachtów w akwenie, dobre zaplecze obsługowe jachtów i określone warunki socjalne.

Należy życzyć wytrwałości inwestorowi, a wybranemu wykonawcy robót udanej realizacji, bo miasto Gdańsk zasługuje na taki nowoczesny Port Jachtowy.

LITERATURA

1. Projekt budowlany. Górki Zachodnie w Gdańsku – Rozbudowa Portu Jachtowego. Opracowanie Biura Projektów Budownictwa Morskiego PROJ-MORS, Gdańsk 2020 r.
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065).