



## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Gdańsk, dnia 7 października 2019 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11  
za dowodem doręczenia

### DECYZJA

Na podstawie

- art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), dalej ustawa OOS,
- § 2 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku DCT Gdańsk S.A. w Gdańsku, ul. Kontenerowa 7, reprezentowanej przez radcę prawnego Michała Behnke, z dnia 8.08.2018 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: **„Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku”**, wraz z wyjaśnieniami i uzupełnieniami z dnia 19.12.2019 r., 27.12.2018 r., 8.01.2019 r., 23.01.2019 r., 3.04.2019 r. i 19.04.2019 r.

działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko oraz obszary Natura 2000 ww. przedsięwzięcia (oprac. Kancelaria Radców Prawnych „CIC” Pikor, Behnke, Dmoch, Fryzowski Sp. p., lipiec 2018);
- 2) uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim, dokonane postanowieniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ1.1-MGw-8103-63/19 z dnia 7.06.2019 r. (data wpływu 19.06.2019 r.);
- 3) uzgodnienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zawarte w postanowieniu znak GD.RZŚ.435.568.2019.MBC.1 z dnia 5.06.2019 r. (data wpływu 10.06.2019 r.)
- 4) opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak SE.ZNS.80.4912.2.19 z dnia 6.06.2019 r. (data wpływu 12.06.2019 r.);

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym postępowania z udziałem społeczeństwa

orzekam:

- I. określić dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku” następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotem przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku” jest rozbudowa istniejącego głębokowodnego, morskiego terminalu kontenerowego, prowadzonego przez DCT Gdańsk SA jako operatora portowego, o nowy terminal kontenerowy „T 3”.

Przedsięwzięcie będzie realizowane wyłącznie na obszarze morskim.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowej instalacji, w rozumieniu ustawy – Prawo ochrony środowiska.

Terminal T 3 stanowić będzie infrastrukturę portową służącą do załadunku i rozładunku, połączoną z lądem, położoną w granicach Portu Gdańsk.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia w terminalu DCT Gdańsk powstaną trzy nowe nabrzeża przeładunkowe o łącznej długości ok. 1900 m.

W fazie eksploatacji użytkowanie Terminalu T 3 będzie funkcjonalnie powiązane z instalacjami: Terminalem T 1 i Terminalem T 2, przy zachowaniu odrębności i integralności każdej z tych instalacji.

Załadowniowi pod budowę terminala podlegać będzie obszar ok. 80 ha powierzchni wód morskich. Dodatkowo na obszarze wód portowych przyległych do nowopowstałych nabrzeży będą wykonane roboty czerpalne celem stworzenia akwenu podejściowego i manewrowego dla planowanych nowych nabrzeży T 3. Pogłębieniu podlegać będzie obszar o powierzchni ok. 38 ha – przylegający do Terminalu T 3, do głębokości -17,5 m Kr.

W skład Terminalu T 3 wchodzić będą ponadto: place składowe kontenerów pełnych, place składowe kontenerów chłodniczych, place składowe kontenerów pustych, tereny komunikacyjne, parking samochodów ciężarowych, wielopoziomowy parking samochodów osobowych, obiekty kubaturowe o funkcjach warsztatowych, biurowych i socjalnych, o łącznej powierzchni ok. 85 ha.

W związku z powstaniem Terminalu T 3 wymagane będą prace adaptacyjne związane z połączeniem terenu T 1 i T 3 poprzez infrastrukturę techniczną (przyłącza), które będą realizowane jako odrębne przedsięwzięcia, powiązane funkcjonalnie z Terminalem T 3.

Na teren przewidziany pod realizację przedsięwzięcia składa się obszar akwenu morskich wód wewnętrznych, nieoznaczony w ewidencji gruntów, określony przez następujące współrzędne 4 skrajnych punktów definiujących obszar terminalu oraz obszar pogłębienia:

Oznaczenie punktu	Współrzędne geograficzne (°)	
	Długość DMS	Szerokość DMS
<b>OBSZAR TERMINALU</b>		
północny skraj obszaru terminalu	18° 43' 33,84" E	54° 23' 31,38" N
zachodni skraj obszaru terminalu	18° 43' 10,47" E	54° 22' 58,82" N
południowy skraj obszaru terminalu	18° 43' 35,58" E	54° 22' 49,75" N
wschodni skraj obszaru terminalu	18° 44' 20,06" E	54° 23' 19,29" N
<b>OBSZAR POGŁĘBIENIA</b>		
północny skraj obszaru pogłębienia	18° 44' 20,06" E	54° 23' 19,29" N

zachodni skraj obszaru pogłębienia	18° 43' 35,58" E	54° 22' 49,75" N
południowy skraj obszaru pogłębienia	18° 43' 50" E	54° 22' 41" N
wschodni skraj obszaru pogłębienia	18° 44' 56" E	54° 23' 04" N

Budowa nabrzeży oraz placów składowych, powierzchni komunikacyjnych i innych elementów Terminalu T 3 będzie rozłożona na 3 etapy, obejmujące poszczególne nabrzeża przeładunkowe oraz związane z nimi place składowe.

Po zakończeniu całej rozbudowy zdolność przeładunkowa całego terminalu DCT osiągnie wartość ok. 8 mln TEU/rok.

Terminal T3 będzie pełnił funkcję terminalu multimodalnego. Zakres usług obejmie przeładunki kontenerów i ładunków drobnicowych (FCL i LCL) we wszystkich relacjach: transport morski, kolejowy i drogowy, jak też usługi składowania kontenerów i drobnicy, formowania lub rozformowania kontenerów wraz z magazynowaniem towarów. Terminal będzie w stanie obsłużyć wszystkie stosowane typy kontenerów: uniwersalne, tanki, izotermiczne, chłodnie, platformy (flat-rack) itd. Terminal T 3 będzie świadczył usługi na rzecz obrotu kontenerowego w technologii Lo-Lo i Ro-Ro (rozwiązania przestrzenne i wyposażenie terminalu umożliwić będą: przeładunek kontenerów, składowanie międzyoperacyjne kontenerów oraz ich przeformowywanie, spedycję środkami transportu lądowego (kolej, samochody), obsługę techniczną sprzętu zmechanizowanego pracującego na terenie terminalu, zapewnienie potrzeb administracyjno-socjalnych personelu zatrudnionego na terenie terminalu oraz zapewnienie potrzeb administracyjnych przedsiębiorców i instytucji związanych z obsługą terminalu. Funkcjonowanie terminalu będzie dwukierunkowe, tj. kontenery dostarczone drogą lądową do terminalu będą przeładowywane, a następnie dalej wysyłane drogą morską i odwrotnie.

Szczegółową charakterystykę przedsięwzięcia zawiera załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

## **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:**

- 1) Nie prowadzić prac bagrowniczych (czerpalnych) w okresie od 1 kwietnia do 30 czerwca.
- 2) W celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia awarii na etapie realizacji inwestycji, prace czerpalne w rejonie kanału portowego prowadzić w sprzyjających warunkach pogodowych.
- 3) W okresie kwiecień-lipiec maksymalnie ograniczyć cumowanie jednostek pływających przy falochronach, celem uniknięcia strat w lęgach gniazdujących tam ptaków.
- 4) Ograniczyć do niezbędnego minimum wykorzystanie w związku z realizacją przedsięwzięcia obszaru wód morskich o szerokości 250 m od linii brzegu, przyległego do terenu plaży i jej zaplecza, na których zgodnie z decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28 marca 2014 r. prowadzone są działania łagodzące związane z powstaniem terminalu T 2.
- 5) Roboty budowlane i inne prace, których sposób prowadzenia może posiadać znaczenie dla trwałości i efektywności działań minimalizujących realizowanych na podstawie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28 marca 2014 r., prowadzić pod nadzorem ornitologa.
- 6) W celu ograniczenia oddziaływania na ichtiofaunę i ssaki morskie stosować procedurę soft start (przepłaszanie ryb i ssaków z miejsca realizacji planowanej inwestycji).
- 7) Prace polegające na ingerencji w dno, w tym prace pogłębiarskie, prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
- 8) Sukcesywnie usuwać pojawiające się trzciny i wierzby na brzegu po wschodniej stronie terminalu T1.

- 9) Zaplecze budowy zorganizować na terenie terminali T1 i T2.
- 10) Teren budowy wyposażać w sorbenty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych.
- 11) Przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia wdrożyć procedury rozpoznania i oczyszczenia terenu przewidzianego pod realizację przedsięwzięcia z niewybuchów i innych pozostałości działań militarnych.
- 12) Przed przystąpieniem do prac czerpalnych przeprowadzić badania urobku celem ustalenia, czy mają do niego zastosowanie przepisy o odpadach.
- 13) Urobek zanieczyszczony, jak również namuły składować na kłapowisku morskim.
- 14) Urobek niezanieczyszczony spełniający wymagania techniczne wykorzystać do wypełniania przestrzeni podlegającej załadowniu w obrębie planowanego przedsięwzięcia.
- 15) Do prac pogłębiarskich zastosować pogłębiarkę ssącą ze spulchniaczem mechanicznym; dopuszcza się możliwość zastosowania do wyrównywania dna pogłębiarki chwytakowej posiadającej szczelne zamknięcie chwytaków;
- 16) Podczas zrzucania urobku na kłapowisku kontrolować pozycję szaland za pomocą urządzeń nawigacyjnych, ponadto uwzględnić prądy podwodne oraz prędkość ruchu jednostki pływającej; prędkość poruszania pogłębiarki i szaland zrzucających urobek na kłapowisko nie może przekraczać wartości 1 węzła;
- 17) Samochody opuszczające teren budowy oczyścić w celu ochrony dróg publicznych; w tym celu na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko lub wykonać tymczasowo myjnie oraz wyposażać je w urządzenia myjące.
- 18) Teren budowy codziennie sprzątać z pozostawionych przez pracowników butelek po napojach, które stanowią pułapki dla owadów;
- 19) Opracować i wdrożyć procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych (np. rozszczelnienie kontenera z substancjami niebezpiecznymi, kolizje statków) na terenie terminalu. Osoby biorące udział w ratowaniu ptaków, mających styczność z wodami zaolejonymi, odpowiednio przeszkolić w tym zakresie.
- 20) Wody deszczowe z terenu terminalu podczyścić w separatorze substancji ropopochodnych oraz osadnikach.
- 21) Opracować i wdrożyć procedury dotyczące kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi, przewidujące m.in. wykluczenie magazynowania wszystkich takich środków transportowych w jednym, wyznaczonym miejscu.
- 22) Terminal wyposażać w ciągniki z wanną odstawczą na kontenery ciekące; zebrany odciek gromadzić i przekazywać uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia.

#### WARUNKI DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI:

Warunki wykorzystania obszaru morskiego na etapie realizacji inwestycji:

- 1) W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy postępować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów oraz innych substancji (Dz. U. z 2006 r. nr 22 poz. 166).
- 2) Stosowany sprzęt budowlany musi być sprawny technicznie.
- 3) Plac budowy musi być wyposażony w przenośne sanitariaty.
- 4) Rejon inwestycji musi być zabezpieczony przed ewentualnymi rozlewami olejowymi (wyposażenie w środki do zwalczania rozlewów, m.in. sorbenty, zapory przeciwolejoye).
- 5) Gospodarka odpadami winna być zgodna z wymogami ustawy o odpadach. tj. wyznaczenie miejsc do tymczasowego magazynowania odpadów i ich odbiór przez

uprawnione podmioty.

- 6) Wszelkie zanieczyszczenia z jednostek pływających wykonujących prace budowlane muszą być zdawane do portowych urządzeń odbiorczych.
- 7) W przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia prac na obiekty podwodnego dziedzictwa kulturowego (przedmioty, co do których istnieje przypuszczenie, iż mogą one być zabytkami), należy postępować zgodnie z przepisami art. 32 i art. 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446 z późn. zm.)
- 8) Prace czerpalne należy prowadzić poza okresem wegetacyjnym, tj. poza okresem kwiecień - sierpień.

Warunki wykorzystania obszaru morskiego na etapie eksploatacji inwestycji:

- 1) Ścieki opadowe mogą być odprowadzane do basenu portowego po ich podczyszczeniu.
- 2) Należy przewidzieć pojemniki na odpady pochodzące z jednostek pływających korzystających z terminalu.
- 3) Należy zorganizować i nadzorować sprawność funkcjonowania systemu informacji dla użytkowników portu dot. ograniczeń w żegludze wynikających z Zarządzenia porządkowego nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3.04.2014 r.

WARUNKI REGIONALNEGO DYREKTORA GOSPODARKI WODNEJ W GDAŃSKU  
PAŃSTWOWEGO GOSPODARSTWA WODNEGO WODY POLSKIE:

- 1) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie planowanego przedsięwzięcia.
- 2) Wyposażyć terminal kontenerowy T 3 w powierzchniowo czynne sorbenty pływające oraz barierę odcinającą, zapobiegającą rozprzestrzenianiu się wycieku na powierzchni wody.
- 3) Wody opadowe ze szczelnych nawierzchni terminalu T 3 odprowadzać do kanalizacji deszczowej.
- 4) Sieć kanalizacji deszczowej zaopatrzyć w separatory i piaskowniki.
- 5) Wody opadowe odprowadzać do wód portowych za pomocą max. 35 wylotów usytuowanych w nabrzeżu, falochronie lub innych konstrukcjach brzegowych. Wyloty rozmieścić odpowiednio w stosunku do zlewni z których odprowadzane są wody opadowe. Średnice wylotów dostosować do typu sieci kanalizacyjnej.
- 6) Zaplecze budowy zlokalizować na działkach: 69, 70, 72, 75/1, 75/2, 104 obręb 86 oraz 45 obręb 144, jak również na terenie terminalu T 1, a następnie na gotowych już fragmentach T 3.
- 7) Do prac czerpalno-refulacyjnych zastosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczające zmętnienie wody.
- 8) Na terenie budowy wyznaczyć, utwardzić i odwodnić miejsca do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów.
- 9) Odpady wytwarzane w trakcie realizacji przedsięwzięcia zbierać w sposób selektywny i magazynować je w wyznaczonym w tym celu miejscu, niedostępnym dla osób trzecich, w odpowiednich do rodzaju odpadów, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, w sposób, który nie zmniejsza przydatności tych odpadów do dalszych, zakładanych procesów odzysku czy unieszkodliwiania odpadów.
- 10) Czasowe drogi dojazdowe wykonywać jako odsączalne, rozbieralne, z elementów nie powodujących zanieczyszczenia środowiska.
- 11) Przed realizacją prac czerpalnych przeprowadzić badania urobku w celu określenia jego przydatności.

#### WARUNKI PAŃSTWOWEGO GRANICZNEGO INSPEKTORA SANITARNEGO W GDYNI:

- 1) Oznakować teren budowy i zapewnić właściwą organizację robót budowlanych z zastosowaniem sprawnego sprzętu i środków ochrony osobistej pracowników,
- 2) Zorganizować zaplecze budowy z właściwymi urządzeniami sanitarnymi.
- 3) Dostosować terminy i harmonogram prac do sezonu turystycznego,
- 4) Przeprowadzić kampanię informacyjną, gdyby prace musiały odbywać się w okresie natężonego ruchu turystycznego.
- 5) Prowadzić roboty hydrotechniczne i budowlane, przez wykonawców posiadających odpowiednie doświadczenie i uprawnienia oraz przeszkolonych pracowników,
- 6) Prowadzić prace budowlane w warunkach atmosferycznych pozwalających na ich precyzyjne wykonanie oraz zgodnie z wybraną technologią.
- 7) Stworzyć odpowiednio zabezpieczone miejsca magazynowania materiałów i urządzeń,
- 8) Zastosować materiały i urządzenia posiadające atesty i dopuszczenia do użytkowania oraz takie, które będą spełniały wymagania ochrony środowiska,
- 9) Wydzielić i odpowiednio zabezpieczyć miejsca gromadzenia odpadów i opracować procedury utylizacji powstających odpadów, w tym niebezpiecznych.
- 10) Określić i aktualizować procedury postępowania z masami ziemnymi i sposób kwalifikowania ich jako odpady.
- 11) Zagospodarować urobek czerpalny zgodnie z założonym przeznaczeniem, uwzględniając jego jakość oraz uzyskując odpowiednie zezwolenia,
- 12) Określić procedury postępowania na wypadek pożaru i sposób postępowania ze ściekami pożarowymi,
- 13) Określić procedury postępowania w celu identyfikacji i ewentualnego usuwania przedmiotów metalowych, w tym wybuchowych,
- 14) Aktualizować na bieżąco procedury opisujące sposoby zapobiegania awariom i reagowania na nie,
- 15) Zapewnić odpowiednie odprowadzanie wód deszczowych z właściwym systemem podczyszczającym,
- 16) Zapewnić odpowiednie utrzymanie i konserwację maszyn i urządzeń budowlanych,
- 17) Eliminować pracę maszyn i urządzeń budowlanych na biegu jałowym i przy obciążeniach maksymalnych.
- 18) Prowadzić prace budowlane w sposób minimalizujący zanieczyszczenie wód i terenów przyległych,
- 19) Prowadzić monitoring geodezyjny oraz regularne kontrole stanu technicznego budowli i instalacji zlokalizowanych w sąsiedztwie prowadzonych robót,
- 20) Ograniczyć oświetlenie terenu do niezbędnego minimum,
- 21) Zainstalować i obsługiwać wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: oświetlenia nawigacyjne, znaki ostrzegawcze i boje sygnalizacyjne,
- 22) Projekt budowlany uzgodnić pod względem wymogów higienicznych i sanitarnych.

W przypadku, gdy wskazane wyżej warunki odnoszą się do tego samego przedmiotu, przyjąć wymagania najbardziej idące.

#### **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

- 1) Rzędną nabrzeża Terminalu ustalić na minimalnym poziomie 3,0 m n.p.m.
- 2) Przyjąć jako preferencję zastosowanie w Terminalu w całości suwnic zasilanych elektrycznie, z których emisja będzie zachodzić jedynie w przypadku awarii zasilania i konieczności uruchomienia zainstalowanych na nich agregatów prądotwórczych.

- 3) W projekcie przewidzieć budowę przyłączy elektrycznych w nabrzeżach, jak również możliwość zasilania pojazdów silnikami na gaz (LNG, LPG, CNG).
- 4) W fazie projektowania sporządzić szczegółowy bilans ilości i jakości wód opadowych dla celów projektu gospodarki wodno-ściekowej Terminalu T 3.
- 5) Zaprojektować sposób postępowania z odciekami zebranym w przypadku zastosowania procedur związanych ze stwierdzeniem wycieku z kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi.
- 6) Zaprojektować, w porozumieniu z ekspertem-ornitologiem, oświetlenie obiektów i urządzeń wysokich, które mogą być źródłem kolizji z ptakami.
- 7) W projekcie zapewnić punkt odbioru ścieków i odpadów ze statków.
- 8) W projekcie zapewnić dostawę energii elektrycznej do zacumowanych jednostek, w celu ograniczenia pracy agregatów zasilanych olejem napędowym.

**4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:**

- nie określa się – przedsięwzięcie nie obejmuje zakładu o zwiększonym albo dużym ryzyku spowodowania poważnej awarii przemysłowej.

**5. Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

- nie określa się – przedsięwzięcie nie jest źródłem znaczących oddziaływań na terytorium innych państw.

**II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:**

1. wykonania, po uruchomieniu Terminalu T 3, pomiarów hałasu w celu określenia rzeczywistego zasięgu oddziaływania akustycznego i porównania obliczonego równoważnego poziomu dźwięku A z faktycznie występującym oddziaływaniem hałasu na granicy wschodniej, północnej, południowej i zachodniej zakładu oraz w kierunku najbliższych położonych budynków mieszkalnych dzielnicy Stogi, jak również na plaży i kąpielisku Stogi. Pomiary hałasu wykonać w porze dnia i nocy na głównych kierunkach propagacji hałasu z terenu DCT. Wyniki pomiaru przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od dnia przystąpienia do użytkowania Terminalu T 3.
2. sporządzenia, w okresie 1, 3, 5 roku od dnia przystąpienia do pierwszych operacji przeładunkowych po zakończeniu budowy Terminalu T3, analizy porealizacyjnej, obejmującej zakresem:
  - 1) ocenę wpływu istnienia i eksploatacji Terminalu T3 na cele, trwałość i efektywność działań minimalizujących w odniesieniu do sieweczki obrożnej (*Charadrius hiaticula*), rybitwy białoczelnej (*Sterna albifrons*), przeprowadzonych na podstawie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28 marca 2014 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Terminalu T 2. W przedłożonej ocenie należy przedstawić propozycje ewentualnych nowych działań lub korekty działań dotychczas prowadzonych, jeżeli z analizy wyniknie, że skuteczność tych działań uległa obniżeniu w następstwie powstania i eksploatacji Terminalu T 3. Należy prowadzić w okresie realizacji przedsięwzięcia monitoring przyrodniczy w zakresie niezbędnym i odpowiednim dla pozyskania danych do analizy porealizacyjnej w tym zakresie;

- 2) ocenę gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami powstającymi w związku eksploatacją Terminalu T3;  
wykonaną analizę porealizacyjną przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac nad analizą.

**III. Stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.**

**IV. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.**

**V. Uczynić mapę z lokalizacją przedsięwzięcia załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.**

### **UZASADNIENIE**

W dniu 8.08.2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek DCT Gdańsk S.A. w Gdańsku, reprezentowanej przez r.pr. Michała Behnke, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „*Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku*”.

Do wniosku, po uzupełnieniach, dołączono wymagane przez art. 74 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy zasadniczej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie ono oddziaływać, wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie oddziaływać realizowane przedsięwzięcie.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane wyłącznie w obszarze morskim, w obrębie morskich wód wewnętrznych Portu Północnego w Gdańsku, określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz. U. z 2012 r., poz. 650).

Na teren przewidziany pod realizację przedsięwzięcia składa się obszar akwenu morskich wód wewnętrznych określony przez współrzędne 4 skrajnych punktów definiujących obszar terminalu oraz obszar pogłębienia, przywołane w pkt I decyzji oraz załączniku nr 1 do decyzji.

W świetle treści pierwotnego podania, teren przewidziany pod realizację przedsięwzięcia obejmował ok. 95 ha obszaru morskiego do załadownienia oraz 38 ha obszaru morskiego do pogłębienia. W toku postępowania, w procesie oceny oddziaływania na środowisko Wnioskodawca ograniczył powierzchnię przewidzianą do załadownienia do ok. 80 ha, ograniczając zarazem planowaną zabudowę w polu widoczności kąpieliska morskiego Stogi. Ograniczenie to podyktowane zostało m.in. konfliktem społecznym, jaki miał miejsce na tle treści proponowanych przez Miasto Gdańsk zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska i stanowi konsekwencję dla analizy wariantowej przeprowadzonej przez inwestora. Ograniczenie to stanowi zarazem instrument zmniejszenia oddziaływania na ludność i warunki życia ludzi, powodowanego planowaną rozbudową zakładu DCT Gdańsk S.A.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla potrzeb uzyskania pozwolenia na budowę.

Przedmiotem przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku” jest rozbudowa istniejącego głębokowodnego, morskiego terminalu kontenerowego, prowadzonego przez DCT Gdańsk SA jako operatora portowego, o nowy terminal kontenerowy określany obecnie nazwą „T 3”. Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowej



instalacji, w rozumieniu ustawy – Prawo ochrony środowiska. Terminal T 3 stanowić będzie infrastrukturę portową służącą do załadunku i rozładunku, połączoną z lądem, położoną w granicach Portu Gdańsk. W wyniku realizacji przedsięwzięcia w terminalu DCT Gdańsk powstaną trzy nowe nabrzeża przeładunkowe o łącznej długości ok. 1900 m. W fazie eksploatacji użytkowanie Terminalu T 3 będzie funkcjonalnie powiązane z instalacjami: Terminalem T 1 i Terminalem T 2, przy zachowaniu odrębności i integralności każdej z tych instalacji. Budowa nabrzeży oraz placów składowych, powierzchni komunikacyjnych i innych elementów Terminalu T 3 będzie rozłożona na 3 etapy, obejmujące poszczególne nabrzeża przeładunkowe oraz związane z nimi place składowe. Powiększenie całości zakładu w pierwszej fazie rozbudowy umożliwi podwyższenie zdolności przeładunkowej terminalu DCT o ok. 1,3–1,7 (max 2 mln) TEU. W kolejnych dwóch fazach roczna zdolność przeładunkowa terminalu DCT ma być zwiększana o kolejnych 1,3–1,7 (max 2) mln TEU. Po zakończeniu całej rozbudowy zdolność przeładunkowa całego terminalu DCT osiągnie wartość ok. 8 mln TEU/rok.

Planowane przedsięwzięcie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie § 2 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako przedsięwzięcie przynależne do prawnej kategorii „przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Realizacja przedsięwzięcia, noszącego cechy rozbudowy, przekracza bowiem samodzielnie progi określone w § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięcie („porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. nr 33, poz. 179), w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku, połączona z lądem lub położona poza linią brzegową, do obsługi statków o nośności większej niż 1 350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. nr 127, poz. 857) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z wyłączeniem przystani dla promów”). W związku z powyższym planowane przedsięwzięcia wymaga również obowiązkowo oceny oddziaływania na środowisko.

Związek przedsięwzięcia z infrastrukturą portową i jego status są dodatkowo wyjaśnione dla potrzeb określenia jego kwalifikacji w pismach Zarządu Morskiego Portu Gdańsk znak DN/034/74/70/2012 z dnia 18.10.2012 r. oraz znak IP/340/2019/WJ z dnia 16.11.2018 r.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 1 ustawy OOŚ decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Ponieważ przedsięwzięcie jest planowane do realizacji na obszarze wód morskich, powyższe powoduje, że stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy OOŚ organem właściwym do rozpoznania sprawy i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku. Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy OOŚ wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. Organami właściwymi do współdziałania przy wydaniu niniejszej decyzji są, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy OOŚ - Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni; pkt 2 w zw. z art. 78 ust. 1 pkt 2 tej ustawy - Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni; pkt 4 - Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Z uwagi na potencjalną możliwość wystąpienia znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000, zakresem przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia objęto również oddziaływania na cele ochrony wyznaczone dla tych obszarów, ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000.

Wniosek oraz raport o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wpisane zostały do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 i 16

ustawy OOS pod numerami, odpowiednio, 36/2019, 738/2019. Wnioskodawca nie zażądał wyłączenia jawności któregośkolwiek z przedstawionych przy podaniu lub w toku postępowania dokumentów.

Zgodnie z art. 61 § 4 Kpa pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.2 z dnia 17.09.2019 r. zawiadomiono o wszczęciu postępowania strony postępowania, zidentyfikowane na podstawie danych wniosku oraz ewidencji gruntów i budynków, jak też Prezydenta Miasta Gdańska, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Ponieważ zidentyfikowanych stron postępowania jest mniej niż 20, doręczeń dokonywano zgodnie z art.39 Kpa. O czynnościach postępowania z udziałem społeczeństwa informowano w drodze obwieszczeń.

#### **W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje:**

Realizacja planowanego przedsięwzięcia stanowi przejaw wdrożenia regionalnych oraz lokalnych strategii oraz programów w zakresie gospodarki morskiej, transportu i zagospodarowania terenów, takich jak:

- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” przyjęta uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Dz.U. z 2012, poz.252),
- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025” przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 r.,
- „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku” przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r.; projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (w trakcie opracowywania w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej),
- Uchwała nr 14/2016 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, której rozwinięcie i operacjonalizacja zawarte są w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” przyjętej przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r.
- „Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020”, przyjęta przez Sejmik Województwa Pomorskiego uchwałą nr 458/XXII/12 z dnia 24 września 2012 r.,
- „Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020” - załącznik do uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 604/XXVI/08 z dnia 29 września 2008 roku,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

Dokumenty te są w niniejszej sprawie wyznacznikiem celowości realizacji przedsięwzięcia z punktu widzenia interesu publicznego wywodzonego z potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego oraz rozwoju regionalnego.

Teren planowanego przedsięwzięcia, z racji iż stanowi obszar wód morskich, nie jest objęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Na dzień wydania niniejszej decyzji dla obszaru tego nie został również ustalony plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, o jakim mowa w art.37<sup>1</sup> i n. ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 ze zm.)

Zgodnie z art.59 ust.1 pkt 1 ustawy OOS realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Stosownie do definicji zawartej w art.3 ust.1 pkt 8 ustawy OOS, ocena taka obejmuje w szczególności: 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, 2) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, 3) zapewnienie możliwości

udziału społeczeństwa w postępowaniu. W myśl art.62 ustawy OOS w procesie takiej oceny określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, d) wzajemne oddziaływanie między ww. elementami, dostępność do złóż kopalin, ryzyko wystąpienia poważnych awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych, możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wymagany zakres monitoringu. Z powyższych względów przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000, odwołuje się do ww. czynników w sposób łączny, opierając wnioski tej oceny o metodę zintegrowanego podejścia. Wynikami dla powyższej oceny, przyjmującymi postać uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia są: określenie możliwości oraz sposobów zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określenie wymaganego zakresu monitoringu. Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w niniejszej sprawie.

Przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionym przez wnioskodawcę raporcie o ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odpowiada pod względem struktury treści art.66 ustawy OOS, a jego ustalenia są spójne, logiczne i przekonujące. Ustaleń dokonano także w łączności z informacjami ze standardowych formularzy danych opisujących obszary Natura 2000, na które oddziałuje przedsięwzięcie. Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów RDOŚ podzielił w całości ustalenia i ocenę przedstawioną w stanowisku organów współdziałających.

Prognozowanie i ustalenie istotności oddziaływań prowadzono na podstawie analizy danych inwentaryzacyjnych i literaturowych oraz doświadczeń autorskich zespołu, związanych z inwestycjami o charakterze przemysłowym, realizowanymi na wybrzeżu Zatoki Gdańskiej.

Raport o oddziaływaniu na środowisko dalej raport oos został sporządzony zgodnie z wymaganiami art. 66 ustawy OOS. Ocena oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko oparta została o materiały archiwalne, opracowania branżowe, literaturę przedmiotu i doświadczenie autorów. W ocenie wykorzystane zostały w szczególności, ze względu na nośność zawartych w nich danych, wyników badań i inwentaryzacji przyrodniczej, i wniosków:

- 1) dokumentacja istniejącego Terminala Kontenerowego DCT w Gdańsku,
- 2) dokumentacja przedsięwzięć planowanych do realizacji w bezpośrednim sąsiedztwie DCT:
  - a) raport o oddziaływaniu na środowisko, Transprojekt Gdański, 2015 [Transprojekt 2015. Raport o oddziaływaniu na środowisko pn. „Rozbudowa toru podejściowego z powiększeniem jego szerokości i głębokości technicznej wraz z wykonaniem obrotnicy o średnicy 750m, w ramach modernizacji toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku.”. Transprojekt Gdański Sp. z o.o., Gdańsk 2015 r.]
  - b) raport o oddziaływaniu na środowisko, ECG Orbital, 2015 [Orbital 2015. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Falochrony osłonowe w Porcie Północnym w Gdańsku” Gdynia. Wrzesień 2015.]
- 3) raport z monitoringu ornitologicznego na obszarze Portu Północnego w Gdańsku [[Orbital 2016. „Raport końcowy z realizacji monitoringu ornitologicznego na obszarze Portu Północnego w Gdańsku.” Okres realizacji zadania: listopad 2015 – październik 2016 (Urząd Morski w Gdyni)]]

Punktem wyjścia dla prac nad raportem oos było określenie obecnego stanu środowiska, identyfikacja form ochrony przyrody i krajobrazu oraz obiektów dziedzictwa kulturowego na terenie przewidzianym pod realizację przedsięwzięcia i w obszarze jego potencjalnego oddziaływania, jak również analiza dostępnej dokumentacji w tym zakresie. Na bazie wyżej

wymienionej dokumentacji określony został zakres przewidywanego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na adekwatność i aktualność dostępnych danych wykluczona została potrzeba przeprowadzania odrębnych badań przyrodniczych i inwentaryzacji.

Do analiz odnoszących się do większości elementów przyrodniczych wykorzystano wyniki inwentaryzacji prowadzonej przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni (Transprojekt 2015).

Do analiz makrozoobentosu wykorzystano wyniki inwentaryzacji prowadzonej przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni (Transprojekt 2015). Najbliższe punkty badawcze były zlokalizowane w odległości ok 700 metrów od planowanej inwestycji. Badania przeprowadzono trzykrotnie w ciągu roku, obejmując okresy: wiosenny – kwiecień; letni – lipiec; jesienny – październik.

Dodatkowo do charakterystyki makrozoobentosu wykorzystano wyniki zgromadzone na potrzeby przygotowania dokumentacji dla budowy falochronów osłonowych. We wrześniu 2014 r. pobrano próby makrozoobentosu w 15 miejscach zlokalizowanych w rejonie planowanych prac (Wołowicz 2014).

Badania i połowy ichtiofauny przeprowadzone były w 2014 r. (Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni (Transprojekt 2015)), w cyklu rocznym w trzech okresach: wiosenno-letnim, letnim i jesiennym. Czas trwania jednego cyklu połowów trwał 2 dni, przy założeniu codziennego wybierania z narzędzi złowionych ryb. (Transprojekt, 2015) Obszar połowów znajduje się w odległości 1-3 km od obszaru planowanej inwestycji T 3. Wybrane zagadnienia (występowanie minogów oraz ichtiofauna występująca w strefie brzegowej) zostały poddane analizie na podstawie dostępnych materiałów literaturowych.

Badania ornitologiczne prowadzone były na obszarze Portu Północnego i na akwenach przyległych na rzecz Urzędu Morskiego w okresie listopad 2015 – październik 2016 (Orbital 2016); badania przebiegały także na zlecenie DCT na obszarze prowadzonych przyrodniczych działań łagodzących na plaży na wschód od T 1. Podstawowe znaczenie dla wnioskowania o wpływie planowanej inwestycji na ptaki miały badania prowadzone bezpośrednio na terenie planowanej inwestycji (Orbital 2016), obejmującym fragment akwenu wodnego Zatoki Gdańskiej. Charakterystykę teriofauny morskiej oparto głównie na dostępnych źródłach literaturowych i badawczych.

Planowana inwestycja realizowana będzie wyłącznie na obszarze akwenu morskiego. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się powierzchnie lądowe całkowicie zajęte pod istniejące nabrzeża i tereny portowe istniejącego DCT. Są to obszary całościowo pokryte nawierzchniami sztucznymi, budynkami i urządzeniami służącymi do przeładunku i transportu, całkowicie pozbawione szaty roślinnej. W związku z tym nie prowadzono szczegółowych badań flory i roślinności lądowej. W ramach oceny oddziaływania na środowisko dokonano jedynie ogólnego przeglądu typów zbiorowisk roślinnych, ograniczając się do terenu położonego na dalszym zapleczu lądowym – w odległości ponad 300 m na południe od wschodniej części planowanego Terminala T3. Do charakterystyki roślinności wykorzystano wyniki badań inwentaryzacyjnych prowadzonych w 2012 i 2013 roku na potrzeby Raportu o oddziaływaniu na środowisku rozbudowy terminala T 2 oraz dane zgromadzone w trakcie typowania obszaru prowadzenia przyrodniczych działań łagodzących w ramach ww. opracowania. Dodatkowo wykonano terenowe rozpoznanie typów siedlisk i zbiorowisk roślinnych w maju 2018 r. Inwentaryzację/waloryzację roślinności i siedlisk przyrodniczych prowadzono metodą marszrutową i systematycznego spisu florystycznego (Faliński 1990) na całej powierzchni objętej opracowaniem.

Do przeprowadzenia analizy rozprzestrzeniania substancji zanieczyszczających w powietrzu wykorzystano program obliczeniowy OPERAT FB, zgodnie z referencyjnymi metodami

modelowania substancji w powietrzu, zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

Nie określano emisji dwutlenku siarki  $SO_2$  dla pojazdów technicznych (suwnice, ciągniki, podnośniki, układarki) a także dla agregatów prądotwórczych wyposażonych w silniki diesla. Założono, że 100% emitowanego pyłu stanowi pył zawieszony  $PM_{2,5}$ .

Z uwagi na lokalizację ocenianego przedsięwzięcia projektowanego na terenie działającego Terminalu Kontenerowego przy ul. Kontenerowej 7 w Gdańsku oraz usytuowanie najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej w dość dużej odległości (ok. 1000 m) uznano, że najwłaściwszą metodą oceny oddziaływania będzie metoda obliczeniowa. Podstawą merytoryczną wykonania oceny oddziaływania i obliczeń jest Polska Norma PN-ISO 9613-2 - Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania, która została zaimplementowana w programie komputerowym SoundPLAN 7.4.

Ocenę oddziaływania hałasu w środowisku przeprowadzono zgodnie z przyjętymi, następującymi założeniami w modelu obliczeniowym: standard obliczeń emisji – norma ISO 9613-2, wskaźniki oceny –  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$ , źródła hałasu - punktowe, liniowe typu budynek, odbicia wielokrotne, stała wysokość siatki obliczeniowej ponad terenem równa 1,5 m, wilgotność na poziomie 70%, temperatura 10° C.

Rozstrzygnięcie sprawy oparto o następujący stan faktyczny:

Głębokowodny terminal kontenerowy DCT Gdańsk rozpoczął działalność operacyjną w 2007 r.

Teren Terminalu Kontenerowego DCT obejmuje część lądową i morską; część lądowa została częściowo narefulowana materiałem z pogłębiania toru podejściowego.

W skład Terminalu Kontenerowego DCT (rozumianego jako przedsiębiorstwo DCT Gdańsk SA a zarazem jako zakład, w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo ochrony środowiska) wchodzi obecnie dwa autonomiczne funkcjonalnie Terminale: T 1 i T 2.

Terminal Kontenerowy DCT świadczy usługi portowe, związane z przeładunkami kontenerów i innych ładunków transportowanych drogą morską. W Terminalu przeładowuje się głównie kontenery oraz inne ładunki w relacjach: statek – plac składowy – środki transportu lądowego (samochody lub wagony kolejowe) i odwrotnie. Część kontenerów obsługiwana jest w tranzycie w relacjach: statek – plac składowy – statek. Możliwe są także przeładunki z pominięciem placu składowego – ze statku na samochody, albo odwrotnie – bezpośrednio z lądowych środków transportu na statki.

Terminal świadczy usługi w systemie przeładunku pionowego Lo-Lo (ang. Lift on – Lift off) oraz poziomego Ro-Ro (ang. Roll On / Roll Off).

W 2011 r. terminal zaczął obsługiwać kontenerowce klasy 3E o pojemności 15 500 TEU, a następnie również większe statki. Największy obsługiwany dotychczas statek miał pojemność 21 500 TEU.

W roku 2017 terminal przeładował w sumie prawie 1,6 mln TEU.

W styczniu 2015 roku rozpoczęto budowę nowego nabrzeża terminalu celem istotnego zwiększenia zdolności przeładunkowych DCT do poziomu 3 mln TEU. Inwestycja ta była realizowana zgodnie z decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WOO-4211.29.2013.AT.9 w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia „Budowa Terminalu Kontenerowego T 2 o zdolności przeładunkowej 2 500 000 TEU w Porcie Północnym w Gdańsku”. Jesienią 2016 roku zakończono te etapy inwestycji, które umożliwiły uruchomienie nabrzeża przeładunkowego i część powierzchni składowej i komunikacyjnej. Planowany docelowy zakres rozbudowy DCT w ramach T 2 pozwoli na osiągnięcie zdolności przeładunkowych na poziomie 3,5 mln TEU.

Obecnie powierzchnia terminalu (powierzchnia dzierzawiona przez DCT) wynosi ok. 90 ha, a długość eksploatacyjna nabrzeży przeładunkowych wynosi ok. 1 300 m. Terminal eksploatuje suwnice nabrzeżowe oraz suwnice samojezdne. Ponadto terminal obsługiwany jest przez: ciągniki do naczep placowych, wózki podnośnikowe do kontenerów pełnych, wózki podnośnikowe

do kontenerów pustych, sztaplarki. Bocznica kolejowa działa w oparciu o tory załadunkowe. Place składowe kontenerów są podzielone na sektory, w których kontenery układane są w tzw. blokach. Typowy blok składa się z 7–8 kontenerów ułożonych obok siebie; w każdym pionie może być maksymalnie 5 kontenerów (warstw). W każdym z sektorów znajduje się typowo po 8 bloków. Przejazdy pojazdami przemieszczającymi kontenery odbywają się pasami komunikacyjnymi oddzielającymi poszczególne sektory. W wydzielonych rejonach składowane są kontenery chłodnicze, zasilane energią elektryczną ze stacji transformatorowych położonych w sąsiedztwie bloków składowych.

Ponadto, w obrębie terminalu (zakładu) funkcjonują: magazyn do prowadzenia prac przeładunkowych, budynek warsztatu, budynek administracyjny, kompleks bramowy, główny punkt zasilania energetycznego (GPZ), budynek pompowni z agregatem prądotwórczym, stacja transformatorowa, zbiornik wody przeciwpożarowej. Do obsługi pojazdów wybudowano: myjnię, wagę samochodową i stację paliw.

Na terenie Terminalu DCT znajdują się sieci i urządzenia branży elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej oraz teleinformatycznej.

Teren planowanego przedsięwzięcia, znajduje się na obszarze morskim, w rejonie północnej części wyspy Stogi, w sąsiedztwie administracyjnych granic miasta Gdańska. Obejmuje antropogenicznie przekształcone tereny portu, w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego Morskiego Terminala Kontenerowego T 1 (od zachodu) i niezagospodarowany dotąd akwen morski, rozciągający się na wschód i północny-wschód od niego na odległość ok. 500 m. Obszar ten wchodzi w skład kompleksu portowego Portu Północnego w Gdańsku, administrowanego przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Teren zaplecza lądowego inwestycji w zdecydowanej większości zajmuje obszar infrastruktury portowej składającej się na zakład DCT, z zabudową administracyjną i technologiczną, komunikacją drogową i kolejową. Jedynie na wysokości wschodniej części planowanej inwestycji, w części lądowej znajdują się tereny dotąd niezabudowane, obejmujące plażę oraz wał wydmy o urozmaiconym ukształtowaniu i wysokościach bezwzględnych do 5 m n.p.m., dalej na południe porośnięty lasem. Występują tu zagłębienia międzywydmy, okresowo lub stale wypełnione wodą. Część z nich jest pozostałością po nielegalnej eksploatacji bursztynu.

Obszar charakteryzuje się budową geologiczną, której powstanie związane było z rozwojem delty Wisły i oddziaływaniem morfogenetycznym morza Bałtyckiego w okresie transgresji lityrnowej i współcześnie. Dno morskie na terenie planowanej inwestycji wyścielają osady wieku holoceniowego, wykształcone jako pokrywa piasków, piasków mulistych morskich i lagunowych oraz warstwy piasków i mułków współczesnego czoła delty.

Wyniki badań stanu czystości osadów w rejonie funkcjonującego Terminalu i na terenie Portu Północnego w miejscach porównywalnych do tego, w którym mają być prowadzone prace pogłębiarskie, wskazują, że nie należy spodziewać się, aby wydobyty urobek posiadał cechy odpadów niebezpiecznych. W związku z powyższym istnieć będzie możliwość deponowania osadów, w szczególności namulów i ilów, na kładowisko morskie (w ramach procedury przemieszczania osadów w obrębie wód powierzchniowych w celu związanym z gospodarowaniem wodami lub drogami wodnymi, która nie podlega przepisom ustawy o odpadach).

Rejon projektowanych prac znajduje się na wschód i północny-wschód od Morskiego Terminala Kontenerowego (T 1). Obecność falochronów Portu Północnego sprawia, że w omawianym rejonie dominują procesy akumulacji osadów. Obszar planowanej inwestycji znajduje się w zakresie głębokości od ok. 4 do 10 m. Przez środkową część terenu planowanego terminala – w odległości ok. 900-950 m od brzegu - przebiega izobata 7,5 m.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze morskim, poza wyznaczonymi jednolitymi częściami wód podziemnych. W otoczeniu lądowym planowanej inwestycji występuje główny zbiornik wód podziemnych GZWP nr 111 Subniecka Gdańska. Ze względu na głębokie

zaleganie warstwy wodonośnej i dobrą izolację od powierzchni terenu zbiornik nie posiada obszaru ochronnego. Przewidywane prace budowlane i pogłębeniowe odbywające się w górnej części pokrywy osadów delty Wisły nie spowodują zmian izolacji poziomu i zagrożenia jakościowego i ilościowego jego zasobów.

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w całości w obrębie fragmentu akwenu wód Bałtyku (Zatoki Gdańskiej), zaliczanego do wód przejściowych i morskich wód wewnętrznych. Według podziału na jednolite części wód powierzchniowych jest to Zatoka Gdańska Wewnętrzna, oznaczona kodem TW IV WB 4. Należy ona do naturalnych części wód, typu przejściowego – zatokowych z substratem piaszczystym, okresowo stratyfikowanych.

Średni poziom morza obliczony z serii pomiarowej z lat 1886-1991 wyniósł 502,0 cm i wykazywał tendencję wzrostową o 1,5 mm rocznie. W zależności od zakładanych scenariuszy emisyjnych, związanych z globalną emisją CO<sub>2</sub> prognozowany wzrost poziomu morza Bałtyckiego przyjmuje różne wartości. Najmniejszy wzrost - przy scenariuszu emisyjnym B1 – jest i tak znaczący wynosząc + 20 cm. Przewiduje się, że średni roczny poziom morza wzrośnie w okresie 2081-2100 od ok. 20 cm do ok. 28 cm. Przy obliczaniu transformacji pola falowego zarówno w polu dalekim jak i bliskim należy przyjąć poziom wody o prawdopodobieństwie wystąpienia 5% (raz na dwadzieścia lat) z jednoczesnym uwzględnieniem wzrostu poziomu morza, wywołanym efektem cieplarnianym, po okresie 50 lat tj.: obliczeniowy poziom wody = 631 + 30 = 661 cm.

Lód na otwartych wodach przed Portem Północnym może się pojawiać pod koniec listopada lub później i ustępować dopiero w marcu. Największe grubości lodu stałego, na akwenach osłoniętych wybrzeża, stwierdzone na podstawie wieloletnich obserwacji wynoszą w rejonie portu Gdańsk i Gdynia 0,50 m. Przeważającym rodzajem lodu jest kra. Przybrzeżny lód stały rzadko sięga dalej w kierunku otwartego morza, jednak ruchome pola utworzone z połamanej lub zwartej kry mogą utrudniać żeglugę, lub stanowić zagrożenie dla budowli hydrotechnicznych. Przewiduje się zmniejszenie liczby dni ze zlodzeniem w rezultacie przewidywanego wzrostu temperatury powietrza w XXI w.

Przezroczystość wód w rejonie planowanej inwestycji jest kształtowana przede wszystkim przez wzajemne oddziaływanie wód wiślanych i pochodzących z otwartej, morskiej części Zatoki Gdańskiej. Woda rzeczna z Wisły zawiera bardzo duże ilości zawiesin oraz rozpuszczonych substancji. Te ostatnie powodują ponadto, że wody rzeczne charakteryzują się żółtawą barwą, co odróżnia je od wód z otwartej części zatoki o barwie zielonkawej. Znalazło to wyraz w przyjęciu innych wartości granicznych dla klasyfikacji wskaźnika przeźroczystości wód Zatoki Gdańskiej Wewnętrznej. Według badań WIOŚ w roku 2016 przeźroczystość wód zatoki w punkcie kontrolnym wynosiła 3,22 m, co wg aktualnie stosowanej klasyfikacji odpowiadało stanowi poniżej dobrego.

Według najnowszych badań z 2016 r. stężenia zdecydowanej większości badanych biogenów w wodach Zatoki Gdańskiej utrzymywały się na poziomie stanu poniżej dobrego, świadcząc o eutrofizacji wód.

Do głównych wskaźników biologicznych stosowanych w ocenie jakości wód zaliczają się: zawartość chlorofilu-a, biomasa fito-planktonu, liczebność organizmów makrozoobentosowych. Według wyników badań opublikowanych w Raporcie o stanie środowiska w Polsce w 2014 r. (GIOŚ), akwen Zatoki Gdańskiej zaliczony został do wód o stanie poniżej dobrego zarówno w zakresie oceny eutrofizacji wód (chlorofil-a), jak i parametrów określających cechę integralności dna morskiego na podstawie liczebności i składu organizmów makrozoobentosowych. W roku 2016 wykonywane były badania wód w zakresie fitoplanktonu i makrobezkręgowców bentosowych. Ogólna ocena badanych wskaźników w roku 2016 wskazuje na 5 klasę – zły stan biologiczny wód ze względu na niskie wartości indeksu makrozookręgowców bentosowych (multimetryczny indeks B).

Pod względem stanu ekologicznego Zatoka Gdańska Wewnętrzna sklasyfikowana została w roku 2016 jako jednolita część wód o złym stanie. Podstawą klasyfikacji były badania wykonane

w 2016 roku. Wskaźnikami decydującymi o zakwalifikowaniu jednolitej części wód były zawartości chlorofilu a, makrozoobentos, wartości przezroczystości, a także stężenia biogenów - azotu ogólnego i fosforu ogólnego.

Stan czystości wód przybrzeżnych kontrolowany jest corocznie na najbliższym położonym kąpielisku w Stogach w ramach programu prowadzonego przez Państwowy Inspektorat Sanitarny. Nadzór i badania stanu wód kąpieliska prowadzi Nadzorująca Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Gdańsku. Ogólny stan jakości wód kąpieliska w Stogach w latach 2014-2017 był określany w każdym roku jako dobry.

Teren Gdańska położony jest krainie klimatycznej wybrzeża Zatoki Gdańskiej, której charakterystycznymi cechami są: małe amplitudy roczne, miesięczne i dobowe temperatury; niskie maksymalne i wysokie minimalne temperatury powietrza, opóźnienie termicznych pór roku, wydłużenie okresu przejściowego pomiędzy latem i zimą, stosunkowo niskie opady atmosferyczne, niższe temperatury wiosną w stosunku do jesieni, silne wiatry, głównie z sektora zachodniego, występowanie bryzy morskiej. Elementami charakteryzującymi klimat danego regionu i mającymi jednocześnie decydujący wpływ na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym są: temperatura i wilgotność powietrza, wiatry (ich kierunki, prędkości, częstość występowania), opady atmosferyczne, równowaga pionowa atmosfery.

W oparciu o analizowane istniejące wyniki badań makrozoobentosu można stwierdzić, że charakter biocenozy w rejonie planowanej inwestycji charakteryzuje się umiarkowanym/niskim stopniem bioróżnorodności. Nie stwierdzono gatunków i siedlisk podlegających ochronie. Wśród dominujących pod względem liczebności i biomasy organizmów stwierdzono gatunki oportunistyczne, o szerokim zakresie tolerancji w odniesieniu do zróżnicowanych lub zmiennych warunków środowiskowych.

W oparciu o istniejące dane z połowów badawczych przeprowadzonych w pobliżu terenu inwestycji stwierdzono występowanie 18 gatunków ryb, w tym cztery (dorsz, stornia, śledź i szprot) ma znaczenie przemysłowe. Odnotowano także dwa gatunki ryb chronionych (parposz, jesiotr ostronosy). Generalnie, analizowane w połowach badawczych gatunki nie różniły się populacyjnie między obszarami badań. Wyraźnym dominantem we wszystkich strefach była stornia. W strefie najbliższej brzegowi i umocnień portowych stwierdzono występowanie gatunków słodkowodnych związanych z ujściem Wisły (certa, okoń, sandacz). Do dalszej oceny wybrano gatunki poławiane komercyjnie, ważne dla ekosystemu oraz chronione prawem (dorsz, stornia, śledź, szprot, minogi, babkowate).

W okresie listopad 2015 – październik 2016 w trakcie kontroli wykonywanych w Porcie Północnym na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni stwierdzono 157 021 ptaków z 34 gatunków. Liczebności ptaków w rejonie Portu Północnego cechowała bardzo duża dynamika pomiędzy poszczególnymi kontrolami. Różnice pomiędzy poszczególnymi kolejnymi kontrolami wynosiły niejednokrotnie 300-400%. Ptaki na obszarze portu w Gdańsku występowały bardzo nierównomiernie. Najwyższe liczebności stwierdzano w basenie między pirsami rudowym, a gazowym, a także po zachodniej stronie pirsu paliwowego. Nieco mniej po wschodniej stronie terminalu DCT T 1. Ważnym miejscem dla ornitofauny był również falochrony w tym falochrony wysp (miejscie przebywania większości kormoranów z obszaru). W okresie maj-sierpień na całym obszarze objętym monitoringiem równolegle prowadzono prace związane z oceną liczebności gniazdujących w obszarze ptaków. Badania dotyczyły wyłącznie ptaków wodno-błotnych. W trakcie prowadzonych prac każdorazowo mapowano stwierdzone ptaki, jak również w toku prowadzonych prac starano się określić sukces lęgowy danego gatunku w obszarze. W trakcie prac wykazano potwierdzone gniazdowanie trzech gatunków: rybitwy rzecznej, mewy srebrzystej; śmieszki. Kilkakrotnie w trakcie prac na obszarze odnotowano sieweczki obrożne, jednak w przypadku tego gatunku nie udało się potwierdzić gniazdowania.

W wodach Zatoki Gdańskiej regularnie występują cztery gatunki ssaków: szarytka morska (foka szara) (najczęściej i najliczniej spotykana); foka obrączkowana (obserwacje pojedynczych



osobników odnotowywano wzdłuż całego polskiego wybrzeża); foka pospolita (w wodach Zatoki i na polskim wybrzeżu odnotowywane są pojedyncze osobniki); morświn (stwierdzany rzadko w wodach Zatoki).

Ze względu na realizację przedsięwzięcia w całości w obrębie akwenu morskiego, poza obszarem lądowym, charakterystyka ekosystemów lądowych została ograniczona, głównie do zagadnień związanych z najbliższym pasem wydmowo-leśnym, położonym ok. 300 m na południe od wschodniej części planowanej inwestycji. Ta część terenu jest pod względem uwarunkowań przyrodniczych najbardziej istotna, ze względu na to, że stanowi obszar działań łagodzących związanych z budową terminala T2, prowadzonych na podstawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak RDOŚ-Gd-WOO-4211.29.2013.AT.9 z dnia 28.03.2014 r. Działania łagodzące podjęte zostały dla gatunków ptaków, stanowiących przedmioty ochrony w granicach obszaru Natura 2000 „Zatoka Pucka”. Najbardziej istotną kwestią, związaną z oddziaływaniem planowanej inwestycji, jest jej potencjalny wpływ na skuteczność ww. działań łagodzących. W związku z tym charakterystykę elementów przyrodniczych tego terenu ograniczono do: awifauny, ze szczególnym uwzględnieniem ptaków lęgowych chronionych w ostoi Natura 2000 i podlegających działaniom łagodzącym oddziaływania; szaty roślinnej – jako podstawowego element określającego warunki siedliskowej ptaków lęgowych. Zaplecze lądowe planowanego przedsięwzięcia stanowią silnie przekształcone, zainwestowane tereny portowe. Jedynie w dalszym otoczeniu – wschodniej części inwestycji rozciąga się pas wybrzeża o charakterze zbliżonym do naturalnego. Jest to obszar występowania zróżnicowanych ekosystemów nadmorskich, które jednak od wielu lat (co najmniej od początku XX w.) pozostają pod wpływem różnorodnych bezpośrednich i pośrednich form antropopresji. Ma to związek zarówno umacnianiem brzegu i depozycją obcego substratu, z dawnym wykorzystaniem tego terenu jako miejsca posadowienia umocnień militarnych (bunkry, wykopy), a także nielegalnym wydobywaniem bursztynu. Antropopresja na ten obszar wynika również z obecnego sąsiedztwa terenów przemysłowych Portu Północnego, a także z użytkowania rekreacyjnego pasa plaży, wydmy i lasu. W ramach działań związanych z przyrodniczymi działaniami łagodzącymi przedmiotowy teren został ogrodzony siatką i jest monitorowany, co wykluczyło część opisanych wyżej presji. Na zapleczu lądowym inwestycji, poza obszarem stricte portowym, w pasie szerokości ok. 200m występują zbiorowiska wydmowe. Poza pasem zbiorowisk wydmowych, w odległości ponad 200 m od linii brzegowej (ponad 500 m od planowanej inwestycji) występują zbiorowiska leśne. Są to pochodzące z nasadzeń oraz częściowo z samosiewu drzewostany sosnowe, miejscami z udziałem innych gatunków. Spośród stwierdzonych typów zbiorowisk roślinnych trzy reprezentują siedliska przyrodnicze będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej, w rozumieniu obowiązujących przepisów. Należą do nich: kidzina na brzegu morskim (kod 1210); nadmorskie wydmy białe (2120); nadmorskie wydmy szare (2130). Teren zaplecza lądowego planowanej inwestycji, znajdujący się w odległości ok. 300 m na południe od wschodniej części planowanego Terminala T3, ma kluczowe znaczenie jako obszar przyrodniczych działań łagodzących związanych z poprzednią rozbudową DCT. Działania łagodzące na terenie plaży i jej zaplecza są tu prowadzone zgodnie z decyzją RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28 marca 2014. W związku z tym monitorowaniem skuteczności tych działań objęty jest pas plaży przylegającej do DCT (na długości ok. 460 m) wraz z sąsiadującym z nią akwenem. Kontrole ptaków lęgowych na plaży, będących przedmiotem tych działań łagodzących opisanych w decyzji środowiskowej, wykonywane były na tyle często, żeby uzyskać pełen obraz lęgów. W największym stopniu dotyczyło to sieweczki obrożnej, gniazdującej od pierwszego roku na plażach na terenie prowadzonych działań łagodzących. W okresie między kwietniem a sierpniem, w każdym z miesięcy wykonywane były co najmniej cztery kontrole w miesiącu. Badania awifauny lęgowej opracowano na podstawie wyników monitoringu obszaru działań łagodzących, uwzględniając dane za okres lęgowy w latach 2014 - 2017. Teren działań łagodzących został specjalnie

przygotowany dla dwóch gatunków ptaków wodnych: sieweczki obrożnej i rybitwy białoczelnej. W efekcie monitorowania ptaków lęgowych w latach 2014-2017 (4 sezony lęgowe) stwierdzono pewne gniazdowanie sieweczek obrożnych w każdym z sezonów. Zdarzył się przypadek dwóch lęgów u jednej samicy, oba zakończone sukcesem w postaci lotnych piskląt. Na uwagę zasługuje bardzo wysoka przeżywalność młodych ptaków wychowanych na omawianym terenie. Jak dotąd praktycznie wszystkie zaobserwowane pisklęta obserwowane są po roku lub dwóch podczas gniazdowania w nieodległych rezerwach przyrody Mewia Łacha lub Ptasi Raj. Rybitwy białoczelne widywane są rokrocznie na omawianym terenie, jednak tylko w 2016 r. para ptaków widywana była na tyle długo, żeby można było mówić o prawdopodobnym lęgu. W latach 2014-2017 rokrocznie obserwowane były najpierw pary (1-2), a później rodziny nurogęsi (samice z młodymi), które odpoczywały na plaży. Nie udało się jednak znaleźć śladów lęgów w budkach przewidzianych dla tego gatunku. Ohary widziane były na terenie prowadzonych działań łagodzących tylko w 2014 r. i była to pojedyncza obserwacja jednego ptaka. W odniesieniu do awifauny pozalęgowej w okresie referencyjnym – obejmującym miesiące od lutego 2014 do kwietnia 2018 r. - na omawianym terenie i przyległym akwenie stwierdzono łącznie 31 gatunków ptaków, z których 13 było stwierdzonych tylko raz lub dwa. Wszystkie stwierdzone w trakcie liczeń ptaki należy uznać za nielęgowe na tym obszarze, za wyjątkiem sieweczki obrożnej, rybitwy białoczelnej i nurogęsi.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się w obrębie przymorskiego południowobałtyckiego ponadregionalnego korytarza migracyjnego, który został wskazany w nieaktualnym obecnie „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2009”. Najważniejszym czynnikiem w zachowaniu warunków migracji jest pozostawienie w stanie naturalnym terenów bytowania i przystankowych – takich, jak obszary wodno – błotne i zbiorniki wód przybrzeżnych. Jednocześnie planowana inwestycja, położona poza terytorium lądowym, znajduje się poza lądowymi korytarzami ekologicznymi - wyznaczonymi w koncepcji sieci ekologicznej województwa pomorskiego dla potrzeb planowania przestrzennego (2014) i wskazanych w aktualnym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030. W odniesieniu do dużych ssaków, szlaki migracji opracowane zostały przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków). Zgodnie z tą koncepcją, teren inwestycji znajduje się poza tymi korytarzami ekologicznymi.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach jednej obszarowej formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody: obszaru specjalnej ochrony ptaków „Zatoka Pucka” PLB220005. W granicach południowo-wschodniej części tego obszaru sieci Natura 2000 zlokalizowana jest całość planowanej inwestycji (budowa terminala i prace pogłębieniowe) – obejmująca łącznie powierzchnię ok. 132,2 ha. Ponadto w promieniu do 10 km od planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są następujące obszarowe formy ochrony przyrody:

- na południowy-wschód: około 2,4 km: specjalny obszar ochrony siedlisk „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044; około 2,9 km obszar specjalnej ochrony ptaków „Ujście Wisły” PLB220004; około 3,0 km rezerwat Ptasi Raj; około 2,9 km: Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej;
- na południe i południowy-wschód: około 6,7 km Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich;
- na zachód: około 2,5 km obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Twierdza Wisłoujście” PLH220030; około 9,5 km Trójmiejski Park Krajobrazowy.

W zakresie odległości od 1,0 do 10 km od inwestycji znajdują się także niewielkie, indywidualne formy ochrony przyrody.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza: obszarami leśnymi; obszarami wodno-błotnymi objętymi konwencją Ramsarską; obszarami górskimi; obszarami przylegającymi do jezior; obszarami o płytkim zaleganiu wód gruntowych; obszarami stref ochronnych ujęć wód

i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych; obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Ze względu na specyfikę lokalizacji inwestycji (akwen morski wód przejściowych) potencjalnie obiekty zabytkowe rozpatrywać należy w zakresie archeologii morskiej. Obszar planowanego przedsięwzięcia nie był dotąd objęty szczegółowymi badaniami dotyczącymi ewentualnych zabytków zalegających na dnie tego akwenu. Obszar planowanej inwestycji położony jest poza rozpoznanymi dotąd obiektami kulturowymi zalegającymi na dnie morskim. Jak wynika z wyników badań prowadzonych w otoczeniu przedsięwzięcia rejon Portu Gdańskiego jest zasobnym archeologicznie akwenem polskiego wybrzeża Bałtyku. Biorąc pod uwagę znaczną powierzchnię zajmowaną przez planowaną inwestycję (ponad 130 ha) można zatem spodziewać się występowania tu zabytków archeologicznych.

Planowana inwestycja dotycząca rozbudowy DCT (Terminal T 3) obejmuje tereny nabrzeża o powierzchni ok. 80 ha przeznaczone pod funkcje portowe i składowe. Tereny te w chwili obecnej są fragmentem akwenu wodnego Zatoki Gdańskiej. Nie są dotychczas zagospodarowane, stanowią jednak bezpośrednie zaplecze Portu Północnego i funkcjonalnie są z nim związane. Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w południowej części akwenu Zatoki Gdańskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego i działającego obiektu DCT. Jako funkcjonalna całość Port Północny wykorzystywany jest w różnorodny sposób. Obok istniejącego terminala kontenerowego znajdują się nabrzeża przeładunkowe: paliw płynnych (PERN); węgla, LPG; pirs uniwersalny. Od strony południowej i zachodniej planowana inwestycja bezpośrednio styka się zatem z terenami przekształconymi antropogenicznie, intensywnie wykorzystywanymi pod różnorodne funkcje portowe. Na wschód od przedmiotowej inwestycji, na obszarze lądowym znajdują się tereny: użytkowanej rekreacyjnie plaży; kąpielisko Stogi; zagospodarowanie turystyczno-rekreacyjne – usługi noclegowe (kempingi), gastronomiczne oraz urządzony parking na potrzeby plażowiczów w Stogach.

Bezpośredni obszar inwestycji stanowi fragment otwartego krajobrazu akwenu Zatoki Gdańskiej, w części przybrzeżnej, ale nie obejmującej samego brzegu morskiego. Odległość w stosunku do linii brzegowej wynosi ponad 300 m. W krajobrazie tym, w dalszej odległości od linii brzegowej, występują widoczne elementy antropogeniczne w postaci falochronu wewnętrznego – zlokalizowanego w odległości ok. 850 m od obecnego nabrzeża DCT (terminal T 1). W kierunku północno-zachodnim występują kolejne falochrony Portu Północnego w Gdańsku, połączone z pirsami (odległość ponad 1,7 km). Krajobraz tej części akwenu Zatoki Gdańskiej należy zatem uznać za silnie przekształcony, intensywnie zagospodarowany, krajobraz portowy, domknięty poprzez wymienione wyżej obiekty antropogeniczne. Brak jest tutaj aktualnie otwarcia krajobrazowego na otwarty obszar Zatoki Gdańskiej. Natomiast zdecydowanie odmienny charakter ma zaplecze lądowe w strefie krajobrazu wydmowego. Ma ono zachowane cechy naturalne, brak tu istotnych przekształceń antropogenicznych, a istniejące i widoczne elementy zabudowy turystyczno-rekreacyjnej (baza ratownictwa i punkt medyczny) przy głównym wejściu na plażę Stogi ma zachowane proporcje i gabaryty, wpasowujące go dobrze w otoczenie pasa plaży i wydmy. Tą część wybrzeża uznać można za dobrze zachowany fragment typowej, wydmowej strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej, o wysokich walorach krajobrazowych. Istotnym elementem krajobrazu kulturowego na obszarze wyspy Stogi jest panorama na morze, zwłaszcza w strefie użytkowanej rekreacyjnie.

Wybór lokalizacji planowanego przedsięwzięcia poprzedzony został poszukiwaniem alternatyw lokalizacyjnych odpowiadających celom i koniecznym wymogom technicznym przedsięwzięcia.

Dokumentem dotychczas opisującym kierunki przestrzennego rozwoju zakładu DCT Gdańsk S.A. jest ostateczna decyzja środowiskowa dla terminalu T 2 (decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28.03.2014 r.).

Decyzja ta nawiązuje do raportu OOS dla terminalu T 2, w którym zidentyfikowane zostały trzy warianty możliwej realizacji terminalu w Porcie Północnym:

- wariant A – polegający na budowie planowanego Terminalu T 2 po zachodniej stronie w stosunku do wówczas istniejącego Terminalu T 1;
- wariant B (B1 + B2) – polegający na poszerzeniu i wydłużeniu istniejącego pirsu T 1 w obrębie wód portowych;
- wariant C – polegający na budowie nowego nabrzeża równoległego do linii brzegowej po wschodniej stronie pirsu T 1.

Wybór wariantu A dla budowy terminalu T 2 sprawia, że obecnie jako scenariusze rozwoju DCT rozważane być mogą warianty B lub C lub ich mutacje. Konkurencja potencjalnych wariantów lokalizacyjnych Terminalu T 3 sprowadza się do wyboru pomiędzy wariantami:

- wariantu realizacji T 3 w kierunku wschodnim w linii brzegu morskiego („Beach”) oraz
- wariantów przedłużenia nabrzeża terminalu T 1 w kierunku północnym („North”) i/lub wschodnim (wzdłuż wschodniego nabrzeża T 1) wyłącznie na wodach morskich, w oddaleniu od brzegu, względnie
- wariantu łącznej realizacji T 3 jako przedłużenia i poszerzenia terminalu T 1 na wodach morskich i lądzie.

Ekspertskiej analizie środowiskowej poddane zostały trzy omówione powyżej warianty lokalizacyjne planowanego Terminalu T 3:

- Wariant I („Beach”) – wariant realizacji T 3 w kierunku wschodnim w linii brzegu morskiego,
- Wariant II („North”) – wariant przedłużenia nabrzeża terminalu T 1 w kierunku północnym („North”) i wschodnim (wzdłuż wschodniego nabrzeża T 1) wyłącznie na wodach morskich, w oddaleniu od brzegu,
- Wariant III – wariant łącznej realizacji T 3 jako przedłużenia i poszerzenia terminalu T 1 na wodach morskich i lądzie.

W procesie oceny oddziaływania, uwzględniając również inne argumenty (np. kwestię możliwych konfliktów społecznych), w sposób jednoznaczny oceniono oddziaływanie środowiskowe Wariantu II jako znacznie mniejsze niż oddziaływanie Wariantu I, przy czym w sposób nie budzący wątpliwości wnioskować można, że Wariant III będzie charakteryzował się oddziaływaniem większym od oddziaływania każdego z pozostałych wariantów, gdyż będzie wiązał się z sumowaniem oddziaływań obu wariantów w ramach jednego wariantu, a jednocześnie nie istnieje obecnie potrzeba gospodarcza, aby rozbudowywać terminal do takich rozmiarów, które wynikałyby z połączenia obu wariantów. Zatem z punktu widzenia oddziaływania na środowisko – spośród rozpatrywanych realnych wariantów lokalizacyjnych – Wariant II został uznany za wariant najbardziej korzystny środowiskowo.

Wariantowaniu technicznemu poddane zostały również: zasilanie suwnic oraz sposób prowadzenia prac czerpalnych.

Suwnica jest dźwignicą pracującą w ruchu przerywanym, wyposażoną w mechanizm podnoszenia i opuszczania. Przeznaczona jest do przemieszczania kontenerów w pionie i poziomie w przestrzeni ograniczonej długością toru jazdy, wysokością podnoszenia i opuszczania oraz szerokością mostu. Rozpatrywano dwa warianty sposobu zasilania suwnic:

- zasilanie elektryczne – wariant wybrany do realizacji;
- zasilanie suwnic poprzez indywidualne agregaty prądotwórcze.

Do realizacji wybrano wariant najkorzystniejszy dla środowiska – elektrycznego zasilania suwnic. Spośród różnych możliwych technik pogłębiania za wariant przyjęty do zastosowania uznano technikę z wykorzystaniem nasiębiernych pogłębiarek ssących ze spulchniaczem.

Ponadto – również na podstawie uwarunkowań przyjętych dla ww. przedsięwzięć – przyjęto, że prędkość poruszania się pogłębiarki ssącej ze spalnicznym mechanicznym nie będzie podczas pracy przekraczać 1 węzła i że takie samo ograniczenie prędkości powinno dotyczyć poruszania się szaland podczas zrzucania urobku na kłapowisko, co umożliwi równomierne rozmieszczenie urobku na dnie w obszarze kłapowiska.

Wnioski wypływające z analizy wariantowej oraz uwarunkowania dotyczące wariantów wybranych do realizacji ujęto w ośrobie decyzji. Nie zachodziła potrzeba wskazywania przez organ, na podstawie wyników oceny oddziaływania na środowisko, innego wariantu niż proponowany do realizacji.

Z zebranego w niniejszej sprawie obszernego materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi oraz obszary Natura 2000, któremu tuł. organ w całości dał wiarę, wynika przede wszystkim że:

Kluczowe znaczenie dla przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym obszary Natura 2000, posiada okoliczność, że planowana inwestycja w całości położona jest na obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. Zgodnie ze standardowym formularzem danych (aktualizacja: październik, 2018 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Zatoka Pucka PLB220005 są następujące gatunki ptaków: czapla siwa (*Ardea cinerea*), czernica (*Aythya fuligula*), ogorzałka (*Aythya marila*), gągoł (*Bucephala clangula*), biegus zmienny (*Calidris alpina*), sieweczka obrożna (*Charadrius hiaticula*), łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*), łabędź niemy (*Cygnus olor*), łyska (*Fulica atra*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), uhła (*Melanitta fusca*), bielaczek (*Mergellus albellus*), nurogęs (*Mergus merganser*), szlachar (*Mergus serrator*), pliszka cytrynowa (*Motacilla citreola*), kulik wielki (*Numenius arquata*), kormoran (*Phalacrocorax carbo sinensis*), perkoz dwuczuby (*Podiceps cristatus*), rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*), rybitwa białoczelna (*Sterna albifrons*), rybitwa czubata (*Sterna sandvicensis*) i ohar (*Tadorna tadorna*). Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: zanieczyszczenie gleby i odpady stałe, koszenie lub ścinanie trawy, zarzucenie pasterstwa, brak wypasu, wydobywanie piasku i żwiru, rurociągi, obszary portowe i szlaki żeglugowe, tereny zurbanizowane, przemysłowe i handlowe, składowiska przemysłowe, odpady i ścieki, wędkarstwo, żeglarstwo, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, osuszanie terenów morskich, ujściowych i bagiennych, tamy, wały oraz sztuczne plaże.

Pozostałe najbliżej położone obszary Natura 2000, to:

- znajdujący się ok. 2,3 km na południowy wschód obszar Natura 2000 Ostoja w Ujściu Wisły PLH 220044;
- oddalony ok. 2,5 km na południowy zachód obszar Natura 2000 Twierdza Wisłoujście PLH 220030;
- położony ok. 2,8 km na południowy wschód obszar Natura 2000 Ujście Wisły PLB 220004.

Z uwagi na potencjalną możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005, zakresem przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia objęto również oddziaływania na cele ochrony wyznaczone dla tych obszarów, ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000.

Podczas rocznej inwentaryzacji awifauny obszaru Portu Północnego, w okresie od listopada 2015 do października 2016 w trakcie 36 kontroli wykonywanych na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni (Orbital, 2016) stwierdzono 157 021 ptaków z 34 gatunków. W obszarze VIII a, który pokrywa się z terenem planowanej inwestycji stwierdzono występowanie następujących gatunków ptaków: kormoran, mewa srebrzysta, mewa siwa, łodówka, śmieszka, perkoz dwuczuby, nurogęs, łabędź niemy, mewa siodłata, uhła, gągoł, krzyżówka, czapla siwa, bielaczek, perkoz rogaty, perkoz zauszniak, sieweczka obrożna, biegus rdzawy, biegus zmienny, kamusznik, kulik mniejszy, łabędź krzykliwy, krwawodziób. Z pośród wyżej wymienionych stwierdzonych gatunków ptaków, 11 stanowi przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005: biegus zmienny, bielaczek, gągoł, kormoran, łodówka, łabędź niemy, łabędź krzykliwy, nurogęs, perkoz dwuczuby,

perkoz rogaty, uhla. Cztery gatunki osiągnęły udział od 3,5 - 8,4 % ugrupowania, są, to: lodówka, perkoz dwuczuby, uhla i perkoz rogaty. Wysokie liczebności zostały odnotowane wyjątkowo i tylko w trakcie kontroli posztormowych, w sytuacjach kiedy ptaki chroniły się przed silnym sfalowaniem za pirsem istniejącego terminala kontenerowego. Konstrukcje portowe (pirsy, baseny portowe) stanowią w obrębie obszarów morskich niejednokrotnie doskonałe miejsce do odpoczynku i schronienia dla ptaków - tak jest również w przypadku infrastruktury Portu Północnego. Obszar ten stanowi stałe miejsce odpoczynku w okresie jesienno - zimowym dla czernicy, jak również dla perkoza dwuczubego, przy czym czernica zajmuje część wewnętrzną, perkoz dwuczuby w zależności od kierunku natarcia fal - zachodnią bądź wschodnią część przylegającą do portu.

Obszar przeznaczony pod planowaną inwestycję jest fragmentem przybrzeżnego akwenu Zatoki Gdańskiej, zlokalizowanym ok. 300 m od linii brzegowej. Ptaki podczas sezonowych wędrówek w większości przemieszczają się tu wzdłuż linii brzegowej. Obszar jest najważniejszym miejscem zimowania i zatrzymywania się w okresie sezonowych migracji ptaków wodnych na polskich wodach przybrzeżnych. Przemieszczenia ptaków wodnych i wodno-błotnych przebywających na Zatoce Gdańskiej są bardzo częste. Świadcą o tym zarówno wyniki obrączkowania, jak i bezpośrednich obserwacji (Busse i Gromadzki 1962, Brewka i inni 1987, niepublikowane obserwacje własne, Baza Danych o obrączkowanych ptakach Grupy Badawczej Ptaków Wodnych KULING). W stadach kormoranów gromadzących się w Porcie Północnym, część stanowią zapewne ptaki lęgące się w rezerwacie Kąty Rybackie. W przypadku zimujących kaczek i mew zaobserwowano przemieszczenia między rejonem Portu Północnego i sąsiednimi akwenami leżącymi na terenie, lub w pobliżu rezerwatów Ptasi Raj i Mewia Łacha. Wysoce prawdopodobne są też przemieszczenia ptaków wodnych między Portem Północnym i rezerwatami: Kępa Redłowska, Mechelińskie Łąki i Beka, a także obszarami Natura 2000 Zatoka Pucka, Ujście Wisły, Zalew Wiślany i Dolina Dolnej Wisły. Przemieszczenia takie świadczą o istnieniu funkcjonalnego związku obszarów chronionych położonych w rejonie Zatoki Gdańskiej.

Ptaki wodne w zależności od lokalnie panujących warunków (pogoda, zasobność siedlisk w pokarm, antropopresja) przemieszczają się między tymi obszarami. Oznacza to, że nawet czasowe obniżenie walorów przyrodniczych w jednym miejscu będzie miało wpływ na ptaki wodne i wodno-błotne przebywające na terenie innych obszarów chronionych. Teren planowanej inwestycji zajmie jeden z wielu wykorzystywanych przez ptaki akwenów o łącznej powierzchni ok. 132 ha i stanowi niewielki obszar wśród ogólnie dostępnych w obszarze Zatoki Gdańskiej. Ptaki wodne i wodno-błotne przebywające tutaj w okresie poza lęgowym mogą znaleźć inne tereny o zbliżonych warunkach siedliskowych, z których najbliższe położone są w innych częściach Portu Północnego.

W fazie budowy wystąpią następujące negatywne oddziaływania na awifaunę, które można identyfikować głównie z następującymi czynnikami:

- płoszenie ptactwa na terenie i w otoczeniu inwestycji w wyniku prowadzenia prac budowlanych i konieczność przeniesienia się w obszary sąsiednie;
- fizyczna eliminacja dostępności siedlisk żerowiskowych i miejsc wypoczynku w przybrzeżnej części akwenu morskiego - związana z załadowniem części akwenu i budową Terminala T3.

Przeplaszanie ptaków na skutek emisji hałasu i wibracji, ruchu pojazdów i jednostek pływających będzie oddziaływaniem krótkotrwałym i przemijającym, mającym zasięg przestrzenny ograniczony w praktyce do terenu inwestycji (łącznie ok. 133 ha).

Należy zauważyć, że obszar planowanej inwestycji to fragment akwenu morskiego. Pod względem awifauny powierzchnia ta cechuje się:

- brakiem stanowisk lęgowych ptaków - najbliższe stanowiska znajdują się na pirsach (w odległości ok. 600 m) i na terenach lądowych w odległości ok. 300 m od planowanych prac;
- wykorzystywaniem akwenu głównie przez ptaki migrujące i zimujące - przy czym jak

wykazują wyniki badań terenu planowanej inwestycji oraz terenów sąsiednich, ta część akwenu nie ma kluczowego znaczenia jeśli chodzi o liczebność, jak i zróżnicowanie gatunkowe ptaków podczas przelotów i zimowania.

W wyniku prac budowlanych trwałemu, nieodwracalnemu zniszczeniu i przekształceniu w teren lądowy, ulegnie powierzchnia nowego Terminalu T 3 - ok. 80 ha. Na obszarze tym dojdzie zatem do trwałej, nieodwracalnej utraty siedliska związanego z przybrzeżnym akwenem morskim, wykorzystywanym przez ptaki w okresie migracji i zimowania. Jak zaznaczono wyżej obszar ten nie ma kluczowego znaczenia dla ptaków w tym okresie, a jednocześnie ptaki wykazują znaczną mobilność w doborze miejsc odpoczynku i żerowania. Według autorów raportu przyjmując że dno obszaru OSO Zatoka Pucka PLB 220005 stanowi jednorodne siedlisko pod względem składu, zagęszczenia i biomasy makro fauny zajęcie trwałe pod budowę inwestycji 80 ha powierzchni dna będzie stanowiło 0,1% ogółu występujących siedlisk żerowiskowych w obszarze. Według autorów raportu, obszar planowanej inwestycji nie wyróżnia się wysokimi zagęszczeniami bentofagów, czy też różnorodnością i zagęszczeniem makrozoobentosu.

W związku z tym w opinii autorów raportu planowana inwestycja na etapie budowy nie wpłynie znacząco negatywnie zarówno na awifaunę lęgową, jak również ptaki migrujące i zimujące w obrębie Zatoki Gdańskiej, w tym w szczególności będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka, bowiem cechują się one dużą mobilnością i plastycznością w wykorzystywaniu miejsc zapewniających optymalne warunki do wypoczynku i żerowania.

Na etapie funkcjonowania mogą wystąpić kolizje ptactwa z urządzeniami portowymi, służącymi do przeładunku (dźwigi, rampy). Do sytuacji takich może dojść głównie w warunkach nocnych, a zwłaszcza w warunkach słabej widoczności, przy mgłach i zamgleniach. Oddziaływanie to można skutecznie eliminować przez odpowiednie oświetlenie obiektów wysokościowych. Biorąc pod uwagę powierzchnię przekształconą w wyniku realizacji planowanej inwestycji, położenie w terenie portowym bądź na obszarze bezpośrednio przylegającym do terenu portowego, umiarkowany i niski stopień różnorodności makrozoobentosu, położenie poza obszarami lęgowymi gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005, stwierdzono brak znaczącego oddziaływania na przedmiot ochrony w ww. obszarze Natura 2000. Nie ma też podstaw przypuszczać aby planowana inwestycja mogła wpłynąć w sposób znacząco negatywny na zachowanie spójności sieci Natura 2000. Nie zostaną zakłócone korytarze migracyjne między ww. Obszarami Specjalnej Ochrony Ptaków i możliwość przemieszczania się ptactwa pomiędzy nimi.

Podobnie jak cała Mierzeja Wiślana (Jarzembowski 2003), również odcinek wybrzeża (wyspy Stogi) na wysokości terenu planowanego przedsięwzięcia może pełnić funkcję długodystansowego korytarza migracyjnego dla leśnych, niezimujących w podziemiach, gatunków nietoperzy - w szczególności karlika większego *Pipistrellus nathusii*, a prawdopodobnie również borowca wielkiego *Nyctalus noctula* i (nielicznie) borowiaczka *Nyctalus leisleri*. Trasy wędrówek tych gatunków mogą osiągać 1400-1600 km w przypadku przedstawicieli rodzaju *Nyctalus* i prawie 2000 km w przypadku karlika większego; łączą one tereny rozrodu w krajach nadbałtyckich z zimowiskami w zachodniej i południowej Europie. Migracja nietoperzy zachodzi jednak głównie nad obszarem lądowym, poza terenem planowanej inwestycji.

Realizacja inwestycji spowoduje zniszczenie istniejących siedlisk dna morskiego na łącznej powierzchni ok. 133 ha, przy czym powierzchnię planowanego do załadownienia nowego Terminalu T 3 - ok. 80 ha, należy uznać za trwałą utratę siedliska związanego z piaszczysto-mulistym przybrzeżnym dnem morskim. Analizowany fragment dna Zatoki Gdańskiej w rejonie planowanej inwestycji cechuje się:

- umiarkowanym i niskim stopniem bioróżnorodności,
- przeciętną biomasą - nie odbiegającą od innych podobnych układów ekologicznych w obrębie zatoki,
- brakiem występowania gatunków i siedlisk podlegających ochronie.

Wśród dominujących pod względem liczebności i biomasy organizmów stwierdzono gatunki oportunistyczne, o szerokim zakresie tolerancji w odniesieniu do zróżnicowanych lub zmiennych warunków środowiskowych.

W związku z powyższym według autorów raportu należy uznać, że trwałe zniszczenie fragmentu dna zatoki na powierzchni ok. 80 ha (planowany terminal) oraz przekształcenie na powierzchni ok. 38 ha, w kontekście umiarkowanych walorów biocenotycznych, będzie oddziaływaniem niewielkim, wzięwszy pod uwagę szerokie rozprzestrzenienie analogicznych siedlisk w całym akwenie Zatoki Gdańskiej.

W fazie eksploatacji, częściowej odbudowie mogą podlegać siedliska dna morskiego położone w obrębie prac pogłębieniowych (powierzchnia ok. 38 ha).

Na podstawie analizy wyników prób makrobentofauny można wnioskować, że w składzie taksonomicznym przeważają gatunki wytrzymałe na stres środowiskowy. Większość z nich jest mobilna, dlatego też po zakończeniu prac czerpalnych powinny w szybkim tempie (kilka miesięcy) zrekolonizować obszar dna. Odbudowa zespołu malakofauny będzie się odbywała w dłuższym przedziale czasowym (2-3 lata).

Należy oczekiwać, że w obszarze pogłębienia z uwagi na zmienione warunki fizyczne (zwiększona głębokość, nasłotnienie, a co za tym idzie temperatura i zasolenie wód) powstaną inne układy biocenoz dna morskiego w stosunku do postaci aktualnych. Zdaniem autorów raportu nie będzie to miało istotnego znaczenia dla zachowania trwałości ekosystemu dna morskiego.

W rejonie planowanej inwestycji stwierdzono:

- występowanie co najmniej 18 gatunków ryb,
- obecność co najmniej 2 gatunków podlegających ochronie prawnej -parposz, jesiotr ostronosy;
- udział 4 gatunków o znaczeniu przemysłowym - dorsz, stornia, śledź i szprot;
- zasadniczo umiarkowany charakter zróżnicowania biocenotycznego siedliska, określanego przez skład makrozoobentosu;

Na transekcie 1 położonym w pobliżu projektowanej inwestycji, w niewielkiej odległości od brzegu i umocnień portowych, w trakcie badań złowiono 4295 ryb, w tym aż 70% frekwencji liczebnej i 78% wagowej stanowiła stornia. Pozostałe gatunki występowały znacznie mniej licznie, w tym głównie śledź, okoń, babka bycza i młodociane osobniki dorsza.

Budowa Terminalu T 3 i prace związane z pogłębieniem basenu portowego mogą spowodować zakłócenia migracji śledzia i szprota w obrębie obszaru portowego i wpłynąć niekorzystnie na tarło. Bagrowanie dna będzie powodowało zmętnienie wody i pogorszenie warunków fizykochemicznych, w tym tlenowych, co stanowić może barierę dla przemieszczania się ryb. Również wynikające z pracy urządzeń i ruchu barek nasilenie hałasu i wibracji będzie skutkowało odstraszeniem ryb. Koncentracja prac spowodować może krótkotrwałą izolację wschodniej części obszaru. Może to zakłócić migracje tarłowe ryb oraz rozprzestrzenianie się narybku do siedlisk położonych w pozostałej części akwenu. Oddziaływanie to można złagodzić poprzez sposób prowadzenia prac bagrowniczych tj. nie prowadzenie prac pogłębiarskich w okresie kwiecień - czerwiec, podjęcie działań ograniczających rozprzestrzenianie się zawiesiny (spływ z szaland).

Przemieszczanie się zawiesin w akwenie będzie następować zgodnie z prądami wody oraz kierunkiem prowadzonych robót. Warunki hydrodynamiczne, podatność urobku na rozprzestrzenianie oraz lokalizacja obszaru zaburzeń pozwalają wnioskować, że może dojść do okresowego zmętnienia wód w kierunku na północny wschód lub północny zachód od miejsca prowadzenia prac.

Organ tutejszy uznał, że prace bagrownicze i zmętnienie z tym związane mogą mieć negatywne oddziaływanie na ichtiofaunę w okresie tarła i nałożył na Inwestora warunki co do terminu pogłębiania, prędkości poruszania się pogłębiarki i szaland oraz odpowiedniej pozycji szaland przy



zrzucaniu urobku uwzględniając kierunki prądów. W wodach Zatoki Gdańskiej regularnie występują cztery gatunki ssaków:

- foka szara *Halichoerus grypus fabr.* (najczęściej i najliczniej spotykana),
- foka obrączkowana *Phoca hispida* (obserwacje pojedynczych osobników odnotowywano wzdłuż całego polskiego wybrzeża),
- foka pospolita *Phoca vitulina* (w wodach Zatoki i na polskim wybrzeżu odnotowywane są pojedyncze osobniki),
- morświn *Phocaena phocaena* L. (stwierdzany rzadko w wodach Zatoki).

Foka szara jest jedynym gatunkiem występującym regularnie na południowym Bałtyku i tworzącym tu obecnie niewielkie skupiska. Zasiedla głównie strefę przybrzeżną, wpływając niekiedy rzekami w głąb łądu. Pozostałe dwa gatunki fok bałtyckich to, najmniejsza z nich, foka obrączkowana, zamieszkująca północny Bałtyk do granicy zasięgu zimowej pokrywy lodowej oraz foka pospolita, tworząca nieliczne kolonie na południowych wybrzeżach Szwecji i w Danii.

Foki szare spotykane są na całym polskim wybrzeżu (Pawliczka 2012). Najwięcej przypadków ich obecności odnotowuje się w rejonie Zatoki Gdańskiej, w tym Zatoki Puckiej i ujścia Wisły oraz odmorskiej części Półwyspu Helskiego. Najwięcej obserwacji fok szarych dotyczy rezerwatu „Mewia Łacha” w Ujściu Wisły Przekop.

W wyniku badań prowadzonych w ramach projektu SAMBAH stwierdzono występowanie dwóch populacji morświna - wschodniej oraz południowo-zachodniej. Populacja wschodnia - ok. 500 osobników, jest rozproszona na dużym obszarze, obejmującym również rejon Zatoki Gdańskiej. Według badań, prawdopodobieństwo zarejestrowania w rejonie Zatoki Gdańskiej detekcji wynosi 0 - 1% w sierpniu (przy maksymalnych wartościach 50-60%) i 10 - 30% w lutym.

Prawdopodobieństwo pojawienia się morświna w rejonie planowanych prac, autorzy raportu uznali za bardzo niskie. Natomiast główne siedliska foki szarej znajdują się w dużej odległości (ok. 15 km). Mając powyższe na uwadze, jak również fakt, że zarówno ssaki morskie, jak również ryby mogą się jednak pojawić w zasięgu oddziaływania hałasu związanego z palowaniem, w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji podczas palowania na powyższe gatunki należy zastosować procedurę soft start (przeplaszanie ryb i ssaków z miejsca realizacji planowanej inwestycji).

Zdaniem autorów raportu eksploatacja rozbudowanego terminalu nie będzie miała negatywnego wpływu na awifaunę lęgową, której dedykowane są działania łagodzące prowadzone na analizowanym terenie. Funkcjonowanie portu, odbywający się ruch statków i przeładunki towarów będą odbywać się w odległości ponad 350 m od ww. terenu. Wszystkie gatunki podlegające ww. działaniom nie wykazywały i nie wykazują wrażliwości na analogiczne działania zachodzące na terenie istniejącego zainwestowania DCT, w podobnej lub mniejszej odległości od terenu prowadzenia działań łagodzących i stanowisk lęgowych. Nie przewiduje się w związku z tym możliwości przeplaszania ptaków z terenu siedlisk lęgowych na lądzie. W fazie funkcjonowania inwestycji w strefie brzegu terenu prowadzonych działań łagodzących przewiduje się wystąpienie następujących zjawisk będących pośrednimi efektami realizacji inwestycji:

- zmniejszenie siły falowania;
- wzrost akumulacji osadów plażowych, w tym materiału organicznego - kidziny;
- rozwój zbiorowisk nakidzinowych.
- Będzie to związane ze znacznym osłonięciem tego fragmentu brzegu przed falowaniem przez konstrukcję nabrzeża planowanego terminalu. Zmiany związane z przyrostem brzegu od wschodniej strony terminalu T 1 i zwiększeniem akumulacji kidziny są obserwowane już aktualnie i były zauważane m.in. w sprawozdaniach ze skuteczności prowadzonych działań łagodzących.

Zjawiska powyższe autorzy raportu oceniają jako pozytywne dla rybitwy białoczelnej i sieweczki obrożnej. Kidzina, która może pojawić się na brzegu w większej ilości, stanowić będzie bazę

żerową dla sieweczek jako miejsce życia owadów. Będzie też bazą żerową dla innych gatunków, którym działania łagodzące nie są dedykowane.

Zdaniem autorów raportu, zarówno planowana inwestycja, jak i przewidywane inne przedsięwzięcia, które są lub będą realizowane na podstawie wydanych decyzji, nie wpłyną w żaden sposób na warunki biotopu lęgowego sieweczki obrożnej na terenie, na którym prowadzone są działania łagodzące związane z powstaniem terminalu T2. Zarówno budowa toru podejściowego, jak i falochronu osłonowego będzie realizowana w bardzo dużej odległości od terenu ww. działań. Wzrost ruchu statków, pojazdów szynowych i kołowych nie spowoduje bezpośredniej ingerencji w warunki siedliska lęgowego gatunku. Analizując wpływ pośredni wzrostu: hałasu, wibracji czy drgań stwierdzono, że sieweczka obrożna w warunkach antropopresji portowej wykazuje się dużą zdolnością do adaptowania się do istniejących warunków, w tym także do podejmowania lęgów w środowisku silnie zmienionym przez człowieka, narażonym zarówno na hałas, jak i wibracje oraz stałą lub okresową obecność sztucznego oświetlenia. Na obszarze DCT wykazywano przypadki lęgów sieweczki obrożnej m.in. na torowisku bocznicy kolejowej. W 2012 jedna para gniazdowała przy drodze wyjazdowej z parkingu DCT wodząc minimum 1 pisklę. Przyniesione dane zdaniem autorów raportu wskazują na małą wrażliwość gatunku na wskazane wyżej warunki środowiskowe, wynikające z działalności człowieka.

W efekcie zwiększenia akumulacji materii organicznej w strefie brzegowej może pojawić się trzcina i wierzba. W celu zachowania skuteczności istniejącej kompensacji nałożono na inwestora warunek realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji polegający na sukcesywnym usuwaniu pojawiającej się trzciny i wierzby na brzegu po wschodniej stronie T1.

Podczas eksploatacji terminala może dochodzić do sytuacji awaryjnych polegających na rozlewie substancji oleistych na terenie basenu portowego bądź na obszarze samego terminala, w związku z powyższym nałożono na inwestora warunki dotyczące sposobu powiadamiania i postępowania w kontekście awifauny i podczyszczania wód deszczowych.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz przeprowadzoną w trybie art. 6 (3) i 6 (4) Dyrektywy Siedliskowej ocenę oddziaływania, nie ma podstaw twierdzić aby realizacja inwestycji mogła znacząco negatywnie wpływać na przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka. Realizacja planowanej inwestycji zgodnie ze wskazanymi wyżej warunkami pozwoli zabezpieczyć środowisko przyrodnicze na etapie realizacji i eksploatacji przed możliwym bezpośrednim jak pośrednim oddziaływaniem zamierzenia. Wdrożenie i realizacja ww. warunków pozwoli na minimalizację ewentualnych strat i ograniczy czasowe negatywne oddziaływania. Planowane przedsięwzięcie nie prowadzi do naruszenia art.33 ustawy o ochronie przyrody, jak też nie pociąga za sobą konieczności stosowania art. 34 i n. tej ustawy.

Kierując się zasadą przezorności na inwestora nałożono obowiązek monitoringu i przedstawienia w ramach analizy porealizacyjnej oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na trwałość i efektywność działań łagodzących prowadzonych na obszarze wyznaczonym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Terminalu T 2.

Dla morskich obszarów Natura 2000 powiązanych z lokalizacją planowanego przedsięwzięcia nie zostały przyjęte plany ochrony:

Drugim wiodącym aspektem przeprowadzonej oceny jest oddziaływanie na środowisko morskie oraz cele środowiskowe ustanowione dla wód w rejonie realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko morskie wystąpią przede wszystkim na etapie budowy (hałas, zanieczyszczenie wody zawiesinami, odpady). Oddziaływania te będą mieć charakter lokalny i ograniczony w czasie. W celu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ustalono następujące uwarunkowania, iż:

- sprzęt budowlany musi być sprawny technicznie, a na wypadek sytuacji awaryjnej miejsce inwestycji musi być wyposażone w środki do zwalczania rozlewów olejowych;

- powstające w wyniku prac budowlanych odpady muszą być zagospodarowane zgodnie z wymogami ustawy z 14 grudnia 2012 r. o odpadach (selektywna zbiórka odpadów i przekazanie uprawnionym podmiotom);
- zanieczyszczenia z jednostek pływających wykonujących prace budowlane muszą być zdawane do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z wymogami ustawy z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki;
- plac budowy musi być wyposażony w przenośne sanitariaty.

Inwestycja wiąże się z powstawaniem urobku, który planuje się w zależności od litologii i stanu czystości osadów dennych, wybrany zostanie odpowiedni wariant składowania urobku, na kłapowisku morskim wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni lub do zarefultowania brzegu w obrębie projektowanego nabrzeża (wg rozpoznania z dostępnych informacji ok. 2-2,4 mln m<sup>3</sup> to namuły wymagające składowania na kłapowisku morskim). Zgodnie z § 2 ust.3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji armator statku ładowanego na terytorium Polski obowiązany będzie złożyć do właściwego Dyrektora Urzędu Morskiego raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia usuwania do morza urobku z pogłębiania dna na środowisko morskie wraz ze wskazaniem praktycznych działań mających na celu zmniejszenie ewentualnego niekorzystnego wpływu.

Prace czerpalne będą skutkować zmętnieniem (spadek przeźroczystości wody), które może mieć negatywny wpływ na roślinność wodną. W związku z powyższym w decyzji przyjęto uwarunkowanie, by prace czerpalne, które mogą powodować zmętnienie wody były prowadzone poza okresem wegetacyjnym, tj. poza okresem kwiecień – maj, jak też uwzględniały rekreacyjne wykorzystanie plaż w rejonie Stogów w okresie sezonu letniego.

Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie bezpośrednio w rejonie planowanego przedsięwzięcia znajduje się w rejonie zasobnym w obiekty kulturowe zalegające na dnie morskim, nie można zatem wykluczyć zalegania podwodnych obiektów o charakterze archeologicznym. W związku z powyższym w decyzji wprowadzono wymóg prowadzenia prac pod nadzorem archeologicznym, jak też wskazano na wymagania art. 32 i art. 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r. poz. 2067 z późn. zmian.).

Usytuowanie i zakres planowanego przedsięwzięcia, w kontekście i w relacji do innych planowanych przedsięwzięć w rejonie jego lokalizacji tj: „Rozbudowa toru podejściowego z powiększeniem jego szerokości i głębokości technicznej wraz z wykonaniem obrotnicy o średnicy 750" oraz „Falochrony osłonowe w Porcie Północnym w Gdańsku" powodują, że nie będzie ono źródłem zmian w falowaniu i prądach pływowych, które czyniłoby z przedsięwzięcia czynnik istotny dla kształtowania brzegu morskiego w zasięgu jego oddziaływania. Wpływ falowania i prądów pływowych na brzeg Zatoki w granicach oddziaływania planowanego przedsięwzięcia będzie minimalny, gdyż stan falowania i prądów pływowych, jak również ruch rumowiska jest już w przeważającej mierze zdeterminowany przez istniejące i planowane elementy infrastruktury portowej i infrastruktury dostępowej do portu.

Gospodarka odpadami na terminalu będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi procedurami zawartymi w „Portowym planie gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków" ustanowionym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, ustanowiony zgodnie z ustawą z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. Powstające wody opadowe planuje się odprowadzać do wód portowych po ich podczyszczeniu.

Ze względu na położenie planowanej inwestycji na obszarze morskim nie wystąpią bezpośrednie oddziaływania na wody podziemne. Obszar Zatoki Gdańskiej jest strefą ascenzyjnego drenażu wód poziomu kredowego (poddennego dopływu wód podziemnych do morza). Różnica ciśnień

hydrostatycznych powoduje, że nie zachodzi ryzyko wnikania zanieczyszczeń wód morskich do wód podziemnych tego poziomu. W związku z tym nie przewiduje się możliwości wystąpienia zanieczyszczenia głębszych warstw wód podziemnych. Funkcjonowanie rozbudowanego terminalu nie będzie związane z: wprowadzaniem zanieczyszczeń do wód podziemnych lub do ziemi oraz zwiększonym poborem wód podziemnych. W związku z tym nie będą występować bezpośrednie oddziaływania na środowisko hydrogeologiczne, zasoby ilościowe i jakościowe wód podziemnych występujących na zapleczu lądowym w rejonie planowanej inwestycji.

W obrębie wód portowych w okresie budowy, w związku z prowadzeniem prac pogłębiarskich nastąpi okresowe zwiększenie koncentracji substancji biogennych, zawiesin, spadek przezroczystości wody. Najpoważniejszym zagrożeniem, o lokalnym zasięgu, mogą być rozlewy substancji olejowych lub innych szkodliwych substancji chemicznych. Przestrzeganie reżimów technologicznych i wykorzystanie sprawnego sprzętu zminimalizuje ryzyko zanieczyszczenia akwenu. Oddziaływanie w czasie fazy eksploatacji będzie pochodzić od wód opadowych, odprowadzanych po podczyszczeniu do wód portowych.

Stąd też w decyzji wskazane zostały uwarunkowania związane z gospodarką tymi wodami.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest też zlokalizowane na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2018, poz. 2268 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane poza Jednolitymi Częściami Wód Podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie akwenu Zatoki Gdańskiej. Zgodnie z obowiązującym *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* (przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r.), jest to obszar jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych Zatoka Gdańska Wewnętrzna o kodzie PLTW IV WB4, której status określono jako naturalna część wód o złym stanie. Głównym celem środowiskowym ustalonym dla analizowanej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód. Dla osiągnięcia celów środowiskowych wskazanych powyżej w PGW (2016) uzyskano derogację - odroczenie do 2027 roku konieczności osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na JCWP na etapie budowy i funkcjonowania inwestycji.

Na etapie budowy oddziaływania dotyczą przede wszystkim przekształceń morfologicznych dna:

- fizyczna likwidacja fragmentu dna poprzez załadowanie obszaru o maksymalnej powierzchni 80 ha (łącznie 3 etapy realizacji przedsięwzięcia),
- przekształcenie w miejscu utworzenia toru wodnego, o powierzchni ok. 38 ha w efekcie pogłębienia.

Ponadto roboty czerpalne i budowlane będą powodowały okresowy wzrost zmętnienia wody oraz fizyczną likwidacją bentosu: trwałą w obrębie załadowanego dna i okresową w obrębie toru wodnego. Procentowy ubytek powierzchni dna w obrębie JCWP Zatoka Gdańska Wewnętrzna w wyniku załadowania fragmentu dna będzie niewielki -0,1%, natomiast przekształcenie dna w wyniku budowy toru wodnego obejmie obszar -0,05%.

Na etapie budowy możliwe jest również okresowe pogorszenie parametrów fizyko-chemicznych wody (wzrost zmętnienia) związane z robotami czerpalnymi dla potrzeb budowy nowego toru wodnego. Oddziaływanie to będzie jednak chwilowe oraz zlokalizowane miejscowo w związku z tym nie będzie powodować zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych ustalonych w PGW (2016).

Planowane przedsięwzięcie nie powinno również oddziaływać na cele środowiskowe ustalone dla obszarów chronionych.

Oddziaływania na cele środowiskowe JCWP przejściowej Zatoka Gdańska Wewnętrzna na etapie funkcjonowania będą dotyczyły:

- gospodarki wodami opadowymi z terenu DCT,
- utrzymywania toru wodnego (okresowe pogłębianie).

Wody opadowe odprowadzane z terenów przemysłowych muszą spełniać wymogi ustalone w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków w do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.

Obecnie, funkcjonowanie przedsiębiorstwa DCT Gdańsk S.A. nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych zawartości zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych. Uzyskane wyniki są znacznie poniżej dopuszczalnych wartości (zarówno w stosunku do wymagań rozporządzenia z 2014, jak i z 2019 r.).

W związku z tym planowana rozbudowa terminalu kontenerowego nie spowoduje istotnego obciążenia wód JCWP dodatkowych zanieczyszczeń wprowadzanych do wód i nie zagraża możliwości osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Na podstawie udostępnionych przez PGW Wody Polskie map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego wykonanych z uwagi na wymagania ustawy Prawo wodne, a mających swe źródło w dyrektywie 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim, można stwierdzić, że obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w strefie zagrożenia powodzią, gdyż maksymalny przewidywany poziom morza w tym rejonie, w odniesieniu do sytuacji powodziowej o prawdopodobieństwie 0,2%, szacowany jest na 2,5 m, a rzędna nabrzeża terminalu wynosić będzie 3,0 m i została wyznaczona na takim właśnie poziomie również z uwagi na długookresowe przewidywania co do poziomu morza i wezbrań sztormowych.

Odnosnie do innych oddziaływań, w tym emisji, znaczenie w kontekście rozstrzygnięcia sprawy posiadają następujące zagadnienia:

Jak wynika z wyników badań prowadzonych w otoczeniu przedsięwzięcia rejon Portu Gdańskiego jest zasobnym archeologicznie akwenem polskiego wybrzeża Bałtyku. Biorąc zatem pod uwagę znaczną powierzchnię zajmowaną przez planowaną inwestycję (ponad 130 ha) można spodziewać się występowania tu nieodkrytych dotąd zabytków archeologicznych. W związku z tym przed podjęciem prac budowlanych i pogłębieniowych należy wykonać sondowania sonarowe w celu rozpoznania ewentualnych obiektów kulturowych występujących na dnie morskim na terenie inwestycji. Niezależnie od tego wszelkie prace polegające na ingerencji w dno, w tym prace pogłębiarskie odbywać się powinny przy zapewnieniu nadzoru archeologicznego.

Rozpoznanie takiego wymagają również potencjalne pozostałości militarne.

Zarówno podczas normalnego funkcjonowania terminala, jak i w wypadku zaistnienia ewentualnych sytuacji awaryjnych nie wystąpią żadne oddziaływania na obiekty zabytkowe objęte ochroną prawną.

Etapowa budowa Terminalu T3 będzie kilkuletnim okresem zmian w użytkowaniu i zagospodarowaniu terenu planowanego Terminalu. Spowoduje ono całkowite przekształcenie ok. 80 ha terenu przeznaczonego pod nabrzeże portowo-przeładunkowe i składowe. Po przeprowadzeniu załadownia nabrzeża, realizacji infrastruktury technicznej zostaną zabudowane obiekty i zainstalowane urządzenia niezbędne do obsługi Terminalu. Wszystkie roboty będą prowadzone przy nieprzerwanej eksploatacji istniejącego Terminalu T1 i T2. Podczas robót budowlanych nie przewiduje się jakichkolwiek ograniczeń i barier w użytkowaniu sąsiednich terenów portowych, lasów komunalnych oraz terenów rekreacyjnych. Jednak można uznać, że w wyniku prowadzenia prac, które wiązać się będą z ruchem jednostek, pracą pogłębiarki i środków transportu, emisją hałasu w relatywnie niewielkiej odległości od plaży i kąpieliska w Stogach ich atrakcyjność rekreacyjna potencjalnie może ulec obniżeniu. Z tych

powodów w decyzji wskazano na konieczność uwzględnienia w harmonogramie prac okresu letniego sezonu turystycznego i unikania zakłóceń w funkcjonowaniu kąpieliska.

Odbiór wizualny z terenu plaży i kąpieliska w Stogach będzie zdominowany w fazie eksploatacji przez sąsiedztwo dużego obiektu portowego planowanego Terminala T 3, którego obecność stanie się bardzo bliska i dominująca w analizowanym pasie wybrzeża. Pomimo dotrzymania obowiązujących dopuszczalnych norm jakości środowiska w zakresie hałasu i zanieczyszczeń powietrza na terenach wykorzystywanych rekreacyjnie (plaża i kąpielisko), nieodległa obecność silnych dominant industrialnych, stała obecność i ruch dużych jednostek pływających (kontenerowce, holowniki), a także specyfika hałasu przemysłowego będzie wpływać na zachowania turystów i mieszkańców w strefie przybrzeżnej i wpływać na ich zachowania i wybory, w tym możliwą rezygnację z wypoczynku na tym terenie. Wydaje się jednak, że już obecny poziom natężenia ww. czynników wskazuje na fakt, że sąsiedztwo takie nie jest postrzegane jako uciążliwość, a nawet może być atrakcją. W odniesieniu do lasów nadmorskich (nawymowy) w sąsiedztwie inwestycji, wykorzystywanych jako tereny spacerowe i rekreacyjne, funkcjonowanie przedsięwzięcia nie będzie wywierało istotnego wpływu na dotychczasowy sposób ich użytkowania.

Zasadniczym środkiem minimalizującym oddziaływanie na ludność i warunki życia ludzi jest wybór wariantu realizacji Terminalu T 3 na wodach morskich.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie Portu Północnego i będzie połączona kompozycyjnie z już istniejącymi elementami krajobrazu, jakimi jest istniejące nabrzeże DCT z suwnicami i placami składowymi kontenerów. Są to elementy tworzące cały zespół cech charakterystycznych dla krajobrazu Portu Północnego. Z pewnością cały zespół portu, którego częścią będzie również projektowane nabrzeże z infrastrukturą i cumującymi statkami, będzie stanowił silną dominantę we wnętrzu widokowym tej części Zatoki Gdańskiej. Jednak nowe elementy w krajobrazie będą jednoznacznie identyfikowane z funkcją portową, która jest przypisana temu rejonowi strefy brzegowej. Pod wodą w wyniku zmian batymetrii dna wystąpi antropizacja krajobrazu podwodnego w sąsiedztwie istniejącego już akwenu wodnego wykorzystywanego przez terminal T 1, oraz dalsza antropizacja krajobrazu podwodnego kłapowiska na Zatoce Gdańskiej. Niezależnie od sposobu przeprowadzenia budowy założeń należy, że wystąpi wpływ na walory krajobrazowe, głównie ze względu na: prowadzenie prac związanych z pogłębianiem i ze sztucznym załadowniem obszaru akwenu morskiego na powierzchni ok. 80 ha. Część z tych działań, związanych ściśle z pracami budowlanymi będzie mieć charakter krótkotrwały i przemijający, jednak w efekcie końcowym, po zakończeniu budowy nabrzeże wraz z infrastrukturą Terminalu będzie stanowił nowy, całkowicie sztuczny, antropogeniczny fragment wybrzeża morskiego, stanowiący silną dominantę w krajobrazie.

Tereny portowo-przemysłowe w Gdańsku cechują się krajobrazem typowo industrialnym, silnie przekształconym, który znajduje się pod wpływem nasilającej się antropopresji. Planowany Terminal T 3 będzie wpisywać się zarówno pod względem struktury funkcjonalno-przestrzennej jak i fizjonomii krajobrazu w dotychczasowy obszar Portu Północnego w Gdańsku. Rozwój Portu Północnego istotnie zmienił krajobraz analizowanej części wybrzeża w rejonie dzielnicy Stogi. W miejscu plaży i zalesionych wydmy oraz części akwenu powstały nabrzeża i place składowe oraz obiekty kubaturowe, a także infrastruktura komunikacyjna (droga dojazdowa, drogi wewnętrzne i tor kolejowy). Z punktu widzenia estetyki wybitnie industrialnego krajobrazu portowego, planowana rozbudowa DCT nie pogorszy stanu obecnego. Przedsięwzięcie to wpisuje się w zamierzenia i strategie inwestycyjne, jednocześnie zachowując bez zmian powierzchnie lądowe w sąsiedztwie. Realizacja inwestycji wpłynie natomiast na dalsze zwiększenie powierzchni zajmowanej przez ten typ krajobrazu antropogenicznego i powstanie nowych specyficznych form ukształtowania nabrzeża.

Planowane prace budowlane oraz niezbędny zakres przebudowy infrastruktury, nie będą powodować istotnych negatywnych oddziaływań na istniejące obiekty i zagospodarowanie sąsiednich terenów. Nie przewiduje się wpływu na dobra materialne.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się dobra materialne będące elementami zagospodarowania istniejącego terminalu DCT. Urządzenia takie jak suwnice przeładunkowe i dźwigi, budynki, place składowe wraz z wyposażeniem, są integralnie związane z działalnością przeładunkową terminalu i po jego rozbudowie staną się elementami funkcjonalnie związanymi z planowaną inwestycją. Nie przewiduje się w związku z tym jakiegokolwiek negatywnego oddziaływania na dobra materialne.

Funkcjonowanie rozbudowanego Terminalu DCT pozwoli na wzrost wartości przyległych terenów portowych i przyczyni się do dalszego wymiernego wzrostu funkcjonalności i konkurencyjności Portu Gdańskiego. Realizacja przyspieszy budowę innych ważnych inwestycji, w tym m.in. mostu kolejowego przez Martwą Wisłę i in.

Przedsięwzięcie nie będzie miało również wpływu na rybołówstwo przybrzeżne, gdyż akweny sąsiadujące z portem nie są wykorzystywane jako łowisko.

W czasie realizacji Terminalu T 3 lokalne oddziaływania o charakterze okresowym będą obejmować: emisje hałasu związanego z pracą sprzętu i maszyn budowlanych, samochodów oraz jednostek pływających; wibracje pochodzące z placu budowy; zanieczyszczenie powietrza spowodowane wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego i transportu; wzrost poziomu znieczyszczenia wody (ograniczenie przezroczystości) powodowany pracami związanymi z pogłębianiem i składowaniem urobku na terenie załadawiania – planowanego terminala. Będą to oddziaływania czasowe, krótkotrwałe, o ograniczonym zasięgu, wystąpią na terenie budowy oraz będą dotyczyły głównie grupy wykonawców, a uciążliwości dla pracowników będą niwelowane przez środki ochrony osobistej, wynikające z przepisów bhp oraz odpowiednią organizację robót. Plaża na Stogach i kąpielisko morskie pozostaną poza bezpośrednią strefą prac związanych z realizacją inwestycji, natomiast z uwagi na stosunkowo niedużą odległość w stosunku do jej poszczególnych elementów odczuwalne mogą być uciążliwości związane przede wszystkim z: hałasem emitowanym podczas prowadzonych prac, wzrostem mętności wody morskiej, pogorszeniem panoramy widokowej na morze, jak i urządzenia, pojazdy i jednostki pływające uczestniczące w pracach budowlanych.

W czasie funkcjonowania Terminalu T 3 oddziaływania będą obejmować: hałas związany z pracą urządzeń przeładunkowych i środków transportu; emisje zanieczyszczeń powietrza; odprowadzanie podczyszczonych wód opadowych do basenu portowego; trwałe zakłócenie otwarcia widokowego z pasa plaży i wydmy na akwen wód Zatoki Gdańskiej. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości około 1,7 km na południe pod planowanego przedsięwzięcia w dzielnicy Stogi, w rejonie Pustego Stawu. Na terenie tym nie wystąpią jakiegokolwiek oddziaływania na klimat akustyczny spowodowane funkcjonowaniem planowanej inwestycji. Wpływ funkcjonowania planowanej inwestycji na warunki życia mieszkańców Stogów, uwzględniając przewidywany stan środowiska w miejscach stałego zamieszkania, jak i w obrębie terenów rekreacyjnych, należy w związku z tym uznać za nieznaczny. Na terenach tych nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska. Bliska odległość nabrzeży portu, urządzeń przeładunkowych, ruch dużych statków kontenerowych, a także emitowany hałas i zanieczyszczenia powietrza (pomimo zachowania dopuszczalnych norm) mogą wywierać, subiektywnie, wpływ na warunki wypoczynku ludzi i postrzeganie atrakcyjności nadmorskiej przestrzeni rekreacyjnej.

W tym kontekście zasadniczym środkiem minimalizującym oddziaływanie stało się ograniczenie skali inwestycji i jej przestrzenne zmniejszenie przez inwestora w toku postępowania, motywowane m.in. sąsiedztwem nadmorskiej przestrzeni rekreacyjnej i oczekiwaniami społecznymi, wyrażonymi w czasie konfliktu z władzami Miasta Gdańska wokół zmian dokumentów planistycznych Miasta Gdańska w kierunku zwiększania powierzchni

przemysłowych. W toku postępowania materiał dowodowy w sprawie został wzbogacony o wizualizację Terminalu z rejonu plaży oraz analizę ww. konfliktu, które zostały wzięte pod uwagę przy rozstrzygnięciu sprawy.

Prowadzenie robót budowlanych związanych z przygotowaniem terenu i realizacją planowanego przedsięwzięcia powodować będzie powstawanie odpadów. Wymaga to od wykonawców robót prowadzenia gospodarki odpadami zgodnej z przepisami ustawy o odpadach. Działania przygotowawcze wraz z fazą realizacji inwestycji będą źródłem powstawania odpadów, które muszą być usunięte z rejonu planowanego przedsięwzięcia, posegregowane, właściwie dla określonych grup i rodzajów, przejściowo magazynowane lub wykorzystane. Zgodnie z ustawą o odpadach zasadą prawidłowej gospodarki odpadami jest zapobieganie ich powstawaniu lub minimalizacja ich ilości, usuwanie z miejsc powstawania oraz wykorzystywanie lub unieszkodliwianie odpadów w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska. Odnośnie do kwestii mas ziemnych, tj. urobku z pogłębienia oraz materiału wykorzystywanego do załadownienia, nie można wykluczyć, że strumienie tych substancji będą przynajmniej częściowo podlegały przepisom ustawy o odpadach. Jak wynika bezpośrednio z art. 2 ustawy o odpadach, jej przepisów nie stosuje się do:

- niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty;
- osadów przemieszczanych w obrębie wód powierzchniowych w celu związanym z gospodarowaniem wodami lub drogami wodnymi, zarządzaniem wodami lub urządzeniami wodnymi lub ochroną przed powodzią bądź ograniczaniem skutków powodzi i susz, rekultywacją, refulacją, pozyskiwaniem lub uzdatnianiem terenu, jeżeli osady te nie są niebezpieczne.

Analizy dostępne na tym etapie rozpoznania wskazują jednak na duże prawdopodobieństwo braku konieczności zastosowania procedur gospodarki odpadami. Dostępne badania wskazują na fakt, że osady w obrębie portu w Gdańsku nie są zanieczyszczone. Świadczą o tym badania cytowane m.in. w raportach o oddziaływaniu na środowisko, jak i podawane przez ZMPG SA. Kubaturę robót czerpalnych w ramach planowanego przedsięwzięcia oszacowano na 4 000 000 m<sup>3</sup> (ok. 10 000 000 ton). Według rozpoznania, które wynika z informacji dostępnych dla przedsięwzięć planowanych do realizacji w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia 50-60% tej objętości (2–2,4 mln m<sup>3</sup>) stanowią namuły wymagające składowania na kłapowisku morskim, a 40-50% piaski (1,6–2 mln m<sup>3</sup>) nadające się do wykorzystania przy załadownieniu akwenu morskiego. Z kolei załadownienie 80 ha akwenu morskiego, którego średnia głębokość wynosi obecnie ok. 7 m do rzędnej nabrzeża terminalu wynoszącej 3 m n.p.m. będzie wymagać wypełnienia kubatury ok. 10 000 000 m<sup>3</sup> masami ziemnymi i skalnymi, materiałami konstrukcyjnymi, elementami wzmacniającymi itp.

Obecnie gospodarka odpadami w fazie eksploatacji DCT realizowana jest na podstawie zasad ogólnych wynikających z przepisów, a w szczególności z ustawy o odpadach oraz na podstawie decyzji Marszałka Województwa Pomorskiego, DROŚ-SO.7243.8.2007.EŻ, z 7.4.2017 r. w sprawie pozwolenia na wytwarzanie odpadów powstających w wyniku eksploatacji instalacji, jak również na podstawie zatwierdzonego decyzją Marszałka Województwa Pomorskiego nr DROŚ-SO.7240.10.2017 z dnia 03.10.2017 r. „Portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków” zatwierdzonym ustanowionego przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk zgodnie z ustawą z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U.2002.166.1361 ze zm.).

Terminal kontenerowy DCT jest jednym z niewielu polskich przedsiębiorstw, które jest zarejestrowane w systemie EMAS (Nr w rejestrze EMAS: PL 2.22-007-80), co stanowi dodatkową



gwarancję staranności zarządzania środowiskowego. Postępowanie z odpadami regulowane jest przez procedurę DCT/DOC/SC/7.01 „Zasady gospodarowania odpadami na terenie DCT”.

Planowane przedsięwzięcie charakteryzuje się największą podatnością na takie czynniki lub zagrożenia związane ze zmianami klimatycznymi jak: wzrost poziomu morza; ekstremalne opady deszczu; maksymalna prędkość wiatru; burze/sztormy. Jest to spowodowane usytuowaniem planowanego przedsięwzięcia na obszarze morskim, w strefie przybrzeżnej, charakteryzującej się występowaniem gwałtownych zjawisk pogodowych mogących spowodować okresowe utrudnienia przy jego realizacji i eksploatacji oraz stopniowym wzrostem poziomu morza, związanym z globalnym ociepleniem. W wyniku przeprowadzonej oceny ryzyka wystąpienia zagrożeń dla planowanej inwestycji związanych ze zmianą klimatu można stwierdzić, że największym prawdopodobieństwem cechują się zdarzenia o nieistotnym wpływie na zagadnienia związane głównie ze środowiskiem naturalnym i czynnikami społecznymi. Natomiast zagrożenia, które mogłyby skutkować dużym i drastycznym wpływem na przedsięwzięcie, które mogłyby znacząco utrudnić jego budowę lub eksploatację, charakteryzują się bardzo małym prawdopodobieństwem. Ryzyko dla czynników/zagrożeń zmian klimatycznych, dla których planowane przedsięwzięcie charakteryzuje się największą podatnością w trakcie jego realizacji tj.: ekstremalne opady deszczu, maksymalna prędkość wiatru, burze/sztormy – można oszacować co najwyżej jako średnie, niezagrażające jego wykonalności, a wymagające jedynie dodatkowych działań interwencyjnych, z zachowaniem ciągłości działań. Działaniami interwencyjnymi będą przede wszystkim: zabezpieczenie terenu budowy i sprzętu budowlanego w przypadku wystąpienia ostrzeżeń o możliwości wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz naprawa ewentualnych uszkodzeń po ich ustąpieniu. W trakcie eksploatacji czynnikami, które mogą wpłynąć na jego trwałość oraz utrudnić jego użytkowanie są przede wszystkim maksymalne prędkości wiatru, ekstremalne zlodzenia oraz burze/sztormy, mogące powodować uszkodzenia nabrzeży i ich wyposażenia (pachołów, odbojnic, latarni), spłylenia toru wodnego, zakłócenia ruchu statków czy czasowego wyłączenia z eksploatacji. Jednak ryzyko związane z tymi zmianami można określić co najwyżej jako średnie, niezagrażające jego wykonalności a wymagające jedynie dodatkowych działań interwencyjnych (naprawa uszkodzeń nabrzeży i uzupełnienie ich wyposażenia, prace podczyszczeniowe toru wodnego).

Nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na klimat oraz klimatu na przedsięwzięcie. Inwestycja nie jest w znacznym stopniu narażona na skutki wynikające ze zmian klimatu ani ryzyka uszkodzenia na skutek działania ekstremalnych zdarzeń pogodowych. Natomiast jest dostosowana do pracy w zmiennych warunkach pogodowych (gwałtowne opady, sztormy itd.), co w znacznym stopniu wyeliminuje ryzyko uszkodzenia.

Przedsięwzięcie nie będzie w istotny sposób wpływać na globalne zmiany klimatyczne. Głównym źródłem emisji gazów cieplarnianych będzie spalanie paliw (olej napędowy) w silnikach środków transportu i maszyn roboczych oraz jednostek pływających przy realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji. Wielkość emisji związana z budową i eksploatacją terminala – w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu będzie miała znaczenie pomijalne.

Wprowadzanie zanieczyszczeń do powietrza związane z eksploatacją nowego terminalu oraz całości zakładu DCT Gdańsk SA nie będzie powodować przekroczeń warunków określonych w przepisach (wartości odniesienia oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu) – emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza nie będzie powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza poza terenem zakładu.

Emisja z DCT będzie miała przede wszystkim charakter niezorganizowany, pochodzący przede wszystkim z ruchu jednostek pływających oraz urządzeń i maszyn do manipulacji kontenerami, zasilanych silnikami diesla. W przypadku planowanego przedsięwzięcia przewidywane jest zastosowanie w całości suwnic zasilanych elektrycznie, z których emisja

będzie zachodzić jedynie w przypadku awarii zasilania i konieczności uruchomienia zainstalowanych na nich agregatów prądowców.

Budowa i eksploatacja Terminalu nie wiąże się z korzystaniem z urządzeń, które emitują promieniowanie niejonizujące i są źródłem pola elektromagnetycznego, które miałyby znaczenie dla oddziaływania T 3 na środowisko.

W trakcie budowy lub eksploatacji terminalu DCT może dochodzić do sytuacji, które mają charakter awarii lub innego zagrożenia dla środowiska, takich jak: pożary, wybuchy i związane z nimi emisje, wycieki do gleby i wód, emisje do atmosfery chemikaliów, awarie urządzeń zabezpieczających lub redukujących zrzuty zanieczyszczeń do środowiska; zakłócenia w dostawie wody, prądu, gazu i innych mediów. Zdarzenia te mogą być skutkiem kolizji statku z nabrzeżem lub statku ze statkiem, mogą być one wywołane uderzeniem kontenera wskutek powyższych lub innych zdarzeń – wówczas może dojść do wycieku paliwa lub zawartości kontenerów, może również dojść do uszkodzenia nabrzeża, w skrajnym przypadku do uszkodzenia/przewrócenia suwnicy itp. Zdarzenia, które mogą skutkować wywołaniem pożaru mogą być również spowodowane przez pracę podwykonawców, np. przez nieprawidłowe wykonywanie prac pożarowo niebezpiecznych. Czynnikiem naturalnym, który mógłby zagrażać terminalowi jest również powódź, a w fazie budowy zagrożeniem specjalnym jest to wynikające z potencjalnego zalegania na dnie lub pod dnem przedmiotów wybuchowych pochodzenia wojkowego. Terminal nie jest przedmiotem przepisów o poważnych awariach, gdyż substancje niebezpieczne, które są składowane na terminalu znajdują się tu w trybie transportowym i podlegają przepisom związanym z przemieszczaniem materiałów niebezpiecznych po drogach wodnych, kołowych i kolejowych (IMDG, ADR, RID).

Procedury i instrukcje oraz inne dokumenty wewnętrzne opisujące sposób zapobiegania awariom, przygotowania do ewentualnej awarii oraz reagowania na awarie są elementami zarządzania zakładem – również w ramach systemu zarządzania środowiskowego zgodnego z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z 25 listopada 2009 r. w sprawie dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekozarządzania i audytu we Wspólnocie (EMAS). W związku z tym podlegają okresowym audytom wewnętrznym i zewnętrznym oraz ogólnej zasadzie ciągłego doskonalenia, co oznacza, że są przedmiotem modyfikacji, dostosowania do potrzeb, zwiększenia ich właściwości, skuteczności i praktyczności. Podczas rozbudowy Terminalu DCT, głównymi źródłami awarii i wypadków oraz wynikających z nich zagrożeń może być praca jednostek pływających, pogłębiających akwen Portu Północnego oraz refulujących pozyskany urobek w celu załadunku pirsu terminalowego. Zdarzenia awaryjne związane z pracą jednostek pływających mogą prowadzić do zanieczyszczenia wód niewielkimi rozlewami ropopochodnych (paliw). Port Północny posiada odpowiednie wyposażenie m.in. w postaci łapaczki przeciwrozlewowej, zapór pływających oraz sorbentów do usuwania ropopochodnych z akwenów portowych. W obrębie terenów lądowych lub załadunkowych ewentualne drobne wypadki i niewielkie uwolnienia różnego rodzaju substancji nie będą wpływać na stan środowiska. Przedsiębiorstwa wykonujące prace budowlano-montażowe powinny być wyposażone w sprzęt do usuwania skutków niewielkich zdarzeń awaryjnych tego rodzaju.

Generalnie terminal kontenerowy przeznaczony jest do przeładunku towarów w kontenerach w relacjach statek ląd i odwrotnie. Podstawowy asortyment stanowią materiały niepalne lub trudno zapalne przemieszczane w kontenerach tj. opakowaniach niepalnych. Składowanie zorganizowane jest w postaci bloków wydzielonych pasami komunikacyjnymi. Taka organizacja oraz asortyment pozwala wykluczyć duże zagrożenie awaryjne, czy zagrożenie pożarowe. Kontenery z ładunkami niebezpiecznymi będą składowane w wyznaczonym miejscu, zgodnie z zasadami przyjętymi przy transporcie kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi, terminal będzie wyposażony w ciągniki z wanną odstawczą na kontenery ciekące. W przypadku stwierdzenia wycieku kontener będzie umieszczany w wannie – zebrany odciek będzie

traktowany jako odpad i będzie przekazywany do uprawnionych podmiotów do przetworzenia lub unieszkodliwienia.

Ochrona pożarowa terminalu będzie realizowana w oparciu o:

- rozwiązania techniczne obiektów spełniające wymagania przepisów z zakresu ochrony przeciwpożarowej, w tym drogi pożarowe na placach,
- sieć hydrantową zapewniającą wymaganą ilość wody do celów gaśniczych,
- instalacje wykrywania i przekazywania informacji na temat zagrożeń do punktów dyżurnych,
- przeszkoloną i zapoznaną z zagadnieniami ochrony przeciwpożarowej załogę,
- współpracę z Portową Strażą Pożarną „Florian” w zakresie ratownictwa i dyżurów w trakcie przeładunku materiałów niebezpiecznych.

Do postępowania z kontenerami z substancjami niebezpiecznymi zostaną zastosowane zasady i przepisy postępowania wynikające z:

- międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS uchwalonej w dniu 1 listopada 1974 przez Międzynarodową Konferencję ds. Bezpieczeństwa Życia na Morzu (Międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych IMDG),
- międzynarodowej konwencji sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych (ADR),
- konwencji z dnia 9.05.1980 r. o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) (Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych) (RID).

Odpowiednie przygotowanie do sytuacji awaryjnych, w tym pożaru, prowadzi do tego, że ograniczone zostaną wielkość oraz zasięg emisji wynikających ze zdarzenia awaryjnego.

Nowe obszary objęte działalnością DCT zostaną również objęte wdrożonym w DCT systemem zarządzania środowiskowego, w tym m.in. procedurą „Gotowość na awarie i reagowanie na awarie środowiskowe i energetyczne”, która obejmuje zabezpieczenia i sposób postępowania w sytuacjach takich jak:

- pożary, wybuchy i związane z nimi emisje oraz wpływ ścieków pożarowych na zbiorniki wodne,
- wycieki do gleby i wód / emisje do atmosfery chemikaliów,
- awarie urządzeń zabezpieczających lub redukujących zrzuty zanieczyszczeń do środowiska,
- zakłócenia w dostawie wody, prądu, gazu i innych mediów,
- zagrożenia związane z okoliczną fauną i florą,
- inne niekontrolowane uwolnienia energii i substancji;

W DCT obowiązuje ponadto wpisujący się w ww. plan ogólnoportowy „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód basenu portowego (DCT/DOC/SC/27.04)”.

Oddziaływania fazy likwidacji przedsięwzięcia są porównywalne z wyżej opisanymi oddziaływaniami fazy realizacji przedsięwzięcia, z tą różnicą, że znaczącym oddziaływaniem tej fazy będzie gospodarka odpadami powstałymi z rozbiórek obiektów budowlanych. Szczegółowa ocena w tym zakresie, z uwagi na wieloletni horyzont czasowy funkcjonowania infrastruktury związanej z przedsięwzięciem, nie jest obecnie celowa.

Zgodnie z treścią art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2017 r., raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać informacje w przedmiocie powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia -

w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Za przedmiotowe z punktu widzenia raportu dla planowanego Terminalu T 3 w DCT Gdańsk, w kontekście ww. wymagania uznać należy:

1) spośród decyzji wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska:

- Decyzję Prezydenta Miasta Gdańska, WŚ-I.6220.II.93D.2013.AN.173164, z 16.07.2014 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) – II etap wraz z zagospodarowaniem terenu i infrastrukturą techniczną przy ul. Kontenerowej w Gdańsku, dzielnica Stogi”;

2) spośród decyzji wydanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku

- Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.8.2015.ER.AJA.9, z 09.10.2015 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym”;
- Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.2.2013.ER.27, z 14.06.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa toru podejściowego z powiększeniem jego szerokości i głębokości technicznej wraz z wykonaniem obrotnicy o średnicy 750 m”, w ramach modernizacji toru podejściowego do Portu Północnego, zlokalizowanego na wodach morskich Zatoki Gdańskiej oraz w granicach portu morskiego w Gdańsku;
- Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.30.2014.KSZ.18, z 05.09.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Falochrony osłonowe w Porcie Północnym w Gdańsku”;
- Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.13.2015.AJA.11, z 28.01.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa Falochronu Północnego Wyspowego w Porcie Północnym w Gdańsku”;
- decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.29.2013.AT.9 z dnia 28.03.2014 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie terminalu T2.

Oddziaływania planowanego przedsięwzięcia będą mogły się kumulować z oddziaływaniami innych przedsięwzięć w zakresie: masy urobku deponowanej na kłapowisku morskim, jak też hałasu oraz emisji do powietrza związanych ze wzrostem natężenia transportu. Oddziaływania związane z Terminalem T 3 kumulować się mogą przed wszystkim z oddziaływaniami powodowanymi realizacją przedsięwzięć:

- rozbudowa toru podejściowego do Portu Północnego, dla którego została wydana Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.2.2013.ER.27, z 14.06.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa toru podejściowego z powiększeniem jego szerokości i głębokości technicznej wraz z wykonaniem obrotnicy o średnicy 750 m”,
- modernizacja i budowa nowych falochronów w rejonie Portu Północnego, dla którego została wydana Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, RDOŚ-Gd-WOO.4221.30.2014.KSZ.18, z 05.09.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Falochrony osłonowe w Porcie Północnym w Gdańsku”.

W związku z pogłębianiem akwenu przy planowanym Terminalu T 3 na tzw. „kłapowisko DCT” przemieszczonych zostanie około 2–2,4 mln m<sup>3</sup> namulów. Kłapowisko to było wcześniej wykorzystane do odkładu urobku wytworzonego przy budowie pierwszego terminala DCT

oraz przy przebudowie szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie. Powierzchnia tego klapowiska wynosi ok. 4 km<sup>2</sup>, a zatem równomierne rozłożenie 2,4 mln m<sup>3</sup> namulów spowoduje powstanie dodatkowej warstwy namulów o miąższości ok. 60 cm na głębokości od ok. 55 do 60 m p.p.m. Z kolei z decyzji tut. organu RDOŚ-Gd-WOO.4221.2.2013.ER.27 z 14.06.2016 r. oraz RDOŚ-Gd-WOO.4221.30.2014.KSZ.18 z 05.09.2016 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięć dotyczących rozbudowy toru wodnego i budowy falochronów wynika, że przewidywana ilość urobku z prac czerpalnych dla toru podejściowego wyniesie ok. 5,6 mln m<sup>3</sup>, z czego – z czego 0,3 mln m<sup>3</sup> ma zostać zdeponowane na klapowisku morskim „DCT”, zaś przewidywana ilość urobku z prac czerpalnych dla falochronu wyniesie ok. 10 mln m<sup>3</sup>, z czego na klapowisku morskim „DCT” zostanie zdeponowane ok. 6,6 mln m<sup>3</sup> namulów.

Deponowanie urobku na obszarze klapowiska morskiego będzie miało negatywny wpływ na odbudowujące się w rejonie klapowania urobku zespoły bentosowe. Będzie to jednak oddziaływanie czasowe, z uwagi na procesy ponownej kolonizacji odbywające się pomiędzy okresami zrzuć urobku. Proces odkładu urobku na klapowisko DCT nie spowoduje istotnego zaburzenia funkcjonowania miejsc żerowania i odpoczynku ptaków. Zaburzenia środowiska wodnego w wyniku odkładu urobku (zwiększenie ilości zawiesin, wzrost zmętnienia, spadek przezroczystości) będą w ograniczonym stopniu oddziaływać na ichtiofaunę. Oddziaływania te z uwagi na czasowy charakter prowadzenia prac, ustąpią po zakończeniu prac. Wzrastające okresowo w związku z prowadzonymi pracami czerpalnymi i odkładem urobku na klapowisku morskim zjawisko resuspensji osadów dennych nie będzie powodowało znaczącego oddziaływania, gdyż z dotychczasowych badań chemicznych osadów wynika niski stopień ich zanieczyszczenia oraz niska zawartość frakcji ilastej, dzięki czemu nie występuje zagrożenie znaczącego transferu zanieczyszczeń do wód morskich w trakcie zjawiska suspensji. Przyrost skali transportu drogowego i związany z tym wzrost hałasu został przeanalizowany w odniesieniu do maksymalnego strumienia ruchu generowanego przez cały zakład DCT, z uwzględnieniem metody zastosowanej w raporcie dotyczącym Terminalu T 2. Przyjmując, że strumień ten wynosić będzie skrajnie 343 pojazdy/godzinę, obsługa DCT (rozumianego jako T 1+T 2+T 3) może spowodować wzrost poziomu hałasu o około 1-1,5 dB w porze dnia i ok. 6 dB na obszarach przylegających do Trasy Sucharskiego. Oddziaływanie tej skali mieści się w założeniach przyjętych dla tej drogi na etapie jej modernizacji. To samo dotyczy wykorzystania dla potrzeb transportu z DCT Tunelu pod Martwą Wisłą, Obwodnicy Południowej, sieci kolejowej w Porcie Zewnętrznym, linii kolejowej 226 wraz z nowym mostem kolejowym oraz innych przedsięwzięć infrastrukturalnych, do których odwołuje się strategia rozwoju portu.

Na podstawie istniejących obliczeń Wnioskodawca wykazał, że w obszarze portowym ruch pochodzący z DCT nie przyczyni się do przekroczenia poziomów hałasu w środowisku.

Do przekroczenia standardów jakości środowiska nie doprowadzi również wzrost ruchu kolejowego, gdyż nawet docelowy ruch pociągów związany z działalnością DCT nie osiągnie obecnej przepustowości linii kolejowej, a to oznacza, że przyczyni się do zwiększenia emisji hałasu o nie więcej niż ok. 2,5 dB.

Oddziaływanie skumulowane związane z ruchem statków zostało uwzględnione przez Wnioskodawcę poprzez przyjęcie odpowiedniego tła w obliczeniach związanych z emisją hałasu oraz emisją gazów i pyłów do powietrza.

W świetle obszerności zebranego materiału dowodowego, w szczególności w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz oddziaływań skumulowanych, jak też mając na uwadze wystarczalność i stosunkowo niewielkie skomplikowanie danych dotyczących rozwiązań projektowych przedsięwzięcia z punktu widzenia możliwości oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko tut. organ, mając na uwadze przesłanki art.82 ust.2 ustawy OOS, uznał za niecelowe nakładanie na wnioskodawcę obowiązku

przygotowania dokumentacji ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Za potrzebą taką nie opowiedział się również żaden z organów współdziałających.

Na podstawie art. 82 ust.1 pkt 5 ustawy OÖS na wnioskodawcę nałożono w pkt II.2 decyzji obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej. Analiza porealizacyjna pozwoli kontrolę, na podstawie wyników prowadzonego monitoringu, dotrzymywania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, jak też wpływ powstania Terminalu T 3 na trwałość i efektywność środków łagodzących przyjętych w związku z dotychczasowym rozwojem zakładu DCT. Termin i zakres analizy porealizacyjnej powiązано z obowiązkami nałożonymi na wnioskodawcę, przyjmując zarazem okres niezbędny dla zebrania rzetelnych danych pozwalających na ew. zaprojektowanie dalszych działań ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko i działań ochronnych w ramach planu ochrony obszarów Natura 2000.

Nałożone w niniejszej decyzji obowiązki w zakresie monitoringu środowiska i monitoringu emisji ograniczono do oddziaływań mających znaczenie dla prowadzonych działań łagodzących związanych z terminalem T 2 oraz oddziaływań na klimat akustyczny, przede wszystkim ze względu na możliwość kumulowania oddziaływań w tym zakresie z różnych źródeł. Zgromadzony materiał dowodowy dotyczący innych oddziaływań oraz wrażliwości środowiska w rejonie planowanego przedsięwzięcia nie dawał podstawy dla nakładania obowiązku monitoringu w szerszym zakresie.

Przedmiot przedsięwzięcia nie obejmuje instalacji, której eksploatacja wymagałaby uzyskania pozwolenia zintegrowanego, o jakim mowa w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w związku z czym w postępowaniu niniejszym nie badano relacji przedsięwzięcia do wymagań najlepszych dostępnych technik (BAT). Odnosząc proponowaną technologię do wymagań stawianych technologii w nowych instalacjach, o których mowa w art. 143 Prawo ochrony środowiska, stwierdzić można, że w odniesieniu do Terminalu T3 wymagania powyższe spełniane są przede wszystkim poprzez przyjęcie następujących rozwiązań:

- 1) konstrukcja terminalu zbudowana z materiałów neutralnych w stosunku do wody morskiej, czy podłoża gruntowego, o małym potencjale zagrożeń;
- 2) układ placów magazynowanych na terminalu zaplanowany tak, żeby – przy danym kształcie działki, lokalizacji wjazdu-wyjazdu oraz bocznicy kolejowej – zminimalizować dystans, jaki przebywać muszą wszelkiego rodzaju pojazdy, aby przemieszczanie kontenerów odbywało się na jak najkrótszych odcinkach, co ma to wpływ na zużycie paliw i energii. Minimalizacja dystansu przemieszczania urządzeń ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie zużycia paliw i energii, na zmniejszenie wielkości emisji (pyłów i gazów oraz hałasu);
- 3) wyposażenie terminalu w suwnice typu *rubber tired gantry*, RTG (suwnice bramowe na kołach, które służą przede wszystkim układaniu kontenerów jeden na drugim), które będą zasilane bezpośrednio energią elektryczną dostarczaną z sieci do urządzenia, a nie wytwarzaną poprzez umieszczony na suwnicy generator zasilany olejem napędowym;
- 4) zastosowanie nowej technologii dostarczania energii do zacumowanych statków tzw. *cold ironing* (inne określenia: *alternative maritime power (AMP)* lub *shore power*); statek przebywający w porcie będzie zasilany energią elektryczną, zamiast produkowania energii elektrycznej na własne potrzeby podczas postoju w porcie z zasilanych olejem napędowym własnych generatorów energii elektrycznej;
- 5) zastosowanie oświetlenia opartego na diodach (oświetlenie LED);
- 6) opcjonalne zastosowanie ciągników siodłowych (lub innych pojazdów), które mogłyby być zasilane CNG (gaz ziemny w postaci sprężonej) zamiast olejem napędowym;
- 7) zastosowanie wysokowydajnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe i roztopowe;
- 8) zastosowanie instalacji wykrywania i przekazywania informacji na temat zagrożeń pożarowych do punktów dyżurnych;

- 9) zastosowanie dobrych praktyk i przepisy postępowania wynikających z: międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS uchwalonej w dniu 1 listopada 1974 przez Międzynarodową Konferencję ds. Bezpieczeństwa Życia na Morzu (Międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych IMDG; międzynarodowej konwencji sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych (ADR) oraz konwencji z dnia 9.05.1980 r. o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) (Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych) (RID).

Zgodnie z art.79 ustawy OOŚ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W konsekwencji, w trakcie prowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko tut. organ, podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia z dnia 24 czerwca 2019r., (pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.8) informacje określone w art.33 ustawy OOŚ, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21-dniowy termin ich składania (okres od dnia 27.06.2019 r. do 29.07.2019 r.). Obwieszczenie zostało zamieszczone na: stronie internetowej BIP RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń DCT Gdańsk S.A., tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Gdańsku, tablicy ogłoszeń Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., tablicy ogłoszeń Urzędu Morskiego w Gdyni. W okresie tym nie wniesiono żadnych uwag. Kopie obwieszczenia z informacją o dacie zawieszenia i zdjęcia z tablicy ogłoszeń w siedzibach ww. podmiotów włączono do akt sprawy. Chęci udziału w niniejszym postępowaniu nie zgłosiły żadne organizacje ekologiczne. Wniesione w toku postępowania pismo Polskiego Klubu Ekologicznego z dnia 29.10.2018 r. nie dotyczyło przedmiotu niniejszej sprawy, lecz działań DCT Gdańsk S.A. prowadzonych na podstawie odrębnych decyzji.

Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił ustalenia i ocenę przedstawioną w uzgodnieniach Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz w opinii Pomorskiego Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w przedłożonym w sprawie raporcie OOŚ, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Po przeanalizowaniu raportu OOŚ, biorąc pod uwagę specyfikę miejsca, w którym zrealizowane zostanie przedmiotowe przedsięwzięcie, zakres planowanych prac, obecność obszaru chronionego, kierując się zasadą przezorności, organ określił niniejszą decyzją warunki do zastosowania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt 1.2 niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu, opinie organów współdziałających. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy - Prawo ochrony środowiska),
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy - Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 2 ustawy - Prawo ochrony środowiska),

- prowadzenia gospodarki odpadami w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, w szczególności w taki sposób, aby gospodarka odpadami nie powodowała zagrożeń dla wody, powietrza, gleby, roślin lub zwierząt (art. 16 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Podawane uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami. U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art. 6 i 7 ustawy - Prawo ochrony środowiska;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi ( art. 141 ust. 2 Prawo ochrony środowiska);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art. 141 ust. 1 i 144 ust. 1 Prawo ochrony środowiska);
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny (art. 144 ust. 2 Prawo ochrony środowiska);
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 (art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody).

Zgodnie z art. 135 ust.1 ustawy - Prawo ochrony środowiska, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania jest dopuszczalne o ile, łącznie: 1) inwestycja dotyczy lub dotyczyła oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej; katalog ten ma charakter zamknięty; 2) z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. W związku z powyższym, ze względu na rodzaj przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszej sprawy, nie ma możliwości tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ze względu na oddziaływania powodowane przez przedsięwzięcie, tworzenie takiego obszaru, nawet gdyby było dopuszczalne, nie znajdowałoby uzasadnienia.

Zgodnie z art. 3 ust. 23, 24 i 48 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska pod pojęciem poważnej awarii rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, lub środowiska, lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Przez poważną awarię przemysłową rozumie się poważną awarię w zakładzie. Zakładem jest jedna lub kilka instalacji wraz z terenem, do którego prowadzący instalacje posiada tytuł prawny, oraz znajdującymi się na nim urządzeniami. Zgodnie z art. 248 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska zakład stwarzający zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie, uznaje się za zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii albo za zakład o dużym ryzyku wystąpienia awarii, w zależności od przewidywanej ilości substancji niebezpiecznej mogącej się w nim znaleźć. Kryteria zaliczenia zakładu do jednej z wymienionych kategorii określone są



w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). W okolicznościach sprawy, planowane przedsięwzięcie i obiekty powstałe w jego rezultacie nie będą posiadać statusu zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z art. 2 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, zasady ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki oraz organy administracji właściwe w sprawach tej ochrony określają przepisy odrębne.

Po przeanalizowaniu zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowaniu jego oddziaływań na środowisko i ich skali stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznych oddziaływań na środowisko. Do oddziaływań takich, przy uwzględnieniu zaleconych działań na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnych, nie będą również prowadzić zidentyfikowane możliwe sytuacje nieplanowane. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art. 104 i n. ustawy OOŚ, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Przed wydaniem decyzji, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2019.AT.10 z dnia 13.08.2019 r., strony postępowania zostały zgodnie z art. 10 Kpa, powiadomione o zakończeniu zbierania dowodów i możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W zakreślonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski.

Realizacja inwestycji na podstawie niniejszej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia Inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

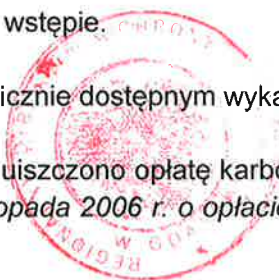
- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm.*) uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*tekst jedn. Dz. U. z 2018 poz. 2268 ze zm.*);
- w zakresie prawidłowej eksploatacji urządzeń, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.*); gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.);

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

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę karbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej - Dz. U. 2018 r., poz. 1044 ze zm)



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
  
Radosław Iwiński

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, przysługuje stronie prawo odwołania od niniejszej decyzji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty 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.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków, ich płożenie, należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.). Decyzja niniejsza nie zwalnia również z obowiązku uzyskania zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na odłożenie urobku na kłapowiska, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji.

### Otrzymują:

- 1) Pan Michał Behnke – pełnomocnik Inwestora: DCT Gdańsk S.A. w Gdańsku, 81-310 Gdynia, ul. Ślaska 50/6;
- 2) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, 80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18;
- 3) Prezydent Miasta Gdańska, 80-803 Gdańsk, ul. Nowe Ogrody 8/12;
- 4) Gmina Miasta Gdańska, 80-803 Gdańsk, ul. Nowe Ogrody 8/12;
- 5) Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, 80-254 Gdańsk, ul. Partyzantów 36;
- 6) Urząd Morski w Gdyni, 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10;
- 7) Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o., 80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11;
- 8) CAPRI Sp. z o.o. 80-762 Gdańsk, ul. Szopy2/81;
- 9) Zakłady Energetyczne Gdańsk S.A., 80-557 Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej 130;
- 10) POLNORD S.A., 02-972 Warszawa, ul. Branickiego 15;
- 11) Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp. z o.o., 80-122 Gdańsk, ul. Kartuska 201;
- 12) Strony będące osobami fizycznymi – 5 adresatów - zgodnie z wykazem.
- 13) aa

### Do wiadomości:

- 1) Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, 81-155 Gdynia, ul. Kontenerowa 69;
- 2) Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, 80-804 Gdańsk, ul. ks. F. Rogaczewskiego 9/19;



## **REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU**

**Załącznik nr 1**

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11

### **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

#### **Przedmiot i lokalizacja przedsięwzięcia**

Przedmiotem przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku” jest rozbudowa istniejącego głębokowodnego, morskiego terminalu kontenerowego, prowadzonego przez DCT Gdańsk SA jako operatora portowego, o nowy terminal kontenerowy „T 3”.

Przedsięwzięcie będzie realizowane wyłącznie na obszarze morskim.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowej instalacji, w rozumieniu ustawy – Prawo ochrony środowiska.

Terminal T 3 stanowić będzie infrastrukturę portową służącą do załadunku i rozładunku, połączoną z lądem, położoną w granicach Portu Gdańsk.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia w terminalu DCT Gdańsk powstaną trzy nowe nabrzeża przeładunkowe o łącznej długości ok. 1900 m.

Terminal T 3 będzie technicznie połączony i przyległy do istniejącego terminalu T 1, będzie jednak technologicznie niezależny od T 1 i autonomiczny pod względem funkcjonalnym.

Załadowniowi pod budowę terminala podlegać będzie obszar ok. 80 ha powierzchni wód morskich. Dodatkowo na obszarze wód portowych przyległych do nowopowstałych nabrzeży będą wykonane roboty czerpalne celem stworzenia akwenu podejściowego i manewrowego dla planowanych nowych nabrzeży T 3. Pogłębieniu podlegać będzie obszar o powierzchni ok. 38 ha – przylegający do T 3.

W związku z powstaniem Terminalu T 3 wymagane będą prace adaptacyjne związane z połączeniem terenu T 1 i T 3 poprzez infrastrukturę techniczną (przyłącza), które będą realizowane jako odrębne przedsięwzięcia, powiązane funkcjonalnie z T 3.

Obszar istniejącego terminalu T 2 (wraz z terenem przewidzianym na jego rozbudowę), może zostać potencjalnie wykorzystany dla potrzeb organizacji zaplecza budowy.

Na teren przewidziany pod realizację przedsięwzięcia składa się obszar akwenu morskich wód wewnętrznych, nieznaczony w ewidencji gruntów, określony przez następujące współrzędne 4 skrajnych punktów definiujących obszar terminalu oraz obszar pogłębienia:

Oznaczenie punktu	Współrzędne geograficzne (*)	
	Długość DMS	Szerokość DMS
<b>OBSZAR TERMINALU</b>		
północny skraj obszaru terminalu	18° 43' 33,84" E	54° 23' 31,38" N
zachodni skraj obszaru terminalu	18° 43' 10,47" E	54° 22' 58,82" N
południowy skraj obszaru terminalu	18° 43' 35,58" E	54° 22' 49,75" N
wschodni skraj obszaru terminalu	18° 44' 20,06" E	54° 23' 19,29" N
<b>OBSZAR POGŁĘBIENIA</b>		
północny skraj obszaru pogłębienia	18° 44' 20,06" E	54° 23' 19,29" N
zachodni skraj obszaru pogłębienia	18° 43' 35,58" E	54° 22' 49,75" N
południowy skraj obszaru pogłębienia	18° 43' 50" E	54° 22' 41" N
wschodni skraj obszaru pogłębienia	18° 44' 56" E	54° 23' 04" N
(*) Dokładność określenia tych punktów można oszacować na ok. 40 m. Objaśnienie: DMS oznacza: D – stopnie, M – minuty, S – sekundy długości lub szerokości geograficznej.		

Budowa nabrzeży oraz placów składowych, powierzchni komunikacyjnych i innych elementów terminalu T 3 będzie rozłożona na 3 etapy, obejmujące poszczególne nabrzeża przeładunkowe oraz związane z nimi place składowe.

Powiększenie całości zakładu w pierwszej fazie rozbudowy umożliwi podwyższenie zdolności przeładunkowej terminalu DCT o ok. 1,3–1,7 (max 2 mln) TEU. W kolejnych dwóch fazach roczna zdolność przeładunkowa terminalu DCT ma być zwiększana o kolejnych 1,3–1,7 (max 2) mln TEU. Po zakończeniu całej rozbudowy zdolność przeładunkowa całego terminalu DCT osiągnie wartość ok. 8 mln TEU/rok.

### **Podstawowe obiekty i urządzenia**

#### **Obiekty terminalu**

Planowana powierzchnia zabudowy Terminalu Kontenerowego T 3 wynosić będzie w podziale na poszczególne funkcje, w przybliżeniu:

ELEMENT ZABUDOWY TERMINALU T 3	WIELKOŚĆ
nabrzeża przeładunkowe	1900 mb / 15 ha
place składowe kontenerów pełnych	45 ha
place składowe kontenerów chłodniczych	5 ha
place składowe kontenerów pustych	10 ha
komunikacja	5 ha
parking samochodów ciężarowych	200 miejsc (2 ha)
wielopoziomowy parking samochodów osobowych	600 miejsc (1 ha)
obiekty kubaturowe (pow. zabudowy)	2 ha
Razem – Terminal Kontenerowy T 3	ok. 85 ha

Parametry określone w niniejszej charakterystyce, dla zachowania aktualności wniosków przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, ze względu na objęty nią zakres

analizy, mogą wykazywać w procesie projektowania i realizacji odchylenie nie większe niż o 20%.

### **Nabrzeża**

Planowane nowe nabrzeża przeładunkowe będą miały sumaryczną długość ok. **1 900 m**, a głębokość wody przy nabrzeżu będzie wynosić ok. -17,5 m Kr (wg układu wysokości PL-KRON86-NH). Nabrzeża będą wyposażone w: punkty poboru wody wodociągowej z systemu portowego; rozdzielnice elektryczne zasilania urządzeń statku w czasie postoju; komory z rozdzielnicami elektrycznymi zasilania suwnic; wyloty kanalizacji deszczowej; pachoty cumownicze; drabinki ratownicze; urządzenia odbojowe; stojaki z kołami ratunkowymi oraz inne typowe elementy składające się na infrastrukturę nabrzeża.

### **Place składowe**

W skład terminalu T 3 będą wchodziły następujące rodzaje placów składowych:

- place składowe kontenerów pełnych – wysokość składowania 6+1, pojemność całkowita placów około **150 000** kontenerów,
- place składowe kontenerów pustych - pojemność placu około **50 000** kontenerów 20-stopowych,
- place składowe kontenerów chłodniczych – około 1000 pól dla składowania kontenerów chłodniczych; pojemność placu około **5000** kontenerów chłodniczych - 20-stopowych lub 40-stopowych, zasilanie kontenerów chłodniczych z około 10 stacji transformatorowych zaplanowanych do zbudowania,

oraz powierzchnie komunikacyjne pomiędzy placami.

### **Place parkingowe**

W związku z rozbudową terminala zaplanowano wykonanie parkingów samochodów ciężarowych i maszyn roboczych na około 200 pojazdów, o powierzchni ok. 2 ha. Ponadto zaplanowano wykonanie piętrowego parkingu samochodów osobowych (obiektu kubaturowego), o powierzchni zabudowy ok. 1 ha.

### **Obiekty kubaturowe**

W związku z rozbudową terminala zaplanowano wykonanie budynków o funkcjach warsztatowych, biurowych i socjalnych. Obszar zajęty przez te budynki nie zajmie więcej niż 1 ha.

### **Urządzenia**

Terminal T 3 będzie wyposażony w takie same urządzenia, w jakie wyposażone są pozostałe części terminalu kontenerowego DCT, czyli również będzie obsługiwany przez suwnice nabrzeżowe (typowo 7-9 suwnic na jedno nabrzeże) oraz przez suwnice placowe, przy czym konkretne rozwiązania mogą uwzględniać zastosowanie samojezdnych suwnic placowych (RTG), samojezdnych elektrycznych suwnic placowych (eRTG), szynowych suwnic placowych (RMG), czy też zautomatyzowanych samojezdnych lub szynowych suwnic placowych (aRTG/aRMG) pracujących w wybranym systemie pracy automatycznej, czy częściowo automatycznej, nie wykluczając systemu, w którym praktycznie rezygnuje się z korzystania z RMG i RTG, tzw. Bridge Crane Terminal. Poza suwnicami, urządzeniami dystrybuującymi kontenery w ramach terminalu są lub mogą być dodatkowe urządzenia: ciągniki terminalowe zasilane silnikami diesla, których liczbę na terminalach szacuje się na poziomie ok. 7 na jedną suwnicę nabrzeżową, których funkcję

mogą pełnić różne inne pojazdy, jak np. zautomatyzowane wózki AGV, AS, SC i wiele innych rodzajów, które mogą być zasilane elektrycznie lub innym niż diesel paliwo, jak np. CNG, LNG, LPG.

Ostateczny dobór urządzeń pracujących na T3 zostanie dobrany wg najlepszych dostępnych praktyk terminalowych w okresie realizacji inwestycji, przy czym dobór ten będzie dokonany w taki sposób, że oddziaływanie na środowisko będzie takie, jak wynika z przedstawionej oceny oddziaływania na środowisko lub mniejsze.

### **Sieci, infrastruktura**

Zasilanie w media i zapewnienie sieci prowadzone będzie z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Zapewniona będzie odpowiednia infrastruktura sieci: elektroenergetycznej wraz z oświetleniem terenu, kanalizacyjnej, wodociągowej, telekomunikacyjnej i gazowej. Po zbudowaniu – jeśli to będzie konieczne – nowej stacji elektroenergetycznej (lub kilku) na terenie T3, energia elektryczna liniami kablowymi średniego napięcia zostanie doprowadzona do suwnic nabrzeżnych, punktów zasilania statków i stacji transformatorowych. Ze stacji transformatorowych zasilanie zostanie rozprowadzone do wszystkich obiektów i urządzeń Terminalu. Budynki kubaturowe zostaną zaopatrzone w ciepło poprzez wykorzystanie energii elektrycznej lub poprzez wykorzystanie urządzeń zasilanych gazem - o odpowiedniej mocy, dostosowanej do wielkości obiektów.

Sieć kanalizacji deszczowej zostanie zaopatrzona w separatory i piaskowniki, a wyloty kanalizacji deszczowej zostaną skierowane do wód portowych (wyloty będą usytuowane w nabrzeżu lub falochronie lub innych konstrukcjach brzegowych (specjalnie zbudowanych), które będą mogły być wykorzystywane do tego celu).

Kanalizacja deszczowa będzie ujmować wody opadowe lub roztopowe ze wszystkich szczelnych nawierzchni Terminalu.

### **Faza eksploatacji**

W fazie eksploatacji, użytkowanie Terminalu T3 będzie funkcjonalnie powiązane z terminalem T1 i T2, przy zachowaniu odrębności i integralności każdej z tych instalacji. Działalność Terminalu Kontenerowego DCT, włącznie z Terminalem T3, będzie analogiczna do dotychczasowej, czyli, typowo:

- przyplnięcie do terminalu oceanicznego statku kontenerowego,
- rozładunek oceanicznego statku kontenerowego w technologii Lo-Lo suwnicami nabrzeżowymi na nabrzeże przeładunkowe (suwnice nabrzeżowe natorowe przemieszczają kontener z i na statek) / rozładunek statku oceanicznego (np. z kontenerami) w technologii Ro-Ro za pomocą ciągników siodłowych wraz z naczepami kontenerowymi,
- przemieszczenie kontenerów za pomocą suwnic placowych na place składowe,
- ułożenie kontenerów na placu składowym w odpowiednich blokach składowych w zależności od charakteru kontenera (kontenery pełne, puste, chłodnicze, materiały niebezpieczne) z wykorzystaniem suwnic placowych i specjalistycznego sprzętu terminalowego,
- przemieszczanie kontenerów pomiędzy placami z wykorzystaniem zestawów kołowych (na zestaw kołowy składa się ciągnik siodłowy oraz naczepa kontenerowa),
- załadunek kolejowy przy użyciu suwnicy bramowej,
- załadunek drogowy,

- załadunek na statek feederowy / oceanicznego statek kontenerowy za pomocą tych samych urządzeń, którymi realizuje się rozładunek.

Funkcjonowanie terminalu będzie dwukierunkowe. Oznacza to, że kontenery dostarczone drogą lądową do terminalu będą przeładowywane, a następnie dalej wysyłane drogą morską. Działania prowadzone na terenie terminalu będą analogiczne do opisanych powyżej.

Szacuje się, że tygodniowo będzie zawijać do wszystkich terminali DCT (T 1 + T 2 + T 3): 7–9 statków oceanicznych, z których największe posiadają pojemność ponad 20 000 TEU, jak też 35–55 statków dowozowych, tzw. feederowych (typowo o pojemności 300–5 000 TEU). Terminal Kontenerowy DCT funkcjonuje i będzie funkcjonował 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku w systemie 2– lub 3–zmianowym, co będzie związane z zatrudnieniem sumarycznie 1 500–3 600 pracowników bezpośrednio w terminalu, zależnie od stopnia automatyzacji procesów.

W fazie eksploatacji konieczne będzie zapewnienie prawidłowej eksploatacji Terminalu T 3, w tym przede wszystkim konserwacji i właściwej obsługi w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami. Zakres prac będzie obejmować między innymi: konserwację i naprawę sprzętu oraz urządzeń, naprawy i prace utrzymaniowe obiektów składowych i środków transportu, prawidłową eksploatację układu komunikacyjnego, naprawy uszkodzeń i pęknięć nawierzchni składowych oraz komunikacyjnych, utrzymanie w odpowiednim stanie ogrodzenia, usuwanie śniegu i odladzanie, usuwanie odpadów, właściwe zagospodarowanie i pielęgnację zieleni.

### **Faza budowy**

Proces budowy będzie obejmować: prace przygotowawcze (prace geodezyjne, prace czerpalne w obrębie wód portowych, zagospodarowanie i organizacja zaplecza budowy), wykonywanie obszarów objętych ochroną ścianek szczelnych, prace refulacyjne oraz niwelację terenu, wykonanie infrastruktury podziemnej np. urządzeń odwadniających, fundamentów, wykonanie kolejnego etapu prac i przygotowanie terenu do wykonania nawierzchni (w tym palowanie), wykonanie warstw nawierzchni betonowych będących elementami konstrukcji nawierzchni, polegające na przywiezieniu, ułożeniu i zagęszczeniu masy betonowej, montaż urządzeń towarzyszących tj. oświetlenia, łączności, automatyki, urządzeń bezpieczeństwa, montaż wyposażenia Terminalu np. suwnic.

W czasie budowy będzie utrzymywany w sposób ciągły ruch kołowy i kolejowy do istniejącego Terminalu DCT.

Przygotowane zostaną zaplecza, na których będą magazynowane urządzenia i materiały do wykonania prac budowlanych oraz okresowo magazynowane wytwarzane odpady.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wymagane będzie przeprowadzenie następujących prac w dnie morskim:

- pogłębienie toru podejściowego i manewrowego na akwenu morskim od obecnej głębokości wynoszącej średnio 7 m do głębokości 17 m – prace prowadzone będą na obszarze nie przekraczającym powierzchni 40 ha a maksymalna ilość urobku wynosić będzie 4 000 000 m<sup>3</sup> (ok. 10 000 000 ton);
- wzmocnienie dna w obszarze, na którym realizowany będzie sam Terminal T 3 – prace prowadzone będą na obszarze nie przekraczającym powierzchni 100 ha; prace wykonywane będą uznanym metodami geotechnicznymi mającymi zastosowanie do dna morskiego.



Projektowana głębokość przy nabrzeżach dla Terminalu Kontenerowego T 3 będzie wynosiła 17,0-17,5 m.

Prace wykonywane będą z morza i z terenu terminalu T 1. Jednostki pływające będą korzystały z ogólnie dostępnych miejsc do cumowania, a w miarę postępu prac będą korzystały z nabrzeża cumowniczego specjalnie zorganizowanego w ramach istniejących terminali T 1 i T 2, w tym ze wschodniej części terminalu T 1, która nie jest obecnie wykorzystywana do cumowania kontenerowców, jak również z możliwych do wykorzystania w miarę postępu prac elementów Terminalu T 3. Zaplecze budowy będzie mogło być zlokalizowane na terenie wyodrębnionym na ten cel na działkach obejmowanych przez teren T 2: Gdańsk, obręb 86: nr 69, 70, 72, 75/1, 75/2, 104; Gdańsk, obręb 144: nr 45, jak również na terminalu T 1, a następnie na gotowych już fragmentach T 3.

Część objętości urobku stanowiąca namuły będzie transportowana szalandami na kłapowisko wyznaczone przez Urząd Morski w Gdyni, natomiast część urobku obejmująca piaski będzie mogła zostać wykorzystana jako refulat.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
  
Radosław Iwiński



## Załącznik nr 2

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11



Podkład pobrano ze strony Google Earth

RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11

Strona 49 z 49



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Radosław Iwiński*