



Szczecin, dnia 6 października 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS-OŚ.420.14.2021.EP.10

DECYZJA Nr 12/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) – zwanej dalej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c) i art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.) – zwanej dalej ustawą oos, oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust.1 pkt 48 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku pełnomocnika Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A z siedzibą w Szczecinie, z dnia 08 lipca 2021 r. dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego DOK-u pływającego nr 8 przy nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie**”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie ustalam poniższe warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji:

1. Zaplecze budowy wyposażyć w uszczelnioną powierzchnię zabezpieczającą przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód.
2. Teren budowy wyposażyć w substancje do neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, a w przypadku wycieku natychmiast neutralizować zanieczyszczoną powierzchnię, poprzez zastosowanie odpowiednich materiałów sorpcyjnych, a zanieczyszczony materiał zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Przed przystąpieniem do prac w obszarze wód morskich uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego na zajęcie akwenu na czas prowadzenia prac.
4. Prace prowadzić w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do wód.
5. Płuczkę wiertniczą po zakończeniu drażenia przekazać wyspecjalizowanej firmie do unieszkodliwienia.
6. Z powierzchni wody niezwłocznie i na bieżąco usuwać wszelkie zanieczyszczenia powstałe podczas prac. Na stosowanie środków innych niż mechaniczne usuwanie z powierzchni wód morskich węglowodorów ropopochodnych uzyskać każdorazowo zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
7. Powiadamiać Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o wszystkich zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem wód morskich.
8. Przed wykonaniem prac pogłębiarskich, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji wykonać badania w zakresie stopnia zanieczyszczenia urobku przewidzianego do wydobycia. W przypadku gdyby badania wykazały, że urobek będzie zanieczyszczony, odpad niebezpieczny przekazać do utylizacji podmiotom posiadającym uregulowania prawne w tym zakresie.
9. Wydobyty urobek bezpośrednio tłoczyć z wody na barki bądź samochody i przekazywać od razu po wydobyciu uprawnionemu podmiotowi. Dopuszcza się czasowe magazynowanie urobku na zacumowanej przy nabrzeżu barce, przed jego przekazaniem specjalistycznej firmie. Czas postoju barki, a jednocześnie czas magazynowania odpadu ograniczyć do niezbędnego minimum.
10. Prowadzić okresowe kontrole, przeglądy i prace konserwacyjne oraz eksploatować przedsięwzięcie zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi, tj. wyposażyć teren przedsięwzięcia w wymagane urządzenia

przeciwpożarowe i gaśnice, ustalić sposoby postępowania na wypadek powstania pożaru lub innego zagrożenia itp.

Uzasadnienie

W dniu 08 lipca 2021 r., Pan działający z pełnomocnictwa Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A z siedzibą w Szczecinie wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego DOK-u pływającego nr 8 przy nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie”. W związku z faktem, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na działkach nr 95/14 obręb 1084 Szczecin oraz 930 obręb 3025 Szczecin, znajdujących się w granicach morskich wód wewnętrznych, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ na podstawie przedłożonej dokumentacji określił krąg stron postępowania. Na podstawie mapy z zasięgiem oddziaływania inwestycji i mapy ewidencyjnej przedsięwzięcia ustalono, że liczba stron postępowania administracyjnego jest większa niż 10, w związku z tym zgodnie z art. 49 ustawy Kpa i 74 ust. 3 ustawy o oś, o wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak: WONS-OŚ.420.14.2021.EP.1 z dnia 27 lipca 2021 r., które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicach informacyjnych RDOŚ w Szczecinie i Urzędu Miasta Szczecin. Tym samym zapewniono stronom możliwość udziału w postępowaniu.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji infrastruktury Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. w Szczecinie przy Nabrzeżu Gdyńskim, która umożliwi posadowienie i eksploatację DOK-u pływającego nr 8 w miejscu istniejącego (zacumowanego) DOK-u pływającego nr 1, który został wyłączony z eksploatacji w 2020 r.

Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust.1 pkt 48 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), planowane przedsięwzięcie zakwalifikowano jako przebudowę stoczni remontowej.

W związku z tym, iż przedłożona dokumentacja umożliwiała rozstrzygnięcie, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 oraz art. 64 ust. 1 a ustawy o oś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 27 lipca 2021 r. wystąpił do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o wyrażenie opinii w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego określenia zakresu raportu. O powyższym strony postępowania zostały powiadomione-obwieszczeniem z dnia 27 lipca 2021r.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 05 sierpnia 2021 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie pismem z dnia 04 sierpnia 2021 r. (data wpływu 06 sierpnia 2021r.) znak:SZ.ZZŚ.4.4360.164.2021.AG wezwał o uzupełnienie dokumentacji, które przekazano pełnomocnikowi Inwestora pismem z dnia 09 sierpnia 2021 r. W dniu 24 sierpnia 2021 r. do tutejszego organu przedłożono stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia, które pismem z dnia 27 sierpnia 2021 r. przekazano Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP. W odpowiedzi na powyższe organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej pismem z dnia 08 września 2021 r. (data wpływu 09 września 2021 r.) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie pismem z dnia 03 sierpnia 2021 r. poinformował, iż stanowisko w przedmiotowej sprawie zostanie przesłane do dnia 23 sierpnia 2021 r. Pismem z dnia 11 sierpnia 2021 r. znak: OW.52010.14.21.AZ(9) wyraził opinię, iż w odniesieniu do obszaru morskiego, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania.

Po przeanalizowaniu przedłożonych w sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy o oś, a także uwzględniając stanowiska przedstawione przez organy opiniujące, tutejszy organ zdecydował, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia objętego wnioskiem nie będzie konieczne, o czym przesądziły poniższe przesłanki.

W toku postępowania, obwieszczeniem z dnia 14 września 2021 r. znak: WONS-OŚ.420.14.2021.EP.9 zawiadomiono strony postępowania o uzyskanych opiniach ww. organów. Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa ww. obwieszczeniem zapewniono stronom postępowania również możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu celem zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie wpłynęły również żadne uwagi i wnioski. Jednocześnie, z uwagi na konieczność dokonania niezbędnych czynności administracyjnych i związanych z nimi terminów, wynikających z procedury oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko ustalono nowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj. do dnia 15 października 2021 roku.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji oraz na podstawie zebranego podczas postępowania materiału dowodowego, jak również w oparciu o art. 84 ustawy ooś, zgodnie z którym w przypadku nie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia tej oceny.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, planowane do realizacji przedsięwzięcie polega na modernizacji infrastruktury Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. w Szczecinie przy Nabrzeżu Gdyńskim, co umożliwi posadowienie i eksploatację DOK-u pływającego nr 8 w miejscu istniejącego (zacumowanego) DOK-u pływającego nr 1, który został wyłączony z eksploatacji w 2020 r. DOK jest jednostką pływającą o konstrukcji pontonowej (najczęściej stalowej), przeznaczoną do wynoszenia ponad poziom wody innych jednostek pływających. Nowy DOK będzie jednostką bardziej nowoczesną od DOK-u nr 1, dzięki czemu polepszą się warunki remontowe w stosunku do obecnie występujących. Zmiana ta nie spowoduje wzrostu ilości dokowanych i remontowanych statków, których ilość wynosiła dotychczas 2 – 3 statki w miesiącu, wystąpi natomiast możliwość remontowania i dokowania statków o większych parametrach.

Obszar objęty planowanym przedsięwzięciem znajduje się w granicach administracyjnych miasta Szczecin, w granicach portu morskiego, na terenie użytkowanym przez Morską Stocznę Remontową „Gryfia” S.A. Inwestycja zostanie zrealizowana i będzie eksploatowana przy istniejącym i funkcjonującym Nabrzeżu Gdyńskim. Prace związane z realizacją przedmiotowego zamierzenia obejmą działki nr: 40/4, 40/5, 40/6, 930 (obręb 3025 Szczecin); 8/6, 8/11 (obręb 3020 Szczecin) oraz 95/14 obręb 1084 Szczecin. Powierzchnia planowana pod zagospodarowanie wynosi około 22,5 ha.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po potwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Zgodnie z pismem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 23 czerwca 2021 r. dla działki nr 930 obręb 3025 Szczecin oraz 95/14 obręb 1084 Szczecin brak jest planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Dla lądowej części obszaru opracowania, tj. działek nr 40/4, 40/5, 40/6 obręb 3025 Szczecin oraz 8/6, 8/11 obręb 3020 Szczecin zgodnie z pismem Kierownika Referatu w Wydziale Urbanistyki i Administracji Budowlanej z dnia 06 lipca 2021 r. obowiązują ustalenia Uchwały Nr X/315/19 Rady Miasta Szczecin z dnia 10 września 2019 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Żelechowa, Drzetowo-Grabowo, Stocznie” (Dz. Urz. Woj. z 2019 r. poz. 5151). Działki nr 40/4, 40/5, 40/6 obręb 3025 Szczecin położone są w granicach terenu elementarnego S.D.9022.P,U, dla którego ustalenia funkcjonalne to m.in.: produkcja, przeładunek, składy, magazyny, z dopuszczeniem usług m.in.: dystrybucyjno-logistycznych, produkcyjnych, rzemiosła, obsługi biznesu i pracowników; nabrzeża wielofunkcyjne. Natomiast działki nr 8/6, 8/11 obręb 3020 Szczecin znajdują się w granicach terenu elementarnego S.D.9018.P,U, dla którego ustalenia funkcjonalne to m.in. produkcja, składy i magazyny, przeładunek, z dopuszczeniem usług m.in.: dystrybucyjno-logistycznych, produkcyjnych, związanych np. z demontażem statków, konstrukcji i urządzeń wycofanych z eksploatacji w celu odzyskania surowców, w tym z materiałów segregowanych, oraz usług obsługi biznesu i pracowników, rzemiosła; nabrzeża wielofunkcyjne, w tym produkcyjne (pochylnie), przeładunkowo-składowe. Na obu terenach elementarnych dopuszcza się również prowadzenie recyklingu statków, po spełnieniu wymagań określonych w przepisach odrębnych. W związku z powyższym, w ocenie tutejszego organu lokalizacja inwestycji jest zgodna z zapisami ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W ramach prac nastąpi odholowanie DOK-u nr 1 z miejsca jego obecnego zakotwiczenia, co umożliwi zacumowanie w tym miejscu DOK-u nr 8. Nastąpi również rozbiórka pirsu przydokowego, nabrzeży Gdańskiego i Gdyńskiego, drogi technologicznej wzdłuż nabrzeża, budynku przystani promowej. Zostaną wybudowane: pirs przydokowy, dalby cumownicze dla doku, obrzeże Gdyńskie wnętrza dokowej (rozbudowa istniejącego Nabrzeża Gdyńskiego wraz ze zmianą jego funkcji z nabrzeża na obrzeże – brak możliwości cumowania statków). Nastąpi również rozbudowa Nabrzeża Gdańskiego (wykonanie nowej ścianki szczelnej od strony wody oraz konstrukcji płytowej od strony odlądowej opartej na palach). W ramach prac nastąpi również rozbudowa i budowa infrastruktury technicznej, tj. sieci (energetyczne, branży wodno-kanalizacyjnej, teletechniczne), place składowe, ciągi piesze oraz remont istniejącej drogi technologicznej. Zostaną również wykonane roboty czerpalne na torze podejściowym oraz głębi dokowej.

Szczegółowy opis przedmiotowego przedsięwzięcia został przedstawiony w charakterystyce przedsięwzięcia, która zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W fazie budowy zostaną wykorzystane materiały niezbędne do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia (np. piasek, żwir, beton, kruszywo, pospółka, drewno, aluminium, stal, kable, farby, rury, kształtki ciśnieniowe PE i elektrooporowe PE, tuleje, kołnierze stalowe, śruby stalowe, zasuwki, króćce żeliwne itp.). Ponadto wystąpi zużycie wody, paliw oraz energii. Woda do celów spożywczych dla pracowników dostarczana będzie w butelkach, natomiast do celów technologicznych pobierana będzie z sieci wodociągowej lub zostanie dostarczona beczkownikami. Energia elektryczna będzie pobierana z istniejących punktów na obszarze prowadzonych prac. Do prac będzie wykorzystywany typowy dla tego inwestycji sprzęt (koparko-ładowarki, samochody samowładowcze, samochody ciężarowe, zagęszczarki, dźwigi samojezdne, frezarki nawierzchni, kafar, pogłębiarka chwytakowa/czerpakowa lub inna, szalanda/refuler).

W fazie budowy planowana inwestycja będzie źródłem emisji gazów i pyłów do powietrza, hałasu i wibracji do środowiska, ścieków oraz odpadów.

Niezorganizowane emisje gazów (tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne) i pyłów, hałasu i wibracji pochodzących będą ze środków transportu oraz używanego sprzętu. Zgodnie z deklaracją Inwestora prace budowlane przy wykorzystywaniu urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej będą wykonywane w miarę możliwości tylko w porze dziennej (6.00 – 22.00). Do prac będzie wykorzystywany tylko sprzęt sprawny pod względem technicznym oraz charakteryzujący się niską emisyjnością hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza. Transport materiałów sypkich na budowę będzie realizowany pojazdami do tego przystosowanymi, a skrzynie ładunkowe przykrywane plandekami. Nastąpi również ograniczenie prędkości jazdy pojazdów oraz pracy maszyn i pojazdów na biegu jałowym, a nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia będą wyłączane. Powstające w trakcie prac ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych lub w toaletach znajdujących się na terenie Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. i wywożone przez specjalistyczne firmy. Wody opadowe będą wsiąkać do gruntu w sposób naturalny (infiltracja). Woda po próbie szczelności zostanie odprowadzona do sieci kanalizacyjnej lub do wozów asenizacyjnych i zagospodarowana zgodnie z obowiązującymi przepisami. W ramach prac na potrzeby doprowadzenia nowego zasilania SN 15kV, zostaną wykonane dwa przewiertki sterowane pod rzeką Odrą Zachodnią. Płuczki wiertniczą będącą roztworem bentonitu i stosownych dodatków oraz urobku i wody, po zakończeniu drążenia należy przekazać wyspecjalizowanej firmie do unieszkodliwienia. Wytwarzane w trakcie budowy odpady będą tymczasowo magazynowane na terenie budowy w sposób selektywny w wyznaczonych do tego miejscach, w specjalnych, wielkowymiarowych pojemnikach, odpady o mniejszych gabarytach magazynowane będą w kontenerach, odpady niebezpieczne (jeżeli takie wystąpią) magazynowane będą w odrębnych, zamykanych pojemnikach/kontenerach, ustawionych na utwardzonej powierzchni. Miejsca magazynowania odpadów zostaną oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich (w szczególności w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych), po zebraniu partii transportowej będą przekazywane firmom specjalistycznym. Podczas prac czerpalnych na torze podejściowym oraz głębi dokowej, przewiduje się powstanie urobku. Zgodnie z przedstawionymi w karcie informacjami, prawdopodobnym miejscem odkładu są pola refulacyjne Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przed wykonaniem prac pogłębiarskich, należy wykonać badania w zakresie stopnia zanieczyszczenia urobku przewidzianego do wydobywania. W przypadku gdyby badania wykazały, że urobek będzie zanieczyszczony, jako odpad niebezpieczny należy go przekazać do utylizacji podmiotom posiadającym uregulowania prawne w tym zakresie. Urobek należy bezpośrednio tłoczyć z wody na

barki bądź samochody i przekazywać od razu po wydobyciu uprawnionemu podmiotowi. Dopuszcza się czasowe magazynowanie urobku na zacumowanej przy nabrzeżu barce przed przekazaniem do firmy specjalistycznej. Czas postoju barki, a jednocześnie czas magazynowania odpadu należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

Ponadto w celu zminimalizowania oddziaływania prac na środowisko, zaplecze budowy należy wyposażyć w uszczelnioną powierzchnię zabezpieczającą przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód. Teren budowy należy również wyposażyć w substancje do neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, a w przypadku wycieku natychmiast neutralizować zanieczyszczoną powierzchnię, poprzez zastosowanie odpowiednich materiałów sorpcyjnych, a zanieczyszczony materiał zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przed przystąpieniem do prac w obszarze wód morskich należy uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego na zajęcie akwenu na czas prowadzenia prac. Na stosowanie środków innych niż mechaniczne usuwanie z powierzchni wód morskich węglowodorów ropopochodnych każdorazowo należy uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, którego należy również powiadamiać o wszystkich zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem wód morskich.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie tutejszego organu realizacja inwestycji nie wpłynie istotnie negatywnie na środowisko. Uciążliwości pochodzące z fazy budowy będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac.

Modernizacja infrastruktury na potrzeby nowego DOK-u nie będzie skutkowała zmianą źródła poboru wody, energii i gazu. Woda dla potrzeb bytowych nadal będzie pobierana z istniejącej zakładowej sieci wodociągowej na Nabrzeżu Gdyńskim, zasilanej z zakładowego ujęcia, składającego się ze studni głębinowych, znajdującego się na działce ewidencyjnej nr 40/6 obręb ewidencyjny 3025. Natomiast dla celów technologicznych pobierana będzie z ujęcia wód powierzchniowych na podstawie uzyskanego pozwolenia wodnoprawnego. Energia elektryczna i gaz ziemny nadal będą pobierane z istniejących przyłączy. Nastąpi jednak zwiększenie ich poboru w stosunku do obecnie występującego. Eksploatacja doków Morskiej Stoczni Remontowej wiąże się z zapotrzebowaniem na gazy techniczne (tlen i acetylen), których ilość po uruchomieniu nowego doku nr 8 wzrośnie o około 20% rocznie.

Obszar inwestycyjny to teren przemysłowy, na którym prowadzone są prace związane z remontem statków. Warunki użytkowania terenu w trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie ulegną istotnym zmianom w stosunku do stanu, który miał miejsce podczas eksploatacji „starego” DOK-u nr 1. Eksploatacja DOK-u nr 8 będzie polegała na wykonywaniu prac związanych z przeglądami i remontem części podwodnej kadłuba statku dokowanego. Prace te obejmują głównie: hydrauliczne czyszczenie powierzchni części podwodnej kadłuba; pomiar grubości poszycia i elementów rusztu oraz innych elementów konstrukcyjnych kadłuba z ewentualnym wyznaczeniem rejonu wymiany tych elementów; demontaż, montaż i spawanie konstrukcji zakwalifikowanej do wymiany; prace demontażowe, montażowe i spawalnicze związane z naprawą uszkodzeń kadłuba; przegląd linii wału oraz sterów (np. ewentualne naprawy śrub napędowych, renowacja uszczelnień, remont maszyny sterowej i pletwy); przegląd i naprawy systemu chłodzenia oraz systemu balastowego; wymianę zużytych anod antykorozyjnych; przegląd i remont – w przypadku jednostek specjalistycznych – urządzeń znajdujących się pod linią wodną oraz piaskowanie przy użyciu szlaki pomiedziowej powierzchni elementów kadłuba przed malowaniem oraz malowanie. Dodatkowo DOK może być wykorzystywany do przebudowy statków, w tym do ich wydłużania. Wody opadowe z terenów utwardzonych poprzez projektowany separator substancji ropopochodnych i osadnik/piaskownik oraz osadnik zanieczyszczeń stałych i nowy wylot brzegowy odprowadzane będą do Odry Zachodniej. System ścieków bytowych i przemysłowych na doku będą rozdzielne. Na projektowanym doku umieszczone zostaną dwa zbiorniki na ścieki bytowe, które przez pompę będą przekazywane do sieci kanalizacji sanitarnej. Na doku przewidziano również cztery denne zbiorniki na ścieki przemysłowe. Odbiór ścieków będzie odbywał się poprzez wóz asenizacyjny przez firmy zewnętrzne lub po podczyszczeniu poprzez sieć kanalizacji zlokalizowanej na terenie Stoczni do istniejącej oczyszczalni ścieków. Wody balastowe oraz osady z wód balastowych będą odpompowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W przypadku potrzeby odpompowania ich w Stoczni, będą one odbierane ze statku przeznaczonego do remontu przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie tego typu substancjami. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie, nowy DOK nr 8 będzie posiadał nowe, lepsze i skuteczniejsze rozwiązania od eksploatowanego wcześniej doku, które zwiększą bezpieczeństwo przed ewentualną emisją zanieczyszczeń. Mianowicie zostanie on wyposażony w samopodnoszące się kurtyny przeciwpływowe, przez co nastąpi ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych, a ścieki z pokładu DOK-u powstające podczas mycia statków, czy w wyniku

mieszania wód opadowych z zanieczyszczeniami na pokładzie, będą odprowadzane do specjalnie zaprojektowanych zbiorników na ścieki pokładowe, a następnie odbierane przez uprawnione podmioty zewnętrzne lub po podczyszczeniu na lądzie odprowadzane do istniejącej oczyszczalni eksploatowanej przez Stocznię Gryfia. Zminimalizuje to możliwość spływu ścieków przemysłowych powstających podczas remontów statków do wód powierzchniowych. Modernizacja infrastruktury nie spowoduje zmian w sposobie postępowania z odpadami, które nadal będą magazynowane selektywnie, w odpowiednio przystosowanych pojemnikach i przekazywane uprawnionym odbiorcom. Eksploatacja przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością prowadzenia prac bagrowniczych mających na celu utrzymanie głębokości toru podejściowego oraz głębi dokowej. Prace te będą prowadzone w zależności od potrzeb. Należy jednak wskazać, iż prace takie są prowadzone corocznie w całym porcie Szczecin oraz w granicach toru wodnego. Podczyszczanie głębi dokowej będzie odbywać się 1 – 2 razy na 10 lat, natomiast na torze podejściowym co dwa lata. Ilość powstającego urobku szacuje się na 15 000 m³ (głębina dokowa) i około 12 000 m³ (tor podejściowy). Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie urobek najprawdopodobniej zostanie odłożony odpłatnie na polach refulacyjnych należących do Urzędu Morskiego Szczecin. W związku z powyższym przed wykonaniem prac pogłębiarskich należy wykonać badania w zakresie stopnia zanieczyszczenia urobku przewidzianego do wydobycia. W przypadku gdyby badania wykazały, że urobek będzie zanieczyszczony, jako odpad niebezpieczny należy przekazać go do utylizacji podmiotom posiadającym uregulowania prawne w tym zakresie. Wydobyty urobek należy bezpośrednio tłoczyć z wody na barki bądź samochody i przekazywać od razu po wydobyciu uprawnionemu podmiotowi. Dopuszcza się jego czasowe magazynowanie na zacumowanej przy nabrzeżu barce przed przekazaniem do firmy specjalistycznej. Czas postoju barki, a jednocześnie czas magazynowania odpadu należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

Łądowa część obszaru opracowania stanowi antropogenicznie przekształcone tereny przemysłowe (stoczniowe), wykorzystywane na ten cel od pierwszej połowy XIX w. Jest to teren nie przedstawiający istotnej wartości przyrodniczej. W granicach wodnej części przedsięwzięcia nie ma roślinności szuwarowej oraz innych gatunków roślin wodnych. Nie występują tu naturalne siedliska przyrodnicze ani cenne stanowiska fauny. W związku z zamierzonymi pracami nie nastąpi konieczność wycinki drzew i krzewów. Tak więc realizacja inwestycji nie wpłynie na zmniejszenie bioróżnorodności na tym terenie. Funkcjonowanie DOK-u po modernizacji będzie miało identyczny wpływ na środowisko przyrodnicze jak dotychczas.

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji w odniesieniu do obszarów chronionych, przedmiotowa inwestycja będzie realizowana poza formami ochrony przyrody, określonymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098). Najbliżej położonym obszarem chronionym jest obszar Natura 2000 obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Odry PLB320003, usytuowany około 540 m na wschód od terenu inwestycyjnego. W związku z charakterem przedsięwzięcia, w ocenie tutejszego organu, realizacja planowanej inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie zagrazi celom jego ochrony. Nie naruszy również spójności i integralności obszarów Natura 2000.

W związku z powyższym, w ocenie tutejszego organu, eksploatacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do pogorszenia stanu środowiska. Potwierdzeniem powyższego są również stanowiska organów współuczestniczących w postępowaniu.

Analizę oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi przeprowadził Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie, który stwierdził, iż realizacja zamierzenia nie powinna naruszać warunków higienicznych oraz stanowić zagrożenia dla ludzi.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne została przeprowadzona przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie.

Działki inwestycyjne usytuowane są w obszarze morskich wód wewnętrznych oraz częściowo w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Teren przedsięwzięcia znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód i poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

Teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) RW6000211999 Odra od Parnicy do Ujścia. Realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia obejmie około 0,12 % przekształconej już powierzchni JCWP. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym z uwagi na umiarkowany potencjał ekologiczny i poniżej dobrego stanu chemicznego, dla której stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Celem środowiskowym jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód

powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do roku 2027, z uwagi na brak możliwości technicznych.

Teren objęty wnioskiem znajduje się również w zlewni jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 3 PLGW60003 oraz JCWPd nr 4 PLGW60004. Przedmiotowe JCWPd charakteryzują się dobrym stanem chemicznym

i ilościowym oraz nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tych JCWPd.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną zarówno realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych zmian w stosunku do obecnie występujących. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na potencjał ekologiczny JCWP w rozbiciu na poszczególne jego elementy oraz na jej stan chemiczny, jak również nie wpłynie na stany chemiczne i ilościowe JCWPd. Nie będzie również kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi zawartymi w aktualnym Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania. Planowane przedsięwzięcie nie naruszy również warunków określonych w rozporządzeniu Nr 3/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (Dz. Urz. Woj. Zach. 2014 r. poz. 2431 ze zm.) oraz Nr 4/2017 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 20 marca 2017 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód zlewni Międzyodrze – Zalew Szczeciński – wyspy Wolin i Uznam (Dz. Urz. Woj. Zach. 2017 r. poz. 1224).

W związku z powyższym Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie stwierdził, że przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami. Nie nastąpi również pogorszenie potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCWP oraz stanu ilościowego i chemicznego JCWPd.

Z uwagi na realizację przedsięwzięcia w granicach obszaru morskiego, w przedmiotowym postępowaniu wypowiedział się Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który stwierdził, iż z uwagi na zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego realizacja nie powinna stworzyć zagrożenia dla środowiska wodnego. Przedstawione w karcie sposoby i rozwiązania chroniące środowisko zdaniem ww. organu powinny zminimalizować potencjalne skutki oddziaływania przedsięwzięcia na ekosystem wodny, zarówno na etapie realizacji oraz po jego zakończeniu. Biorąc pod uwagę zawężony do niezbędnego minimum zakres i charakter prac, gdzie ingerencja w obszar wód morskich jest stosunkowo niewielka, po uwzględnieniu wskazanych w karcie działań minimalizujących, zdaniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie nie powstanie zagrożenie dla środowiska morskiego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych dojdzie do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek obecności maszyn budowlanych, środków transportu, czy składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy. Uciążliwości te będą czasowe i ustąpią po zakończeniu budowy. Odnośnie etapu eksploatacji należy wskazać, iż planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przemysłowym, dla którego został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, dlatego wpisuje się w funkcje i krajobraz tego terenu. Zgodnie z § 6 ust. 3 pkt 2 Uchwały Nr X/315/19 Rady Miasta Szczecin z dnia 10 września 2019 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Żelechowa, Drzetowo-Grabowo, Stocznie” teren inwestycji położony jest w strefie „E” ochrony ekspozycji krajobrazu. Zastąpienie starego doku do remontu statków nowym i jego eksploatacja nie spowoduje zmian w krajobrazie obszaru opracowania. W dalszym ciągu będzie to teren przemysłowy z dominującą funkcją stoczniową. W związku z tym w ocenie tutejszego organu eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia zapisów ww. uchwały.

Warunki użytkowania terenu w trakcie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie ulegną istotnym zmianom w stosunku do obecnie występujących. W związku z powyższym nie nastąpią istotne zmiany związane z pogorszeniem lub zmianą klimatu, zarówno w ujęciu lokalnym, jak i regionalnym.

Teren planowanego przedsięwzięcia w części lądowej znajduje się na obszarze zagrożonym powodzią (zagrożenie powodziowe od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych). Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane przy uwzględnieniu wymagań wynikających z przepisów prawa w tym zakresie oraz uwarunkowań

określonych w obowiązującym dla terenu miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Dla przedmiotowej inwestycji zostaną zastosowane nowoczesne materiały oraz rozwiązania, których celem będzie zagwarantowanie odporności przedsięwzięcia na zachodzące zmiany klimatu, a więc przeciwdziałanie negatywnym wpływom zmieniającego się klimatu na bezpieczeństwo funkcjonowania przedsięwzięcia. W związku z tym, zmiany klimatu polegające m.in. na nagłych i zachodzących w szerokim zakresie zmianach temperatur, nawałnych opadach deszczu i śniegu, gwałtownych burzach, silnych wiatrach nie powinny wpłynąć na jej funkcjonowanie.

Teren omawianego przedsięwzięcia nie jest położony na obszarach górskich oraz nie sąsiaduje z nimi, znajduje się także poza uzdrowiskami oraz poza osuwiskami i terenami zagrożonymi ruchami masowymi. Na terenie przedsięwzięcia i w jego sąsiedztwie nie występują również jeziora oraz obszary leśne. Nie występują również zabytki podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wpisane do rejestru Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia oraz jego lokalizację w ocenie tutejszego organu nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na dobra materialne, a także powstania konfliktów społecznych. Teren przedsięwzięcia jest terenem przemysłowym położonym w sąsiedztwie innych terenów o tym samym charakterze. Mając na uwadze zakres przedsięwzięcia nie przewiduje się kumulacji oddziaływań z przedsięwzięciami znajdującymi się w sąsiedztwie.

Liczba mieszkańców gminy Miasto Szczecin na dzień 30 czerwca 2021 r., zgodnie z informacjami znajdującymi się na stronie <https://szczecin.stat.gov.pl/> wynosiła 396,5 tys., co oznacza iż gęstość zaludnienia wynosi 1322/osoby/km². Modernizacja infrastruktury nie będzie skutkowałą zwiększeniem strefy oddziaływania w stosunku do oddziaływań obecnie występujących.

Zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 poz. 1219) za poważną awarię rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Eksploatacja doków MSR Gryfia wiąże się z zapotrzebowaniem na gazy techniczne, tj. tlen i acetylen. Po uruchomieniu nowego doku roczne zużycie tlenu i acetyleny wzrosną o około 20%. Ilości gazów technicznych przewidywane do stosowania w zakładzie nie przekroczą wartości progowych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W celu ograniczenia do minimum ryzyka wystąpienia awarii należy prowadzić okresowe kontrole, przeglądy i prace konserwacyjne oraz eksploatować przedsięwzięcie zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi, tj. wyposażyć teren przedsięwzięcia w wymagane urządzenia przeciwpożarowe i gaśnice, ustalić sposoby postępowania na wypadek powstania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia, itp.

Planowana inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z wymaganiami określonymi w dziale V Bezpieczeństwo konstrukcji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Wszystkie prace w ramach przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane zgodnie z projektem oraz zasadami sztuki budowlanej i wytycznymi, wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych, pod stałym nadzorem inżynierskim. Do wykonania prac będą używane materiały z atestem. W związku z powyższym nie przewiduje się katastrofy budowlanej.

Katastrofa naturalna to zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu. Specyfika przedsięwzięcia i sposób jej realizacji oraz wskazane rozwiązania chroniące środowisko dają podstawę do stwierdzenia, iż ryzyko katastrofy naturalnej jest również mało prawdopodobne.

Obecna eksploatacja Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. w Szczecinie nie jest związana z emisją gazów i pyłów do powietrza powodującą naruszenie standardów jakości środowiska. Również modernizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

W przypadku likwidacji inwestycji oddziaływania będą zbliżone do fazy budowy.

Charakter przedsięwzięcia, jego lokalizacja a także rodzaj powstałych emisji pozwalają stwierdzić, iż przedmiotowe zamierzenie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Podsumowując, stwierdza się, iż z uwagi na charakter, skalę oraz lokalizację, realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy zachowaniu ww. działań minimalizujących, nie wpłynie znacząco negatywnie na poszczególne komponenty środowiska. Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooŚ.

Wnioskodawca dokonał opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 z późn. zm.).

Otrzymują:

1. W imieniu Wnioskodawcy – (list polecony ZPO)
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.)

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie, al. Wojska Polskiego 160, 70-481 Szczecin (ePUAP)
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Firlika 19,71-637 Szczecin – (list polecony)
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin (ePUAP)



p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska - Regionalnego Konserwatora
Przyrody w Szczecinie
Marcin Siedlecki

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego DOK-u pływającego nr 8 przy nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie”, zgodnie z art. 84 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. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji infrastruktury Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. w Szczecinie przy Nabrzeżu Gdyńskim, która umożliwi posadowienie i eksploatację DOK-u pływającego nr 8 w miejscu istniejącego (zacumowanego) DOK-u pływającego nr 1, który został wyłączony z eksploatacji w 2020 r.

Obszar inwestycyjny znajduje się w granicach administracyjnych miasta Szczecin, w granicach portu morskiego, na terenie użytkowanym przez Morską Stocznę Remontową „Gryfia” S.A. Inwestycja zostanie zrealizowana i będzie eksploatowana przy istniejącym i funkcjonującym Nabrzeżu Gdyńskim. Przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach nr: 40/4, 40/5, 40/6, 930 (obręb 3025 Szczecin); 8/6, 8/11 (obręb 3020 Szczecin) oraz 95/14 obręb 1084 Szczecin.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano:

- prace rozbiórkowe – (istniejący pirs, Nabrzeże Gdyńskie N i S, Nabrzeże Gdańskie, nawierzchnie nabrzeży, istniejąca droga technologiczna wzdłuż nabrzeża, budynek przystani promowej w narożniku z nabrzeżem Gdyńskim i Gdańskim;
- wykopy ziemne;
- wykonanie robót czerpalnych polegających na bagrowaniu toru podejściowego do rzędnej -9,5 m oraz głębi dokowej do rzędnej -17,0 m;
- lokalne umocnienie dna głębi dokowej;
Głębokość dna głębi dokowej wyniesie 17 m. Skarpy głębi zaplanowano ze spadkiem 1:5 – 1:6. Dno i skarpy głębi dokowej zaplanowano nieumocnione. Ewentualne lokalne wzmocnienie dna przewiduje się w miejscach wylotów z instalacji balastowej doku, co zostanie dokładnie ustalone na etapie realizacji projektu budowlanego.
- budowę obrzeża Gdyńskiego wnętrza dokowej na odcinku o długości około 221 m (zmiana funkcji z nabrzeża na obrzeże) poprzez wykonanie nowej ścianki szczelnej od strony wody (planowane wyjście na wodę około 2,0 m) oraz konstrukcji płytowej od strony odlądowej opartej na palach. Obrzeże zostanie zakotwione przy pomocy kotew mikropalowych. Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne zostaną wykonane na etapie projektu budowlanego. Dopuszczalne obciążenia robocze (DOR) na Obrzeżu Gdyńskim wnętrza dokowej to 40,0 kN/m² oraz 20,0 kN/m².
- rozbudowę Nabrzeża Gdyńskiego S na odcinku długości około 94 m poprzez wykonanie nowej ścianki szczelnej od strony wody (planowane wyjście na wodę około 2,0 m) oraz konstrukcji płytowej od strony odlądowej opartej na palach. Nabrzeże zostanie zakotwione przy pomocy kotew mikropalowych. Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne zostaną wykonane na etapie projektu budowlanego. Dopuszczalne obciążenia robocze (DOR) to 40,0 kN/m² oraz 20,0 kN/m².
- rozbudowę Nabrzeża Gdańskiego na odcinku około 14-20 m;
Ze względu na wykonanie głębi dokowej o nachyleniu skarp podwodnych 1:5 konieczne będzie wzmocnienie narożnika Nabrzeży Gdyńskiego i Gdańskiego. Dla wzmocnienia Nabrzeża Gdańskiego zaplanowano wyjście na wodę z konstrukcją analogiczną jak dla Nabrzeża Gdyńskiego. Długość zabezpieczonego narożnika to ok. 20 m. Dopuszczalne obciążenia robocze (DOR) to 40,0 kN/m².
- budowę pirsu, który umożliwi komunikację, od czoła doku, pomiędzy nabrzeżem a dokiem. Pirs będzie przedłużeniem Nabrzeża Gdańskiego. Na pirsie planuje się przedłużenie toru żurawia Nabrzeża Gdańskiego. Od strony południowej pirsu zamocowane zostaną ruchome rampy pozwalające na zjazd pojazdów i maszyn na dok. Ruch pionowy doku podczas wahań stanu wody będą kompensowały rampy. Pirs zaplanowano posadowić na palach stalowych rurowych. Dopuszczalne obciążenia robocze (DOR) to 40,0 kN/m²,
- wykonanie dwóch dalb cumowniczych (w formie wysp cumowniczych z grodzy ze ścianki lub palościanki) dla przycumowania nowego doku.

- zacumowanie (posadowienie) nowego DOK-u pływającego;
Dok będzie zaprojektowany zgodnie z wymaganiami przepisów klasyfikacyjnych Polskiego Rejestru Statków oraz będzie spełniał wymagania przepisów i konwencji, w tym Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL). Zaprojektowany dok będzie w kształcie litery U o konstrukcji monolitycznej, stalowej z zastosowaniem stali o podwyższonej wytrzymałości zgodnie z wymaganiami PRS. Baszty oraz ponton roboczy będą tworzyły konstrukcję ciągłą. W konstrukcji pontonu zastosowany będzie układ wzdłużny i poprzeczny. Ponton będzie posiadał 12 zbiorników balastowych dennych oraz 12 denno-burtowych. Zastosowane zostaną usztywnienia poprzeczne i wzdłużne. Dok zostanie wyposażony w odbijacze zewnętrzne, żurawie dokowe, urządzenia cumownicze i holownicze, system balastowania doku i statku, system gromadzenia ścieków pokładowych doku, systemy mediów technologicznych, instalacje elektryczne, kurtyny przeciwpływe. Dok zostanie ulokowany i eksploatowany ukośnie do Nabrzeża Gdyńskiego i zamocowany za pomocą dwóch dalb. Parametry doku:
 - długość całkowita - około 236 m,
 - szerokość zewnętrzna - około 47 m,
 - wysokość całkowita - około 19 m,
 - zanurzenie maks. doku -16 m,
 - całkowita nośność doku około 27000 DWT.
 - maksymalny udźwig doku 24000 t.
- remont istniejącej drogi technologicznej za Nabrzeżem Gdyńskim – wykonanie nowej nawierzchni (długość około 350 m, o pow. ok. 1600 m²);
- budowę ciągu pieszego wzdłuż remontowanej drogi technologicznej;
- budowę placu składowego za nabrzeżem – powierzchnia ok. 4500 m²;
- wykonanie układu oczyszczania wód z DOK-u;
- wykonanie układu kanalizacji deszczowej, w tym urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe (osadniki, separatory) z Nabrzeża Gdyńskiego;
- wykonanie instalacji technologicznych wody, kanalizacji przemysłowej (odbiór ścieków przemysłowych z doku), sprężonego powietrza, pary, tlenu i acetylenu dla potrzeb projektowanego doku oraz Nabrzeża Gdyńskiego;
- wykonanie sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej dla potrzeb projektowanego doku oraz Nabrzeża Gdyńskiego;
- odtworzenie istniejącej infrastruktury w Nabrzeżu Gdyńskim służącej do poboru i zrzutu wody z Odry Zachodniej (woda do celów technologicznych);
- odtworzenie/dostosowanie do nowej konstrukcji nabrzeża istniejących wylotów;
- wykonanie przewiertów sterowanych pod Odrą (o długości do 500 m i głębokości około 30 m od rzeki) dla potrzeb ułożenia rur osłonowych, a następnie przeciągnięcie w nich kabli 12/20 kV. Początek przewiertu planuje się na skwerze przy biurowcu na terenie Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Wyjście przewiertu zaplanowano w głębi Stoczni Szczecińskiej „WULKAN” Sp. z o.o. w rejonie placu Wp-8.

