



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.19  
zpo

Gdańsk, dnia 5 listopada 2017 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 75 ust. 7 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.) - zwanej dalej ustawą ooś, i art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2017r. poz. 1257), po rozpatrzeniu wniosku OT Logistics S.A. z siedzibą w Szczecinie z dnia 30.01.2014 (wpływ uzup. 24.07.2017r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” – opracowanie przez zespół autorski: mgr inż. Marzenna Ćwikła – Duda Główna autorka kierująca zespołem, mgr Konrad Bidziński, mgr Jacek Błażuk, dr inż. Szymon Bzoma, prof. dr hab. inż. Jerzy A. Ejsmont, dr Anna Józefczuk – Kuczyńska, mgr inż. Marcin Wilga, czerwiec 2016;
- 2) raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” – opracowanie przez zespół autorski: mgr inż. Marzenna Ćwikła – Duda Główna autorka kierująca zespołem, mgr Konrad Bidziński, mgr Jacek Błażuk, dr inż. Szymon Bzoma, prof. dr hab. inż. Jerzy A. Ejsmont, dr Anna Józefczuk – Kuczyńska, mgr inż. Marcin Wilga, czerwiec 2016/ aktualizacja kwiecień 2017;
- 3) opinie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, wyrażone w piśmie: znak SE.ZNS.80.4912.7.16 z dnia 20.10.2016r.;
- 4) opinie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, wyrażone w piśmie: znak SE.ZNS.80.4912.5.17 z dnia 01.09.2017r.;
- 5) postanowienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ1.1-AC-8103-94/16 z dnia 25.10.2016r.
- 6) postanowienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znak INZ1.1-PP-810381/17 z dnia 06.09.2017r.

– po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

**ORZEKAM**

**I. Określić dla przedsięwzięcia pn:**

**„Budowa Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku”**

**następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Terminalu Przeładunkowo-Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” firmy OT LOGISTICS S.A. planowane jest przy południowej części Pirsu Rudowego. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (od nasady pirsu), przebudowę części istniejącego falochronu brzegowego oraz budowę zaplecza magazynowo-składowego, układu drogowego z parkingami, układu torowego, infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów, uzbrojenia podziemnego i prace czerpalne wzdłuż pirsu.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze o powierzchni 27,86 ha, obszar zaplecza lądowego - 26,05 ha (w tym rezerwa terenu ok. 7 ha), rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego - 1,81 ha. Ponadto wzdłuż pirsu planowane są prace czerpalne na obszarze o powierzchni 4,5 ha.

Inwestycja realizowana będzie na obszarze lądowym oraz obszarze działki wodnej Zatoki Gdańskiej. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych:

- obręb 144, działki nr 39, 42, 43, 45,
- obręb 86, działki nr 63, 67, 69, 70, 61\*, 62\*,
- obręb 275 działka nr 3/57\*.

oraz na obszarze działki wodnej (bez numeru) Zatoki Gdańskiej przylegającej od strony południowej do Pirsu Rudowego. Działki oznaczone gwiazdką (\*) zostały wymienione ze względu na podłączenia infrastruktury podziemnej projektowanego Terminalu OTL do sieci ZMPG S.A. Działki na Pirsie Rudowym nr 42 i 43 obręb 144 z uwagi na fakt, że obejmują części pirsu zrealizowanego pod koniec lat 70 ubiegłego wieku, zgodnie z wypisem z ewidencji gruntów, są działkami lądowymi. Na tych działkach w ramach realizacji Terminalu OTL planowane są prace związane z remontem i przebudową konstrukcji, jak również instalacja odpowiedniego wyposażenia technologicznego, działki te stanowią tak zwany „Pomost Komunikacyjny” Pirsu Rudowego” (w odróżnieniu od znajdującego się od strony północnej na działce nr 41 „Pomostu Przeładunkowego”, należącego do Terminalu Masowego). W zakresie Terminalu OTL znajduje się także budowa nowego Pomostu Przeładunkowego od strony południowej, sąsiadującego z Pomostem Komunikacyjnym i powiązanego z nim konstrukcyjnie. Realizacja tego zakresu będzie się odbywała na działce wodnej (bez numeru) – Zatoka Gdańska.

## **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**

### **w fazie realizacji:**

#### **Prace w akwenu morskim:**

1. Przyjęta technologia wykonania robót budowlanych związanych z pogłębianiem basenu portowego powinna zabezpieczać morskie wody przed zanieczyszczeniem odpadami stałymi i ciekłymi;
2. Podczas prowadzenia robót hydrotechnicznych nie dopuścić do wycieku substancji ropopochodnych, a w przypadku zdarzeń awaryjnych zapewnić szybkie i sprawne ich usuwanie z powierzchni akwenu;
3. Wykonywanie robót hydrotechnicznych nie może naruszać bezpieczeństwa ruchu morskiego;
4. Roboty budowlane w rejonie akwenu wykonywać przy użyciu sprzętu i maszyn w dobrym stanie technicznym i regularnie poddawanych kontrolom;
5. Jednostki pływające wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych;
6. Wszelkie zanieczyszczenia z jednostek wykonujących prace budowlane zdawać do portowych urządzeń odbiorczych;
7. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim postępować zgodnie z rozporządzeniem Ministra transportu i budownictwa z dnia 26 stycznia 2006r w sprawie trybu wydawania

- zezwolen na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów oraz innych substancji (Dz. U. z 2006r., nr 22 poz. 166);
8. Po wykonaniu robót usunąć z dna morskiego wszelkie zanieczyszczenia powstałe podczas budowy;
  9. 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 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. u. z 2014r. poz. 1446 z późn. zm);
  10. Prace kafarowe oraz prace pogłębiarki (czerpalne) przy pirsie rudowym przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 kwietnia do 31 sierpnia;
  11. Prace kafarowe prowadzić w taki sposób, by nie naruszyć stateczności konstrukcji istniejących obiektów oraz nie narazić ich na uszkodzenia powstałe wskutek drgań;
  12. W przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej (np. wycieku substancji ropopochodnych w wyniku kolizji lub rozszczelnienia zbiornika jednostki) postępować zgodnie z „Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych”.

#### **Prace na obszarze lądu:**

1. W trakcie prac budowlanych przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych;
2. Nie lokalizować zaplecza budowlanego na obszarze pirsu rudowego;
3. Teren budowy wyposażać w sorbenty lub inne środki do zwalczania skutków incydentalnych wycieków substancji ropopochodnych;
4. Prowadzić roboty przy pomocy odpowiednio przeszkolonych i zapoznanych z zagrożeniami pracowników, przy użyciu odpowiedniego sprzętu i maszyn;
5. Miejsca do przechowywania olejów napędowych, stałe miejsca postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsca jego tankowania dodatkowo zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz wyposażać w sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych;
6. Używać odpowiedniego sprzętu i urządzeń dobrej jakości, prawidłowo eksploatowanych i konserwowanych;
7. Zabrania się wykonywania napraw sprzętu budowlanego na terenie budowy;
8. Zaplecze budowy, a także rejon wykonywanych prac wyposażać w niezbędne sanitariaty i pomieszczenia socjalne dla pracowników; zapewnić systematyczny odbiór nieczystości przez uprawnione podmioty;
9. Materiały budowlane dostarczać partiami, których wielkość jest niezbędna do prowadzenia robót budowlanych; w miarę możliwości unikać długotrwałego magazynowania tychże materiałów;
10. Oszczędnie korzystać z terenu zarówno w trakcie przygotowywania, jak i realizacji inwestycji;
11. Na terenie budowy wyznaczyć, utwardzić i odwodnić miejsca przeznaczone do magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów;
12. W okresie budowy wszystkie odpady muszą być selektywnie zbierane w pojemnikach lub w wydzielonym miejscu z łatwym dostępem dla firm odbierających odpady. Odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych, zamykanych i oznakowanych pojemnikach;
13. Miejsca gromadzenia odpadów określić w Planie zagospodarowania placu budowy, oznakować i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych;
14. Tymczasowe drogi dojazdowe wykonać jako odsączalne, rozbieralne, z elementów niepowodujących zanieczyszczenia środowiska;
15. Samochody opuszczające teren budowy oczyścić w celu ochrony przed zanieczyszczeniem dróg publicznych; w tym celu na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko,

- wyposażone w odpowiednie urządzenia myjące lub wykonać tymczasową myjnię kół pojazdów;
16. Zadbać, by urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie pracowały jednocześnie, a w czasie przerw w pracy, urządzenia i maszyny nie pracowały na tzw. biegu jałowym;
  17. W związku z istniejącą zabudowa mieszkaniowa w odległości ok. 1,8 km od inwestycji, prowadzić prace szczególnie hałaśliwe poza okresem dni świątecznych i niedziel;
  18. Zadbać, aby realizacja przedsięwzięcia przebiegała w sposób możliwie najmniej uciążliwy dla środowiska z punktu widzenia ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem. Zwrócić szczególną uwagę na zminimalizowanie emisji niezorganizowanej pyłów i gazów powstających w czasie transportu (ruchu pojazdów) oraz ograniczenie emisji niezorganizowanej związanej z pracą maszyn na terenie budowy. W tym celu ściśle przestrzegać harmonogramu budowy oraz zapewnić właściwą organizację pracy;
  19. Przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej ich wilgotności lub osłonięcie plandekami; dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
  20. W przypadku stwierdzenia w czasie wykonywania prac ziemnych obecności zanieczyszczeń, próbki gruntu poddać badaniu zgodnie z metodyką określoną przepisami o standardach jakości gleby i ziemi, a w przypadku stwierdzenia przekroczenia tych standardów, masy ziemne, traktowane jako odpad, poddać unieszkodliwieniu w trybie przewidzianym przepisami o odpadach, poza miejscem realizacji inwestycji;
  21. Zapewnić nadzór geologiczny nad pracami ziemnymi;
  22. Podczas wykonywania robót czerpalnych i robót ziemnych, w celu zachowania dóbr kultury o charakterze zabytków archeologicznych, zapewnić stały nadzór archeologiczny;
  23. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj poza okresem do 1 marca do 31 sierpnia;
  24. Przenieść krzewy rokitnika zwyczajnego w tym celu:
    - a) bezpośrednio przed przystąpieniem do przesadzenia okazów, przeprowadzić dokładną kontrolę tych miejsc, mając na celu upewnienie się, że ptaki nie mają gniazd i nie rozpoczęły lęgów;
    - b) wszystkie prace związane z przesadzeniem krzewów rokitnika zwyczajnego, wykonać w warunkach atmosferycznych, które umożliwią ich „przyjęcie się”, tj. przy dodatnich temperaturach gruntu i powietrza utrzymujących się przynajmniej przez tydzień (grunt nie może być zamarznięty!);
    - c) krzewy rokitnika przeznaczone do przesadzenia, wykopać wraz z bryłą korzeniową (o średnicy około 60 cm / 80 cm). Po zabezpieczeniu bryły korzeniowej przed rozkruszeniem (np. za pomocą worka), przesuszeniem, zamarznięciem oraz mechanicznymi uszkodzeniami, krzewy przetransportować na miejsce, w którym będą posadzone;
    - d) na nowym stanowisku przesadzone krzewy należy posadzić w takim zwarcu, aby umożliwić im swobodny rozwój w przyszłości, bez konieczności przycinania lub przesadzania. Łączna powierzchnia zajęta przez przesadzone krzewy, nie może być mniejsza niż powierzchnia siedliska, która ulegnie zniszczeniu na skutek realizacji planowanego przedsięwzięcia;
    - e) wszystkie posadzone krzewy rokitnika poddawać niezbędnym zabiegom pielęgnacyjnym, tj. podlewać w przypadku wystąpienia suszy oraz monitorować ich stan.
  25. Prace budowlano - remontowe pirsu rudowego przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, to jest poza okresem od 1 kwietnia do 31 sierpnia;
  26. Przed przystąpieniem do prac budowlanych pirsu rudowego należy wykonać zabezpieczenie i przeprowadzić remont istniejących siedlisk zastępczych kolonii lęgowej rybitw rzecznych. W tym celu:
    - a) wszelkie prace związane z wydzieleniem pirsu i przystosowaniem go do pełnienia funkcji siedliska zastępczego, wykonać przed okresem lęgowym rybitwy rzecznej to jest w okresie od 1.09 do 14.04. Ponadto w okresie od 15.04 do 31.08 należy pozostawić



- końcowy odcinek pirsu rudowego ok. 300 m jednak nie mniej niż 200m, bez ingerencji człowieka,
- b) podziału pirsu na część bez ingerencji człowieka i objętą pracami budowlanymi dokonać poprzez ustawienie betonowych prefabrykatów typu „T” o wysokości nie mniejszej niż 2,2 m tak aby uniemożliwić wjazd pojazdów mechanicznych na końcówkę pirsu. Prefabrykaty ustawić tak aby wygrodziły przejście dla pieszych o szerokości 1,5 m. Przejście wydzielić bramką wykonaną z siatki metalowej o małej średnicy oczek, a w dolnej części bramki zastosować blachę o wysokości 1 m, co uniemożliwi dostawanie się drapieżników na końcówkę pirsu,
  - c) umieścić tablice informacyjne o gnieźdzeniu się ptaków chronionych wraz z informacją o wymaganym okresie ochronnym,
  - d) istniejące 5 platform znajdujących się na bocznych podporach wygrodzonej części pirsu, wyremontować poprzez:
    - ✓ usunięcie roślinności porastającej obecne platformy,
    - ✓ usunięcie piachu oraz drewna z istniejących konstrukcji metalowych,
    - ✓ wykonanie z nowych desek „podkładów” oraz ich wyścielenie włókniną i wypełnienie piaskiem tak, aby materiał wypełniał ich wnętrze równomiernie do wysokości 30-50 cm poniżej krawędzi ramy zabezpieczającej przed możliwością wypadania piskląt do wody,
    - ✓ odnowienie siatek zabezpieczających przed wypadaniem piskląt do wody,
  - e) należy utrzymać poziom posadowienia platform uwzględniający poziom wody i warunki falowania tak, aby nie dochodziło do zmywania założonej kolonii lęgowej,
  - f) prace związane z remontem/odnowieniem platform oraz wygrodzeniem części pirsu wykonać pod nadzorem specjalisty zakresu ornitologii,
  - g) platformy umieszczone na podporach bocznych pirsu wyremontować w pierwszej połowie kwietnia, czyli przed okresem lęgowym rybitw rzecznych, który przypada na okres od 15 kwietnia,
27. Wokół obiektów militarnych znajdujących się na terenie planowanej inwestycji zachować strefę 50 metrów bez wycinki drzew i krzewów. Pozostawiona wokół obiektów kulturowych strefa zieleni wynosić powinna minimum 1, 36 ha;
28. Poza okresem zimowania nietoperzy (okres zimowania X-III) wykonać zabezpieczenia dawnych obiektów militarnych 616, 615, kratami o przerwie między elementami 15 cm (krata nie może posiadać elementów pionowych i powinna mieć możliwość otwierania w celu przeprowadzenia kontroli obiektu);
29. Lądową część terminalu o powierzchni 5,58 ha pomiędzy planowanym parkingiem długiego oczekiwania a projektowanymi nowymi silosami pozostawić niezabudowaną jako teren zielony. W obszarze tym pozostawić około 1,36 ha lasu okalającego obiekty dziedzictwa kulturowego;
30. Nie wprowadzać oświetlenia w obrębie terenów zielonych znajdujących się na obszarze terminalu;

#### w fazie eksploatacji:

- 1) Wszystkie przenośniki i przesypy oraz stanowiska załadunkowe i rozładunkowe całkowicie obudować w celu zabezpieczenia otoczenia (w tym obszarów morskich) przed pyleniem;
- 2) Wyposażyć stanowisko tankowania pojazdów i maszyn należących do wyposażenia Terminalu w szczelną płytę;
- 3) Odprowadzać wody opadowe ze stanowiska tankowania poprzez separator substancji ropopochodnych wraz z zamontowaniem zasuw umożliwiającej zamknięcie odpływu ze stanowiska w przypadku ewentualnego wycieku;
- 4) Podczyszczać ścieki przemysłowe z myjni pojazdów i sprzętu 9zlokalizowanej w warsztacie) przed odprowadzeniem ich do kanalizacji;

- 5) Wody opadowe i roztopowe z terenu Terminala ująć w system kanalizacji deszczowej i odprowadzać do wód morskich po ich podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych;
- 6) Ścieki i odpady ze statków zdawać do portowych urządzeń odbiorczych;
- 7) Zapewnić wyposażenie Terminala w sprzęt oraz środki służące do usuwania skutków ewentualnych sytuacji awaryjnych;
- 8) Wytwarzane odpady gromadzić w sposób selektywny w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub zagospodarować w granicach terenu;
- 9) Urządzenia służące do podczyszczania wód opadowych utrzymywać w należyтым stanie technicznym poprzez regularnie przeprowadzane konserwacje i czyszczenie; powstające osady i szlamy przekazywać uprawnionym podmiotom do przetworzenia lub unieszkodliwienia;
- 10) Zapewnić prawidłową eksploatację Terminalu, w tym przede wszystkim konserwację i właściwą obsługę w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami, a także konserwację i naprawę sprzętu oraz urządzeń, właściwe utrzymanie obiektów składowych i środków transportu oraz prawidłową eksploatację układu komunikacyjnego;
- 11) wyznaczyć strefę 100 m na południe oraz południowy wschód od platform będących siedliskiem rybitw rzecznych poprzez oznakowanie bojami pływającymi.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia**

- a) Przewidzieć zastosowanie materiałów wysokiej jakości, nieuciążliwych/obojętnych dla środowiska i posiadających stosowne atesty i certyfikaty oraz gwarantujących długi czas eksploataowania;
- b) Technologia robót budowlanych i hydrotechnicznych musi uwzględniać konieczność zabezpieczenia wód morskich przed zanieczyszczeniem odpadami ciekłymi i stałymi;
- c) Wskazać sposób postępowania w przypadku incydentalnego wycieku substancji ropopochodnych, w tym wskazać niezbędne środki i procedury do ich usunięcia z powierzchni wody;
- d) Przewidzieć zastosowanie odpowiednich technologii oraz procedur związanych z sytuacją awaryjną;
- e) Wyznaczyć miejsca magazynowania materiałów i wyrobów oraz magazynowania odpadów. Miejsca te wymagają utwardzenia i odwodnienia;

**4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii**

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych. w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zatem w niniejszej decyzji nie określa się wymogów w zakresie przeciwdziałania ich skutkom. Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia oraz eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko.

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

Zakres planowanego przedsięwzięcia oraz skala zidentyfikowanego jego oddziaływania na środowisko pozwala na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować

transgranicznych oddziaływań na środowisko, wobec czego nie przeprowadzono postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

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

### **1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

1. Po upływie miesiąca od dnia wykonania platform przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska sprawozdanie z wykonanych prac tworzenia siedliska zastępczego, obejmującego informacje dotyczące: ilości, sposobu rozmieszczenia platform, terminu wykonywanych prac, wskazania wykonawcy prac, wskazania osoby odpowiedzialnej za nadzór ornitologiczny, fotografii oraz przeprowadzonych obserwacji w zakresie ewentualnego zasiedlenia platform;
2. Prowadzić monitoring ornitofauny przez okres 5 lat od dnia remontu siedlisk zastępczych w okresie lęgowym ptaków w zakresie skuteczności zasiedlenia platform przez ptaki ze wskazaniem gatunków, liczebności i sukcesu lęgowego. Obserwacje prowadzić między 1 kwietnia a 31 sierpnia. Wyniki monitoringu w zakresie skuteczności zasiedlenia platform przez ptaki ze wskazaniem gatunków, liczebności i sukcesu lęgowego należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, corocznie w ramach sprawozdań, po każdym sezonie lęgowym ptaków, celem określenia skuteczności zastosowanej metody dla gatunku: rybitwy rzecznej;
3. W trakcie prowadzenia prac przy użyciu kafarów należy objąć monitoringiem stan techniczny pobliskiej infrastruktury, gdyż w trakcie w/w prac mogą być generowane wibracje o znaczącej mocy i zasięgu.
4. Wykonania, po uruchomieniu Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku, 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 Nowy Port. Pomiar hałasu należy wykonać w porze dnia i nocy na głównych kierunkach propagacji hałasu z terenu Terminalu. Wyniki pomiarów przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

### **2. wykonania analizy porealizacyjnej**

Realizacja przedsięwzięcia wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie określenia wpływu inwestycji na ptaki występujące na terenie pirsu rudowego portu północnego w Gdańsku. Analizę należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w okresie 6 miesięcy od upływu 5 letniego okresu prowadzenia monitoringu ornitologicznego.

## **III. Nie stwierdzać konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko**

Wobec wystarczających dla dokonania pełnej oceny oddziaływań (również skumulowanych) posiadanych obecnie informacji o rozwiązaniach projektowych i technicznych środkach ochrony środowiska i zastosowania możliwych środków łagodzących, nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Nie wyklucza to przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;

- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **IV. Nie stwierdzać konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania**

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do rodzaju przedsięwzięć wskazanych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz.U. z 2013r. poz. 1232 ze zm.*), dla których dopuszcza się tworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W tym stanie brak jest uzasadnienia dla wskazania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

#### **V. Uczynić „Charakterystykę przedsięwzięcia” Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.**

### **UZASADNIENIE**

Dnia 31.01.2014r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek bez numeru z dnia 30.01.2014 r. OT Logistics S.A. z siedzibą w Szczecinie reprezentowaną przez Panią Marzenę Ćwikła – Duda, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminalu Przeładunkowego Towarów Pochodzenia Roślinnego i Towarów Masowych Sypkich w rejonie południowej części Pirsu Rudowego w Porcie Północnym w Gdańsku”. W/w wniosek został uzupełniony dnia 05.02.2014r. w związku z korekta lokalizacji przedsięwzięcia.

Do wniosku wnioskodawca załączył:

1. kartę informacyjną o planowanym przedsięwzięciu;
2. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części wnioskowanego terenu;
3. wypisy z ewidencji gruntów;
4. mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich.

W toku postępowania dokumentacja sprawy, w tym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, podlegał uzupełnieniom merytorycznym składanym na wezwania tut. organu, jak i samodzielnie przez inwestora.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie Terminalu Przeładunkowo-Składowego w rejonie południowej części Pirsu Rudowego w Porcie Północnym w Gdańsku. Terminal ten przeznaczony będzie do przeładunków oraz składowania towarów pochodzenia rolniczego, przede wszystkim ziarna, inwestorem jest firma OT LOGISTICS S.A. W dalszej części Terminal będzie nazywany w skrócie nazwą roboczą „Terminal AGRO” lub „Terminal OTL”. W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (od nasady pirsu), przebudowa części istniejącego falochronu brzegowego oraz budowa zaplecza magazynowo-składowego, układu drogowego z parkingami, układu torowego, infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów, uzbrojenia podziemnego i prace czerpalne wzdłuż pirsu.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze o powierzchni 27,86 ha, w tym obszar zaplecza lądowego o powierzchni 26,05 ha (w tym rezerwa terenu ok. 7 ha), rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego o powierzchni 1,81 ha (przebudowa 0,81 ha, rozbudowa 1 ha). Ponadto planowane są prace czerpalne wzdłuż pirsu na obszarze o powierzchni 4,5 ha.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze lądowym, znajdującym się w granicach Portu Gdańsk oraz na akwenie basenu portowego, stanowiącego zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy z dnia



21 marca 1991r. o *obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*, morskie wody wewnętrzne. Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia częściowo na obszarze morskim organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie zgodnie z art. 75 ust. 7 ww. ustawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Teren planowanego Terminalu OTL położony jest w większości na obszarze objętym „Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Port Północny IV teren terminala kontenerowego w mieście Gdańsk” (nr 1312) - Uchwała Rady Miasta Gdańska nr VIII/162/15 z dnia 26.03.2015 (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r., nr 2015, poz. 1485). Teren Terminalu OTL położony jest na obszarze o symbolu 001- P/U42 „teren zabudowy produkcyjno-usługowej” (wszelka działalność gospodarcza z zakresu produkcji, składów, baz i magazynów oraz usług, w tym porty morskie i rzeczne, z wyłączeniem szpitali i domów opieki społecznej, budynków związanych z pobytem dzieci i młodzieży, budynków zamieszkania zbiorowego, obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>).

Teren planowanego przedsięwzięcia graniczy:

- od strony północnej - z terenem Terminalu B – importowego, wchodzącego w skład „Terminalu Ładunków Masowych Suchych”, którego operatorem jest PPS Port Północny Sp. z o.o. (Terminal A - eksportowy tzw. „Baza Węgla” zlokalizowany jest w odległości ok. 500 m dalej w kierunku północnym);
- od strony południowej – z terenem budowy Terminalu Kontenerowego DCT 2.

Ponadto w Porcie Północnym w pobliżu planowanej inwestycji zlokalizowane są następujące terminale przeładunkowe:

- Terminal Naftowy PERN - w odległości ok. 170 m na północ;
- „Baza Węgla” - Terminal A przeładunku węgla w relacji eksportowej wchodzący „Terminalu Ładunków Masowych Suchych”, którego operatorem jest PPS Port Północny Sp. z o.o. w odległości ok. 500 m na północ;
- Terminal Gazu Płynnego „GASPOL” w odległości ok. 500 m na północ;
- Terminal przeładunku paliw płynnych tzw. „Baza Paliw” PPPP „Naftoport” Sp. z o.o. w odległości w odległości ok. 1200 m na północ;
- Terminal Kontenerowy DCT w odległości ok. 300 m na południe.

Najbliżej położone tereny mieszkaniowo-usługowe to:

- od strony zachodniej dzielnica Nowy Port położona w odległości ok. 1,8 km oraz dzielnica Letnica w odległości ok. 2,5 km;
- od strony południowej dzielnica Stogi położona w odległości ok. 2 km i dzielnica Przeróbka w odległości ok. 3 km.

Pirs Rudowy wchodzi w skład infrastruktury portowej Portu Gdańsk wymienionej w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2015, poz. 732).

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem dotyczy rozbudowy istniejącego Pirsu Rudowego oraz przebudowy terenu przeznaczonego pod terminale przeładunkowe w Porcie Gdańsk. wymienionego w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) w § 2 ust. 1 pkt 34), tj: porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (...).Wnioskowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy elementów infrastruktury tego portu, które samodzielnie nie stanowią portu. W tym stanie, przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na

środowisko, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1) w związku z § 2 ust. 1 pkt 34) ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r.

Przepisy powyższego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko. Zgodnie z pkt 8 lit.b) Załącznika nr I do dyrektywy przedsięwzięcie jest klasyfikowane jako: „*porty handlowe, nabrzeża dla załadunku i rozładunku połączone z lądem oraz przedporcia (z wyłączeniem nabrzeży dla promów), które mogą przyjąć statki o wyporności powyżej 1 350 ton*” i podlega rygorom określonym w art. 4 ust. 1 dyrektywy i w związku z tym obowiązowi oceny oddziaływania na środowisko, o jakiej mowa w art.5-10 dyrektywy.

W dniu 19.02.2014r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.1 poinformował Strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie i możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków.

Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy OoŚ, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust.1. W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust.1 ww. ustawy, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – stwierdza w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust.1. Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Działając na podstawie art. 64 oraz art. 78 ust. 1 i 4 w związku z art. 71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.2 z dnia 19.02.2014r. zwrócił się do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku, z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Pismem znak SE.ZNS-80/49/5/KJ/14 z dnia 27.02.2014r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gdańsku poinformował, iż organem właściwym do rozpatrzenia przedmiotowego wniosku jest Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni pismem znak SE-ZNS-80/4910/8/14 z dnia 10.03.2014r. wyraził opinię, iż dla w/w przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni postanowieniem znak INZ1.1-AM-8103-16/14 z dnia 05.03.2014r. wyraził opinię, iż dla w/w przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy o oś:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
  - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
  - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
  - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
  - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
  - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
  - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
  - c) obszary górskie lub leśne,
  - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
  - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
  - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
  - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
  - h) gęstość zaludnienia,
  - i) obszary przylegające do jezior,
  - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
  - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
  - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
  - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
  - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
  - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
  - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w

- zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

Tut. organ, analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, informacje zawarte w dokumentacji dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz biorąc pod uwagę opinię Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.3 z dnia 30.04.2014 r. stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu

Stosownie do art. 63 ust. 5 ustawy o oś postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia zostało zawieszone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.4 z dnia 05.05.2014 r. do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w dniu 09.08.2016r. wraz z wnioskiem z dnia 29.07.2016 r. wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. We wniosku wnioskodawca poinformował tut. organ m.in. o zmianie pełnomocnika w przedmiotowej sprawie i o zmianie nazwy planowanego przedsięwzięcia. Aktualna nazwa przedsięwzięcia brzmi: „Budowa Terminalu Przeładunkowo-Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku”.

W myśl art. 62 ustawy o oś w procesie takiej oceny określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: a) środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, b) dobra materialne, c) zabytki, d) wzajemne oddziaływanie między ww. elementami. 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 o oś, a jego ustalenia są spójne, logiczne i przekonujące. Ustaleń dokonano także w łączności z informacjami ze standardowych formularzy danych opisujących obszary Natura 2000. Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów tut. organ podzielił w całości ustalenia i ocenę przedstawioną w stanowisku organów współdziałających.

W toku postępowania tut. organ ustalił i zważył co następuje.

Przedsięwzięcie polegające na budowie Terminalu Przeładunkowo-Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” firmy OT LOGISTICS S.A. (w skrócie Terminalu OTL) planowane jest przy południowej części Pirsu Rudowego w Porcie Północnym w Gdańsku.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (od nasady pirsu), przebudowę części istniejącego falochronu brzegowego oraz budowę zaplecza magazynowo-składowego, układu drogowego z parkingami, układu torowego,



infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów, uzbrojenia podziemnego i prace czerpalne wzdłuż pirsu.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze o powierzchni 27,86 ha, w tym obszar zaplecza lądowego - 26,05 ha (w tym rezerwa terenu ok. 7 ha), rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego - 1,81 ha. Ponadto wzdłuż pirsu planowane są prace czerpalne na obszarze o powierzchni 4,5 ha.

Teren planowanego Terminalu OTL położony jest w większości na obszarze objętym „Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Port Północny IV teren terminala kontenerowego w mieście Gdańsk” (nr 1312) zatwierdzonym uchwałą Rady Miasta Gdańska nr VIII/162/15 z dnia 26.03.2015 (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r., nr 2015, poz. 1485). Teren przedsięwzięcia położony jest na obszarze o symbolu 001- P/U42 „teren zabudowy produkcyjno-usługowej”. Pirs Rudowy i niewielki fragment lądowy od strony północno-zachodniej położone są na obszarze objętym „Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Port Północny I w mieście Gdańsku” (nr 1304) zatwierdzonym uchwałą Rady Miasta Gdańska nr XXXIX/1104//2009 z dnia 27.08.2009 (Dz. Urz. Woj. Pom. 2009, nr 134, poz. 2518) - na obszarze oznaczonym symbolem 001-P/U42 „teren zabudowy produkcyjno-usługowej wraz z urządzeniami transportu wewnętrznego i infrastrukturą nabrzeża morskiego”. Lokalizacja i rodzaj przedsięwzięcia są zgodne z ww. miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Na obszarze Zatoki Gdańskiej nie ma obowiązującego planu zagospodarowania obszaru morskiego.

W zakresie przedsięwzięcia przewiduje się:

- Rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku długości 385 m licząc od nasady pirsu tj. przebudowę pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego o szerokości 26 m wraz linią cumowniczo odbojową i stanowiskiem statkowym;
- Pogłębienie dna do głębokości -17 m wzdłuż Pirsu Rudowego w pasie o szerokości 70 m, roboty czerpalne planowane są na obszarze o powierzchni 4,5 ha, przewidywana objętość urobku będzie wynosiła ok. 400 000 m<sup>3</sup>; przewiduje się wykorzystanie większości urobku czerpalnego na terenie inwestycji;
- Budowę nabrzeża zamykającego na odcinku ok. 46 m (w miejscu istniejącego falochronu brzegowego południowego BPR) dla zapewnienia stabilności pirsu i brzegu; umocnienie dna wzdłuż nabrzeża zamykającego;
- Dokończenie budowy istniejącego magazynu płaskiego o powierzchni 0,87 ha (o pojemności 40 tys. ton ziarna) tj. wykonanie posadzki, bram, remontu części dachu oraz wyposażenia technologicznego. W projekcie zagospodarowania terenu przewiduje się rezerwę terenu pod budowę jeszcze jednego magazynu płaskiego o podobnej powierzchni;
- Dokończenie budowy istniejących silosów o pojemności składowej 50 tys. ton oraz budowę dwóch dodatkowych baterii silosów o pojemności po 50 tys. ton;
- Budowę infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów takich jak; układy przenośników, wieże przesypowe, załadownie i rozładownie wagonów i samochodów;
- Budowę parkingów i placu – parkingu o pojemności 91 miejsc postojowych dla pojazdów ciężkich (o powierzchni ok. 1,05 ha), parkingu o pojemności 92 miejsc postojowych dla pojazdów ciężkich (o powierzchni ok. 1,25 ha); parkingu na 30 miejsc dla samochodów osobowych (w pobliżu budynku administracyjnego) oraz placu przeładunkowego ciężkich elementów (o powierzchni ok. 0,8 ha);
- Budowę wewnętrznego układu drogowego oraz układów torowych;
- Budowę budynku administracyjnego i portierni oraz budynku warsztatowo-socjalnego w skład którego wchodzi zaplecze socjalne dla pracowników, warsztat, magazyn, myjnia sprzętu (stanowisko wyposażone w separator);

- Budowę suszarni zboża (opalonej gazem ziemnym), laboratorium, stanowiska tankowania pojazdów i maszyn należących do wyposażenia Terminalu (przewiduje się tankowanie z cysterny zamawianej zgodnie zapotrzebowaniem, stanowisko wyposażone w szczelną płytę i separator);
- Budowę ogrodzenia, oświetlenia i uzbrojenia podziemnego – sieci wodociągowej, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci elektrycznej i teletechnicznej.

Terminal będzie przystosowany do przeładunku w relacjach importowych i eksportowych zbóż.

Program przeładunkowy:

- wielkość przeładunków w imporcie 1 000 000 ton/rok,
- wielkość przeładunków w eksporcie 3 000 000 ton/rok,
- łączne przeładunki 4 000 000 ton/rok,
- dobową ratą przeładunkową w eksporcie 36 000 ton/dobę,
- dobową ratą przeładunkową w imporcie 18 000 ton/dobę.

Przeładunek zrealizowany będzie z wykorzystaniem urządzeń do przeładunku ciągłego.

Układy technologiczne będą dostosowane do przeładunku w relacjach:

- statek – ład – statek,
- lądowy środek transportu – statek,
- statek – statek.

Stanowisko statkowe (położone od strony nasady pirsu) dostosowane będzie do cumowania jednostek o następujących parametrach:

- statek najmniejszy – 10 000 DWT,
- statek największy – 130 000 DWT,
- statek średni – 75 000 DWT najczęściej wykorzystywany do transportu ziarna.

W celu zapewnienia wymaganych rat przeładunkowych nabrzeże wyposażone będzie w:

- dwa urządzenia załadownicze na statki o wydajności 1000 ton/godz każde,
- jedno urządzenie wyładownicze ze statków o wydajności 1000 ton/godz.

Bilans powierzchni magazynowych będzie zrealizowany w sposób następujący:

- dokończenie budowy magazynu płaskiego składowania - pojemność 40 000 ton dla ziarna
- dokończenie budowy 18 silosów - pojemność 50 000 ton
- dobudowa dwóch nowych baterii silosów każda po 50 000 ton

Dodatkowo w pobliżu nowych silosów zlokalizowany zostanie obiekt suszarni ziarna

Przyjęty układ technologiczny przyjęciowy na Terminalu jest następujący:

- ☐ dla transportu kolejowego przyjęto na terenie terminalu układ trzech torów bocznicowych pozwalających wprowadzenie 1/2 pełnego składu,
- ☐ dla transportu samochodowego projektowane są 2 parkingi:
  - Parking na 92 samochody tzw. operacyjny – parking długiego oczekiwania, podczas którego będą pobierane i badane próbki ziarna w zakresie wymogów międzynarodowych,
  - Parking na 91 samochodów – parking krótkiego oczekiwania dla samochodów przyjeżdżających z ziarnem certyfikowanym nie wymagającym szczegółowej kontroli jakości.

Zakładane natężenie ruchu środków transportu:

- pociągi - maksymalnie 6 składów na dobę (1 pociąg to maksymalnie 40 wagonów),

- samochody - maksymalnie 500 pojazdów na dobę.

Projektowany Terminal ma również umożliwić import ziarna, którego część może być dostarczana do odbiorców krajowych. Odbiór będzie dokonywany transportem kolejowym i samochodowym. Do magazynowania ziarna dla odbiorców lądowymi środkami transportu przeznaczony jest magazyn płaskiego składowania. Przy magazynie zlokalizowane są stanowiska załadunkowe - jedno dla wagonów i jedno dla samochodów. Ziarno dostarczane jest z magazynu przy pomocy przenośników łańcuchowych na stanowiska załadunkowe. Stanowiska załadunkowe dla wagonów i samochodów wyposażone będą w wagi pomostowe oraz górne przejezdne rękawy zasypowe, stanowiska będą obudowane oraz aspirowane.

Terminal ze względu na swoją wielkość będzie wyposażony w dwa oddzielne zaplecza socjalno – administracyjne. Zaplecze dla administracji zlokalizowane będzie przy wjeździe na Terminal. Zaplecze socjalne dla pracowników obsługi zlokalizowane będzie w pobliżu zabudowy technologicznej Terminalu.

Na etapie powstawania koncepcji analizowane były różne warianty zagospodarowania terenu. We wszystkich wariantach planowana jest rozbudowa Pirsu Rudowego i przebudowa falochronu brzegowego południowego BPR oraz budowa magazynów płaskich. Ponadto w pierwszych trzech wariantach przewiduje się budowę placów składowych (o różnej powierzchni w zależności od wariantu zagospodarowania terenu). W wariantcie IV wybranym do realizacji ograniczono przebudowę Pirsu Rudowego do 385 m oraz zrezygnowano z placów składowych towarów sypkich.

Poniżej przedstawiono główne różnice poszczególnych wariantów:

- Wariant I - w wariantcie tym przewiduje się wykorzystanie istniejących obiektów tj. magazynu płaskiego i istniejącej baterii silosów (w wariantach II i III przewiduje się rozbiórkę baterii silosów i rezygnację z przeładunku zbóż twardych). W wariantcie tym przewiduje się docelowo dwa magazyny płaskie i trzy baterie silosów oraz place składowe na towary sypkie o powierzchni ok. 6,8 ha. Ponadto przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego tj. dokończenie budowy pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego wraz linią cumowniczo odbojową i pasem technicznym o szerokości 70 m. Przewiduje podział prac na Pirsie Rudowym na dwa etapy, ze względu na istniejące siedlisko rybitw rzecznych na końcu Pirsu Rudowego. W pierwszym etapie będzie budowana linia cumownicza o długości ok. 330 m licząc od nasady pirsu. Realizacja prac na końcowej części pirsu planowana jest po zrealizowaniu przeniesienia kolonii ptaków na inne siedlisko zastępcze.
- Wariant II - powoduje zmianę zagospodarowania w wyniku wyburzeń silosów i powiększenie placów składowych o teren uzyskany po wyburzeniu silosów. W wariantcie tym przewiduje się docelowo dwa magazyny płaskie oraz place składowe na towary sypkie o powierzchni ok. 9,6 ha. Podobnie jak w wariantach I i III przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego tj. dokończenie budowy pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego wraz linią cumowniczo odbojową i pasem technicznym o szerokości 70 m. Przewiduje podział prac na Pirsie Rudowym na dwa etapy, ze względu na istniejące siedlisko rybitw rzecznych na końcu Pirsu Rudowego. Realizacja prac na końcowej części pirsu planowana jest po zrealizowaniu przeniesienia kolonii ptaków na inne siedlisko zastępcze.
- Wariant III - uwzględnia wyburzenie silosów i w ich miejsce budowę magazynu wysokiego składowania o powierzchni ok. 0,4 ha. Wariant ten zmienia w części charakter działalności Terminalu z przeładunków masowych sypkich na terminal bardziej uniwersalny umożliwiający dodatkowo obsługę kontenerów tj. wielopoziomowe magazynowanie kontenerów oraz przyjęcie i wydanie kontenerów (poprzez środki transportu lądowego - kolej i samochody). Ze względu na sąsiedztwo dużego Terminalu Kontenerowego DCT istnieje możliwość połączeń transportowych pomiędzy obydwoma terminalami bez konieczności korzystania z dróg

układu miejskiego. W wariantcie tym przewiduje się docelowo dwa magazyny płaskie oraz place składowe na towary sypkie o powierzchni ok. 7,7 ha. Podobnie jak w wariantach I i II przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego tj. dokończenie budowy pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego wraz linią cumowniczo odbojową i pasem technicznym o szerokości 70 m. Przewiduje się podział prac na Pirsie Rudowym na dwa etapy, ze względu na istniejące siedlisko rybitw rzecznych na końcu Pirsu Rudowego. Realizacja prac na końcowej części pirsu planowana jest po zrealizowaniu przeniesienia kolonii ptaków na inne siedlisko zastępcze.

- Wariant IV wybrany do realizacji - wariant IV został szczegółowo omówiony w opisie na poprzednich stronach. W wariantcie tym przewiduje się wykorzystanie istniejących obiektów tj. magazynu płaskiego i istniejącej baterii silosów. Planowane są też docelowo dwa magazyny płaskie i trzy baterie silosów oraz budowa parkingów i placu w zachodniej części terenu (na obszarze o powierzchni ok. 3,1 ha). W wariantcie tym nie są planowane place składowe na towary sypkie. Ponadto przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (licząc od nasady pirsu) tj. dokończenie budowy pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego wraz linią cumowniczo odbojową i pasem technicznym o szerokości 70 m. W ramach inwestycji nie przewiduje się ingerencji w końcowej części pirsu, z wyjątkiem remontu istniejących sztucznych platform dla ptaków.

Na etapie budowy warianty II i III przewidują rozbiórkę istniejących silosów, co w porównaniu z wariantami I i IV powoduje znacznie większą emisję hałasu i powstanie znacznie większej ilości odpadów z prac rozbiórkowych. Zakres prac kafarowych w wariantcie III, ze względu na budowę magazynu wysokiego składowania będzie większy niż w wariantach I, II i IV. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze w wariantach I, II, III będzie porównywalne. Realizacja wariantów I, II i III przewiduje podział prac na Pirsie Rudowym na dwa etapy, ze względu na istniejące siedlisko rybitw rzecznych na końcu pirsu, realizacja prac w końcowej części pirsu planowana jest po zrealizowaniu przeniesienia kolonii ptaków na inne siedlisko zastępcze. Przeniesienie kolonii na inne siedlisko zastępcze uzależnione jest od realizacji inwestycji prowadzonej w pobliżu pirsu przez innego Inwestora tj. prowadzonej przez Urząd Morski rozbudowy falochronu wyspowego, na którym przewidziano m. in. budowę sztucznego siedliska (platformy) dla ptaków. W wariantcie IV ograniczono przebudowę Pirsu Rudowego do 385, wariant ten nie powoduje ingerencji w rejonie istniejących platform dla ptaków, z wyjątkiem remontu tych platform. Ponadto w wariantcie IV nie przewiduje się wycinki drzew w środkowej części terenu (wokół obiektów militarnych, w których zimują nietoperze).

Na etapie eksploatacji w wariantach I, II i III przewiduje się znacznie większą emisję pyłów niż w wariantcie IV. W wariantcie IV nie przewiduje się placów składowych towarów masowych sypkich, a w wariantach I, II, III zaplanowano m.in. place składowe towarów sypkich, które będą źródłem nieorganizowanej emisji pyłów (w wariantcie II powierzchnia placów składowych jest największa).

Z porównania przewidywanego oddziaływania wynika, że analizowane warianty I, II, III pod względem oddziaływania na środowisko są zbliżone. Wybrany do realizacji wariant IV jest jednocześnie wariantem korzystniejszym pod względem środowiskowym od pozostałych wariantów. Niepodejmowanie realizacji przedsięwzięcia jest sprzeczne z założeniami ekonomiczno-projektowymi. Rezygnacja z możliwości realizacji Terminalu oraz brak wykorzystania terenów przeznaczonych pod działalność portową jest sprzeczne ze „Strategią Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 roku”. Ponadto niepodejmowanie działalności byłoby sprzeczne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, które w rejonie Pirsu Rudowego przewidują „teren zabudowy produkcyjno-usługowej wraz z urządzeniami transportu wewnętrznego i infrastrukturą nabrzeża morską”, a w części lądowej „teren zabudowy produkcyjno-usługowej”.



Najistotniejsze oddziaływania wystąpią na etapie budowy. Wpływy w fazie budowy i likwidacji będą bezpośrednie, krótkotrwałe, o zasięgu lokalnym, odwracalne po zakończeniu okresu budowy lub likwidacji. W fazie eksploatacji wystąpią wpływy bezpośrednie (emisja zanieczyszczeń, hałas) długotrwałe, o zasięgu lokalnym.

Planowane przedsięwzięcie w zakresie robót czerpalnych nie będzie w sposób znaczący oddziaływało na środowisko. Na podstawie dostępnych badań można stwierdzić, że osad w rejonie planowanych prac nie jest niebezpieczny i może zostać wykorzystany zarówno na lądzie jak i może zostać odłożony na kłapowisku, nie stwarzając zagrożenia dla środowiska. Ze względu na ograniczony obszar działania prace czerpalne nie będą miały istotnego wpływu na plankton. Pogłębianie dna przy Pirsie Rudowym spowoduje fizyczne zmętnienie toni wodnej na skutek naruszenia osadów dennych, co czasowo pogorszy warunki środowiskowe, ale biorąc pod uwagę niewielki obszar, który zajmuje planowana inwestycja nie będzie to miało istotnego znaczenia dla środowiska morskiego. Naruszenie osadów dennych spowoduje degradację zespołów bentosowych dna. Będzie miało to jednak charakter lokalny i ograniczony do terenu inwestycji. Biorąc pod uwagę skład gatunkowy makrozoobentosu występującego w rejonie portu, składającego się głównie z gatunków, które się łatwo przystosowują np. *Hediste diversicolor* można przypuszczać szybkie odbudowanie zespołów bentosowych. Całkowite odbudowanie zespołów dennych nastąpi w przeciągu 2-3 lat, to jest po zakończeniu pełnego cyklu życiowego organizmów bentosowych. Zespoły porastające powierzchnie twarde (pirs, nabrzeże), które zostaną zniszczone w wyniku przeprowadzonych prac zostaną odbudowane w przeciągu około 6 miesięcy od momentu zakończenia prac.

Oddziaływanie hałasu na etapie budowy nie podlega normowaniu z uwagi na czasowy i przejściowy charakter tego oddziaływania. Budowa nowych obiektów i montaż urządzeń będzie związana z okresową emisją hałasu, której wielkość będzie wynikała z intensywności prac oraz miejsca ich prowadzenia (przestrzeń otwarta, pomieszczenia kubaturowe). Przewiduje się stosowanie maszyn i urządzeń spełniających wymagania produktowe w zakresie poziomów emitowanego hałasu. Wibracje będą towarzyszyć jedynie pracom hydrotechnicznym i budowie nabrzeża, jednak z uwagi na dużą odległość od terenów mieszkalnych nie będą odczuwalne przez te budynki. Przeprowadzone obliczenia oddziaływania akustycznego wykazały, że prowadzenie prac hydrotechnicznych nie będzie powodowało przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonach podlegających ochronie.

W fazie budowy oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie miało krótkotrwały i ograniczony zasięg. Do emisji zanieczyszczeń z procesów spawania oraz ruchu maszyn i pojazdów budowlanych na lądzie dołączy się emisja z pracy urządzeń na akwenie. Będzie to emisja spalin z pogłębiarki, holownika i dźwigów, kafarów. Emisja niezorganizowana związana z pracami na lądzie nie będzie miała wpływu na jakość powietrza w rejonie inwestycji. Obliczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały, że na etapie budowy najbardziej uciążliwym zanieczyszczeniem są tlenki azotu emitowane do powietrza podczas pracy pogłębiarek. Na terenie granicy Terminalu OTL okresowo wystąpią stężenia w wysokości 25-50% dopuszczalnego poziomu. Stężenia maksymalne tlenków azotu poza granicami Portu będą poniżej 10% dopuszczalnego poziomu. Stężenia maksymalne pozostałych zanieczyszczeń tj. tlenku węgla, dwutlenku siarki, węglowodorów i pyłu zawieszonego będą śladowe (pomijalne).

W wyniku prac budowlanych i rozbiórkowych powstawać będą odpady głównie z grupy o kodzie 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych. Ponadto powstaną odpady opakowaniowe oraz odpady komunalne. Na etapie budowy nie przewiduje się powstania odpadów niebezpiecznych.

Realizacja Terminalu OLT spowoduje lokalne oddziaływania, o charakterze okresowym, na zdrowie i warunki życia ludzi. Będą to wpływy 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.

Nie przewiduje się wystąpienia istotnych oddziaływań skumulowanych z innymi inwestycjami.

Planowana do realizacji inwestycja częściowo (tj. pirs rudowy) zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. Pozostałe najbliższe położone Obszary Natura 2000 od miejsca planowanej inwestycji to:

- ok. 1,7 km na zachód Twierdza Wisłoujście PLH 220030,
- ok. 5,3 km na południowy – wschód Ostoja w Ujściu Wisły PLH 220044,
- ok. 5,6 km na południowy – wschód Ujście Wisły PLB 220004.

Inne najbliższe położone obszary chronione objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2016r poz. 2134 z późn. zm.) to:

- ok. 5,6 km na południowy – wschód rezerwat przyrody „Ptasi Raj”,
- ok. 5,6 km na południowy – wschód OChK Wyspy Sobieszewskiej,

W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (od nasady pirsu), przebudowa części istniejącego falochronu brzegowego oraz budowa zaplecza magazynowo-składowego, układu drogowego z parkingami, układu torowego, infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów, uzbrojenia podziemnego i prace czerpalne wzdłuż pirsu.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze o powierzchni 27,86 ha, w tym obszar zaplecza lądowego o powierzchni 26,05 ha (w tym rezerwa terenu ok. 7 ha), rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego o powierzchni 1,81 ha (przebudowa 0,81 ha, rozbudowa 1 ha). Ponadto planowane są prace czerpalne wzdłuż pirsu na obszarze o powierzchni 3,15 ha. Realizacja inwestycji będzie dotyczyć rozbudowy południowej części Pirsu Rudowego na odcinku o długości 385 m licząc od nasady pirsu tj. zakłada się przebudowę pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego o szerokości 26 m wraz z linią cumowniczo odbojową i stanowiskiem statkowym. Ponadto zaplanowano m.in. wykonanie prac czerpalnych, które prowadzone będą wzdłuż pirsu rudowego z wyłączeniem jego końcowego fragmentu o długości 200m. Jak wynika z raportu ooś, harmonogram prac realizacji przedsięwzięcia zakłada rozpoczęcie prac od wykonania prac remontowo-budowlanych na terenie Pirsu Rudowego a następnie budowę obiektów lądowych, prace wyposażeniowo – technologiczne, roboty wykończeniowe.

Na etapie powstawania koncepcji analizowane były różne warianty zagospodarowania terenu. We wszystkich czterech wariantach planowana jest rozbudowa Pirsu Rudowego i przebudowa falochronu brzegowego południowego BPR oraz budowa magazynów płaskich. Ponadto w pierwszych trzech wariantach przewiduje się budowę placów składowych (o różnej powierzchni w zależności od wariantu zagospodarowania terenu). W wariantcie IV wybranym do realizacji ograniczono przebudowę Pirsu Rudowego do 385 m oraz zrezygnowano z placów składowych towarów sypkich. Jak wynika z treści uzupełnienia raportu wariantom I, II i III przy ocenie oddziaływania na gatunki i siedliska chronione oraz oddziaływanie na obszary chronione przypisano ocenę „-5” tj. oddziaływanie poważne, stwarzające zagrożenie. Podkreślenia wymaga, że każdy z tych wariantów zakładał zniszczenie siedliska kolonii rybitw rzecznych, tym samym utratę stanowiska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na kolonię lęgową rybitw rzecznych inwestor do realizacji wybrał Wariant IV planowanego przedsięwzięcia który zakłada brak ingerencji w końcową część Pirsu Rudowego.

Część planowanego zamierzenia tj. Pirs Rudowy położona jest w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. Obszar Zatoka Pucka PLB 220005 wyznaczono w celu ochrony (data aktualizacji SDF luty 2017 r.) rozrodzkiej, zimującej lub przelotnej populacji gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009r.

(tzw. Dyrektywy Ptasiej) tj.: gągoł, biegus zmienny, sieweczka obrożna, ohar, łabędź krzykliwy, bielaczek, kulik wielki, rybitwy: czubata, rzeczna i białoczelna oraz gatunków regularnie migrujących spoza załącznika I Dyrektywy Ptasiej: perkoz dwuczuby, czapla siwa, łabędź niemy, czernica, ogorzałka, uhla, szlachar, nurogęs, łyska, mewa srebrzysta, kormoran czarny, pliszka cytrynowa. Zagrożenie dla tego obszaru stwarzają m.in.: żeglarstwo, szlaki żeglugowe, obszary portowe, prace związane z ochroną przed aktywnością morza i ochroną wybrzeża, a także rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, rozwój turystyki i sportów wodnych.

Ponadto w dokumentacji projektu planu ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 wymieniono rodzaje zagrożeń antropogenicznych mających znaczenie dla większości gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze. Do zagrożeń tych należą: zwiększenie antropopresji będącej wynikiem nasilenia ruchu jachtów, motorówek, skuterów wodnych i różnych form surfingu na akwenach o dużym znaczeniu dla ptaków. Jednocześnie ww. dokumentacji wskazano, że wszystkie rodzaje zabudowy negatywnie wpływają na ptaki ze względu na wykluczanie i zmniejszanie powierzchni siedlisk naturalnych. Doprowadzić to może do utraty siedlisk gatunków ptaków koncentrujących się w tym rejonie w okresie migracji i zimowania. Biorąc po uwagę powyższe przeprowadzona została ocena oddziaływania na obszar Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005.

Jak wynika z raportu oś w części lądowej planowanego przedsięwzięcia znajdującej się najbliżej Zatoki Gdańskiej (pomiędzy wodami Zatoki Gdańskiej a Magazynem i Silosami) występują typowe rośliny ruderalne, m.in. żmijowiec zwyczajny, pyleniec pospolity, bylica pospolita, wiesiołek dwuletni i in. Na dużych fragmentach betonu rośnie rozchodnik ostry i kilka okazów rozchodnika białego. Stwierdzono kilka okazów popłocha pospolitego. Nielicznie występuje turzyca piaszkowa. Rokitnik zwyczajny tworzy liczne luźno i nieregularnie porozrzucane kępy. Stwierdzono również kilka niewysokich okazów kruszyny pospolitej. Za magazynami i silosami rozciągają się tereny piaszczyste, tworzące pas, na którym rośnie turzyca piaszkowa (dominująca). Tworzy różne skupiska – luźne lub bardziej zwarte. Masowo rośnie rokitnik zwyczajny, wśród którego napotkamy okazy w pełni dojrzałe. Miejscami tworzy on gęste zarośla, wśród których pojawiają się pojedyncze sosny zwyczajne. Stwierdzono kilka okazów kruszyny pospolitej. Pas ten dochodzi do ściany lasu. Następnie teren przechodzi w obszar leśny porastający obszar wydmowy, pomiędzy wydmami widać ślady okresowego zalegania wody roztopowej; wytworzyły się tu gleby organiczne, co umożliwiło egzystencję nowym gatunkom flory o większych wymaganiach edaficznych pod względem występowania związków azotowo-fosforowych, np. przytulii czepnej, sałatnikowi leśnemu, iglicy pospolitej i in. Zinventaryzowano gatunki drzewiaste: dąb szypułkowy, jarzab pospolity, robinia akacjowa (obok bunkra), sosna zwyczajna, brzoza brodawkowata i brzoza omszona. W miejscach prześwietlonych występuje turzyca piaszkowa, tworząca gęste lub luźne skupiska. W prześwietleniach i na skraju lasu napotykamy zarośla z rokitnikiem zwyczajnym. Natomiast w miejscach zacienionych roślina ta sukcesywnie ustępuje, na co wskazują martwe, suche okazy znajdujące się pod okapem drzew. Stwierdzono tu obecność kilkunastu okazów kruszyny pospolitej, zainfekowanej pasożytniczym grzybem – rdzą koronową; kruszyna jest żywicielem pośrednim tego grzyba, który na dalszym etapie rozwoju przenosi się na uprawy zbóż. Na tym obszarze widoczne są w niektórych miejscach ślady po nielegalnej eksploatacji bursztynu (doły i zagłębienia). W ramach planowanego przedsięwzięcia wycince ulegnie część drzew i krzewów. W celu zminimalizowania wpływu na populację chronionego gatunku tj. rokitnika zwyczajnego tutejszy organ wskazał w warunkach na konieczność przesadzenia jego krzewów. Jednocześnie należy zaznaczyć, że na zniszczenie lub przesadzenie gatunków objętych ochroną gatunkową wymaga uzyskania zezwolenia na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Awifauna lęgowa kontrolowana była osobno na terenie lądowym inwestycji, osobno na Pirsie Rudowym. Na terenie lądowym obserwacje awifauny prowadzono od kwietnia do czerwca, gdyż całoroczne obserwacje nie miały uzasadnienia i nie były konieczne. W przypadku awifauny lęgowej siedlisko lądowe przeznaczone pod inwestycję nie zapewnia możliwości gniazdowania ptaków przystępujących do lęgów przed kwietniem (np. sów czy ptaków drapieżnych). W związku z powyższym obserwacje awifauny lęgowej prowadzone w okresie od kwietnia do czerwca uznano za wystarczające do charakterystyki przyrodniczej terenu inwestycji. Należy pokreślić, że kontrole Pirsu Rudowego pod kątem ptaków lęgowych były prowadzone dłużej – od kwietnia do lipca.



Las na obszarze planowanej inwestycji tworzy zróżnicowaną mozaikę siedlisk leśnych i półotwartych sprzyjającą obecności wielu gatunków ptaków na relatywnie niewielkim obszarze. Część z nich (sójka, dzięcioł zielony) tylko żeruje na tym terenie, pozostałe gatunki miały zajęte terytoria. Tereny otwarte na obszarze planowanej inwestycji wraz z ruinami budowli tworzą siedlisko dla skowronków polnych, białorzytek, pliszek żółtych i kopciuszków. Na tym terenie żerowała też para pustulek i stado niełęgowych wron siwych. Na samych budowlach gnieźdzą się oknówki i dymówki. W rejonie planowanego Terminalu OTL przy Pirsie Rudowym w trakcie obserwacji stwierdzono łącznie 34 gatunki ptaków lęgowych (zajęte terytoria lub miejsca żerowania). Są to gatunki pospolite, za wyjątkiem rybitw rzecznych gniazdujących na Pirsie Rudowym, na specjalnie przygotowanych dla nich platformach gniazdowych.

Platformy na Pirsie Rudowym, na których gniazdują rybitwy rzeczne zostały wykonane w 2011 r. i rokrocznie stwierdzane są tam lęgowe rybitwy i śmieszki, ale splądrowanie kolonii w 2013 r. przez lisa lub wydrę sprawiło, iż zaledwie 20 par rybitw rzecznych było obserwowanych w okolicy platform. 12 zniesień znalezionych w 2014 r. oraz 2 gniazda śmieszek zostały również splądrowane przez drapieżnika lądowego. Pod platformami zbudowała gniazdo krzyżówka, ale losy lęgu są nieznane, nie obserwowano w okolicy żadnych piskląt. W 2015 r. kolonia lęgowa rybitw rzecznych została również splądrowana (do lęgów przystąpiło już tylko sześć par), co wywoływało obawy o los kolonii. Jednak w 2016 r. na platformach gniazdowało 56 par rybitw rzecznych i 6 par śmieszek. Łącznie odnotowano 113 piskląt rybitwy rzecznej. Z sześciu gniazd śmieszek pozostało jedno wysiadywane, w drugim wykluły się trzy pisklaki, pozostałych nie było. Na początku sierpnia nie było już żywych piskląt (jedno martwe) ani dorosłych ptaków w kolonii. Jak wynika z raportu ooś, rok 2016 był pierwszym od roku 2012 ze znaczącym sukcesem lęgowym rybitw rzecznych gniazdujących na Pirsie Rudowym. Nieliczne gniazdujące z nimi śmieszki (do sześciu par w 2016) nie miały sukcesu lęgowego. Z powyższych danych zawartych w raporcie jednoznacznie wynika, że stworzone w ramach kompensacji dla gatunku platformy spełniają swoją rolę zapewniając odpowiednie warunki dla gniazdowania i wyprowadzenia lęgów rybitw rzecznych. Podkreślenia wymaga, że jest to jedyna kolonia lęgowa rybitw rzecznych w obszarze Natura 2000 Zatoka Pucka PLB 220005. Niezbędne jest zatem podjęcie działań mających na celu utrzymanie występowania gatunku w ostoi jak i również działań zapewniających zachowanie odpowiednich warunków siedliskowych dających możliwość wyprowadzenia lęgów. Z obserwacji przeprowadzonych na początku kwietnia 2017 (przed sezonem lęgowym) wynika, że konstrukcje sztucznych platform są przegniłe i mają liczne uszkodzenia (w powierzchni trzech platform są dziury przez które pisklęta mogą wypadać, zniszczona jest też siatka ogradzająca platformy, a zapobiegająca wypadaniu piskląt z boku platform). W celu zminimalizowania wpływu planowanego przedsięwzięcia na awifaunę tutejszy organ wskazał na konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Ponadto w celu ograniczenia wpływu prac związanych z remontem oraz rozbudową pirsu rudowego a także prowadzeniem prac czerpalnych tutejszy organ wskazał na konieczność prowadzenia ww. prac poza okresem lęgowym rybitw rzecznych tj. poza okresem od 1 kwietnia do 31 sierpnia.

W celu ochrony rybitw rzecznych należy pozostawić końcową część pirsu bez działalności człowieka oddzielając ją w sposób trwały i uniemożliwiając wjazdy pojazdów oraz penetrację przez człowieka. Prace związane z wygradzeniem części pirsu należy wykonać przed rozpoczęciem okresu lęgowego rybitwy rzecznej to jest w terminie od 1.09 do 14.04. Na istniejących podporach bocznych wygradzonej części pirsu należy wyremontować istniejące 5 platform. Jak wskazują dotychczasowe badania, platformy te pozwalają ptakom na dogodne zakładanie gniazd. Remont platform zapewni kolonii rybitwy rzecznej i innym gatunkom dalsze dogodne zakładanie miejsc lęgowych. Sposób wykonania platform (zastosowanie ramy zabezpieczającej) zabezpieczy pisklęta przed wypadaniem do wody, a wygradzenie części pirsu wyeliminuje zagrożenie związane z dostawaniem się drapieżników do miejsc lęgowych oraz ingerencją człowieka. Platformy należy wyremontować i umieścić w pierwszej połowie kwietnia jednak nie później niż 15 kwietnia. Jak wynika z danych dotyczących przeprowadzonej kompensacji przyrodniczej dla kolonii rybitwy rzecznej na rzece Wiśle w wyniku przedsięwzięcia polegającego na budowie przeprawy mostowej koło Kwidzyna,



wcześniejsze ustawienie platform może stworzyć odpowiednie miejsca do gniazdowania mewy śmieszki. Biorąc pod uwagę fakt że siedliska zastępcze tworzone są dla konkretnego gatunku rybitw, wcześniejsze zainstalowanie nowych wyremontowanych platform może okazać się nieskuteczne. Wszelkie prace związane z naprawą istniejących miejsc zastępczych oraz monitoring skuteczności zastosowanych rozwiązań powinny odbywać się pod nadzorem ornitologa. Ponadto w celu ograniczenia wpływu funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia na kolonię lęgową rybitw rzecznych na etapie eksploatacji należy wyznaczyć strefę 100 m na południe oraz południowy wschód od platform będących siedliskiem rybitw rzecznych poprzez oznakowania bojami pływającymi.

Jak wynika z raportu o oś, kontrole terenów portowych pod kątem obecności nielęgowych ptaków wodnych prowadzono od stycznia do grudnia 2014 raz w miesiącu. Liczono wszystkie ptaki wodne przebywające w sąsiedztwie infrastruktury Portu Północnego. – tj. obok Naftoportu, wewnątrz Portu Północnego wraz z falochronem wschodnim i przy Terminalu Kontenerowym DCT. W trakcie comiesięcznych liczeń ptaków od stycznia do grudnia 2014 na terenie Portu Północnego w Gdańsku stwierdzono 31 gatunków ptaków wodnych, 15 z nich to gatunki obserwowane nielicznie i rzadko, pozostałych 16 obserwowanych było bądź regularnie bądź licznie w okresie jesiennym lub zimowym (np. czernica, perkoz dwuczuby). Najliczniejszym i zawsze obecnym gatunkiem na badanym terenie jest kormoran, których najwięcej odpoczywa na falochronie wschodnim, ale także na Pirsie Rudowym i w rejonie Naftoportu, a pojedynczo lub w niewielkich grupach żerują w całym akwenie. Mewy srebrzyste gnieźdzą się na falochronie wschodnim i części budynków portowych, jednak sporo tych ptaków przed osiągnięciem dojrzałości płciowej również wykorzystuje budowle portowe na miejsca odpoczynku, podobnie jak i inne gatunki mew. Licznie spotykane w porcie w okresie zimy (grudzień – luty) są czernice, perkozy dwuczube i łyski. Ptaki nielęgowe (populacje migrujące i zimujące) wykorzystują tereny Portu Gdańsk, w tym sąsiedztwo Pirsu Rudowego. Ptaki występujące na terenie portu zaadaptowały się do warunków sztucznie stworzonych przez człowieka. Z punktu widzenia ptaków najważniejszą zaletą portu jest możliwość spokojnego odpoczynku. Działalność i obecność ludzi ogranicza się do stałych i dość przewidywalnych miejsc. Falochrony i nabrzeża są dzięki temu wykorzystywane przez mewy i kormorany. Z kolei perkozy i czernice, a w mniejszej liczbie inne blaszkodziobe – wykorzystują baseny portowe jako miejsca odpoczynku dzięki ograniczonemu falowaniu. Ruch statków płoszy te ptaki w niewielkim stopniu. Najbardziej narażone na niepokojenie podczas budowy i funkcjonowania Terminalu OTL będą czernice. Ptaki te jedynie odpoczywają w okolicach Pirsu Rudowego w dzień, w nocy żerują na Zatoce Gdańskiej.

W trakcie prac terenowych w wodach przylegających do terminalu OTL stwierdzono 16 gatunków ryb. Podczas odłowów najliczniejsze okazały się: ciernik *Gasterosteus aculeatus* (głównie toń wodna) oraz babka bycza *Neogobius melanostomus* (gatunek denny). Do najbardziej interesujących elementów z ichtiofauny, można zaliczyć iglicznę *Syngnathus typhle*. Ponadto w wielu próbach wyraźnie dominowała liczebnie nad pokrewną wężyńką *Nerophis ophidion* (dane własne z terenów objętych inwentaryzacją oraz sąsiednich), która zamieszkuje podobne siedliska. Iglicznia znajduje się pod ochroną gatunkową częściową.

Realizacja inwestycji, w szczególności planowanej rozbudowy Pirsu Rudowego, nie wpłynie znacząco na populacje ryb, które występują w jego bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku prac budowlanych ich wpływ będzie miał charakter lokalny i krótkotrwały (w okresie realizacji inwestycji). W odniesieniu do całej powierzchni Zatoki Gdańskiej wpływ ten będzie praktycznie niezauważalny. W przypadku inwestycji polegającej na rozbudowie pirsu w ramach realizacji Terminalu OTL pracami czerpalnymi będzie objęty pas wody przyległy do pirsu o szerokości 70 metrów, głębokość przy pirsie wynosi ok. 8 m, a w strefie brzegowej ok. 4 m. Biorąc pod uwagę fakt występowania igliczni w wodach płytkich (często mniej niż 1 m głębokości) oraz małą powierzchnię wody, gdzie będą prowadzone prace, można stwierdzić, że oddziaływanie na ten gatunek będzie praktycznie bliskie zeru.

W obserwacji prowadzonej w 2014 r. stwierdzono obecność jedynie dwóch gatunków płazów ropuchy szarej *Bufo bufo* i żaby trawnej *Rana temporaria*. Występowały one we wszystkich zinwentaryzowanych biotopach, zarówno leśnych, jak i otwartych w niewielkiej liczbie osobników (7 stwierdzeń w 5 punktach). W sezonie 2016 r. również potwierdzono obecność wspomnianych gatunków płazów ale w mniejszej liczbie punktów (tylko 2) i mniejszej liczbie osobników (4 okazy). Należy uznać, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na zinwentaryzowane na obszarze inwestycji gatunki płazów. Nie przyczyni się również do znaczącej utraty siedlisk dogodnych do występowania ww. gatunków płazów.

W trakcie obserwacji stwierdzono obecność 2 gatunków gadów: jaszczurki żyworodnej *Zootoca vivipara* i jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*. Na inwentaryzowanym obszarze gady te tworzą bardzo nieliczne populacje. W sezonie 2014 widziano 4 zwinki i 5 żyworódek. Podczas inwentaryzacji w 2016 r. na obszarze Terminalu OTL widziano 7 zwinek i 12 żyworódek. Na wzrost liczby stwierdzeń wpływ zapewne mogły mieć warunki pogodowe, jakie panowały w trakcie prac inwentaryzacyjnych w 2016 r.

W trakcie obserwacji przeprowadzonych w 2014 r. stwierdzono 5 gatunków ssaków. Były to: polnik *Microtus arvalis*, nornica ruda *Clethrionomys glareolus*, szarak *Lepus capensis*, sarna *Capreolus capreolus* i dzik *Sus scrofa*. Na przyległym obszarze (terminal DCT2) odnotowano jeża wschodnioeuropejskiego *Erinaceus concolor* i wiewiórkę *Sciurus vulgaris*. Podczas obserwacji w 2016 r. na terenie Terminalu OTL stwierdzono jeża oraz mysz leśną *Apodemus flavicollis*. Oba gatunki były odnotowane (stwierdzenie myszy leśnej na podstawie osobnika martwego) na poboczu drogi znajdującej się w południowo zachodniej części inwentaryzowanego obszaru Terminalu OTL. W sumie stwierdzono 7 gatunków ssaków. Jeż wschodnioeuropejski znajduje się pod ochroną gatunkową częściową. Zając szarak, dzik i sarna podlegają ochronie łowieckiej. Stwierdzone gryzonie nie podlegają żadnej formie ochrony gatunkowej. W Morzu Bałtyckim żyją tylko cztery gatunki ssaków morskich: trzy gatunki fok (szara *Halichoerus grypus*, obrączkowana *Phoca hispida* i pospolita *Phoca vitulina*) oraz jeden gatunek walenia - morświn (*Phocoena phocoena*). W obrębie wód Portu Północnego foki mogą pojawić się tylko przypadkowo, w latach 2014- 2016 odnotowano cztery przypadki obserwacji fok. W rejonie Portu Północnego nie odnotowano przypadków obserwacji morświnów.

W przypadku planowanych zmian inwestycyjnych środowisko występowania fauny lądowej ulegnie radykalnej zmianie. Usunięta zostanie pokrywa roślinna, która stwarza dla występujących tu gatunków fauny miejsce schronienia, rozrodu i żerowania. Gatunki tu występujące będą musiały teren ten opuścić. Biorąc pod uwagę wielkość rozpatrywanego obszaru nie będzie to w skali lokalnej miało większego znaczenia. Na południe i wschód od omawianego obszaru Terminalu OTL znajdują się znacznie większe powierzchnie, gdzie gatunki te znajdą znacznie lepsze warunki bytowania. Jako że inwestycja zaplanowana jest na kilka etapów, więc ewentualne zagrożenia będą dotyczyły fauny tylko tych powierzchni, które w danym momencie będą przekształcane. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ssaki morskie, gdyż ich obecność w rejonach portowych bywa wyłącznie przypadkowa.

Na terenie inwestycji znajdują się pozostałości 25 Baterii Artylerii Stałej przebudowane częściowo ze schronów baterii „Leśnej” (Forstbatterie) powstałych na przełomie XIX i XX w. Miejsca te stanowią dogodne schronienia dla nietoperzy w tym miejsca ich hibernacji. W okresie letnim 2013 roku prowadzono nasłuchy detektorowe na transektach położonych w granicach działki planowanej inwestycji jak również przeprowadzone w roku 2013 odłowy w czasie rojenia nietoperzy w obiektach 615, 616 oraz wieloletni monitoring zimowisk nietoperzy pozwoliły stwierdzić w rejonie inwestycji obecność następujących gatunków nietoperzy: Nocek duży *Myotis myotis*, Nocek Natterera *Myotis nattereri*, Nocek wąsatek/Brandta *Myotis mystacinus/brandtii*, Nocek rudy *Myotis daubentonii*, Mroczek późny *Eptesicus serotinus*, Karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, Karlik drobny *Pipistrellus*

*pygmaeus*, Karlik większy *Pipistrellus nathusi*,i Borowiec wielki *Nyctalus noctula*, Borowiaczek *Nyctalus leisleri*, Gacek brunatny *Plecotus auritus*.

W schronach na terenie planowanej inwestycji (615, 616, 605) hibernuje od kilku do kilkunastu nietoperzy z 2 do 4 gatunków takich jak: nocek rudy, nocek Natterera, nocek wąsatek/Brandta, gacek brunatny. Najliczniejszym gatunkiem zimującym w ostatnich latach był nocek Natterera. Za spadek liczebności nietoperzy zimujących w ostatnich latach może odpowiadać fakt zaobserwowanej zmiany wilgotności w obiektach oraz wzrost liczby osobników zimujących w obecnie wyburzonym schronie 613 (na terenie Terminala DCT).

W celu zminimalizowania wpływu planowanego przedsięwzięcia na chiropterofaunę występującą na terenie planowanej inwestycji tutejszy organ uznał za niezbędne pozostawienie strefy 50 metrów bez wycinki drzew i krzewów wokół obiektów militarnych znajdujących się na terenie planowanej inwestycji. Pozostawiona wokół obiektów kulturowych strefa zieleni wynosić powinna minimum 1, 36 ha. Ponadto poza okresem zimowania nietoperzy (okres zimowania X-III) należy wykonać zabezpieczenia dawnych obiektów militarnych 616, 615, kratami o przerwie między elementami 15 cm (krata nie może posiadać elementów pionowych i powinna mieć możliwość otwierania w celu przeprowadzenia kontroli obiektu) celem dostosowania obiektów militarnych do wymogów siedliskowych gatunków nietoperzy w nich zimujących.

Wszelkie działania związane z naprawą/remontem istniejących siedlisk zastępczych rybitw rzecznych należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika ornitologa, zaś wyniki z przeprowadzonych i podjętych działań należy przedkładać do tutejszego organu zgodnie z warunkami nałożonymi w w/w decyzji.

Tutejszy organ uznał za niezbędne prowadzenie 5 letniego monitoringu w zakresie skuteczności przyjętych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na kolonie lęgową rybitw rzecznych. Monitoring siedlisk zastępczych należy prowadzić corocznie przez okres 5 lat w okresie od 1 kwietnia do 31 sierpnia. Wyniki monitoringu w zakresie skuteczności zasiedlenia platform przez ptaki ze wskazaniem gatunków, liczebności i sukcesu lęgowego należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, corocznie w ramach sprawozdań, po każdym sezonie lęgowym ptaków, celem określenia skuteczności zastosowanej metody dla gatunku: rybitwy rzecznej.

Niewielkimi źródłami emisji pyłów na terenie Terminalu OTL będą przeładunki zboża. W celu ograniczenia emisji pyłów wszystkie przenośniki będą obudowane, przewiduje się też obudowanie stanowisk załadunkowych i rozładunkowych oraz odpylanie mechaniczne. Źródłem emisji zorganizowanej będzie również suszarnia zboża opalana gazem ziemnym. Ponadto źródłem zanieczyszczenia powietrza związanym z obsługą statków będzie emisja niezorganizowana ze spalania paliw żeglugowych. Źródłem emisji niezorganizowanej będzie również spalanie paliwa w silnikach środków pojazdów ciężkich oraz pociągów obsługujących Terminal. Najistotniejszym źródłem emisji w rejonie Terminalu OTL będzie emisja ze spalania paliwa żeglugowego na statkach, a najistotniejszym zanieczyszczeniem emitowanym ze statków są tlenki azotu. Stężenia maksymalne tlenków azotu poza granicami Portu nie przekraczają 10% dopuszczalnego poziomu. Stężenia maksymalne pozostałych zanieczyszczeń (dwutlenku siarki, tlenku węgla i pyłu zawieszonego są śladowe (pomijalne). Stężenia średnioroczne wszystkich zanieczyszczeń również są śladowe (pomijalne).

Na etapie funkcjonowania poza terenem Terminalu OTL poziomy hałasu nie przekraczają 60 dB, nawet po skumulowaniu z istniejącym hałasem. Nie występuje możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w rejonach podlegających ochronie.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. kontroluje stan czystości wód portowych dwa razy do roku (wiosna, jesień). Badane są następujące wskaźniki zanieczyszczeń: BZT5, ChZT, pH, zawiesina ogólna, ołów, kadm, cynk, węglowodory ropopochodne. Najbliżej rejonu planowanej inwestycji znajduje się punkt nr 6 w rejonie obrotnicy na wejściu do Portu Północnego (pomiędzy Naftoportem a istniejącym Falochronem Wyspowym Wschodnim). Na podstawie analizy badanych parametrów,



stan chemiczny wód powierzchniowych w rejonie wejścia do Portu Północnego można ocenić jako dobry

W miejscu planowanych prac czerpalnych - w pasie 70 m wzdłuż Pirsu Rudowego przeprowadzone zostały badania czystości osadów dennych. Badania czystości osadów dennych zostały wykonane również w bliskim sąsiedztwie Pirsu Rudowego tj. na obszarze pomiędzy Pirsem Rudowym a Terminalem DCT w związku z budową Terminalu DCT2. Stężenia zanieczyszczeń są niższe od wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (obecnie uchylonym). Urobek z rejonu Pirsu Rudowego nie jest niebezpieczny i spełnia wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796). Na podstawie wyników badań osadów dennych w rejonie planowanej inwestycji można stwierdzić, że urobek pochodzący z planowanych prac czerpalnych nie jest zanieczyszczony.

W celu określenia stanu zanieczyszczenia gruntu w rejonie lokalizacji inwestycji zostały przeprowadzone badania prób gruntu w 21 otworach. Porównując wyniki badań do obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 roku w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. 2016, poz. 1395) można stwierdzić, że stężenia zanieczyszczeń w pobranych próbkach gruntu są wielokrotnie niższe od dopuszczalnych stężeń substancji określonych w tym rozporządzeniu zarówno dla terenów przemysłowych z grupy gruntów IV do których zalicza się teren przedsięwzięcia, jak i dla pozostałych terenów wymienionych w tym rozporządzeniu (zaliczonych do grup gruntów I, II, III takich jak np. tereny zabudowy, rekreacyjno-wypoczynkowe, zieleni, rolne, sady, łąki, lasy itd.). Można zatem stwierdzić, że zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem teren planowanej inwestycji spełnia wymagania dla wszystkich grup gruntów, a zatem należy do terenów bardzo czystych.

Prowadzenie robót budowlanych związanych z przygotowaniem terenu i realizacją planowanego przedsięwzięcia budowy Terminalu Przeładunkowo-Składowego powodować będzie powstawanie znacznych ilości odpadów z grup: Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych, odpady opakowaniowe, odpady komunalne, odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych. Wymaga to od wykonawców robót prowadzenia gospodarki odpadami zgodnej z przepisami ustawy o odpadach, w tym przede wszystkim hierarchią sposobów postępowania z odpadami. W czasie eksploatacji Terminalu przewiduje się powstawanie typowych odpadów związanych z jego działalnością. W trakcie eksploatacji terminalu wytwarzane będą odpady, prowadzona będzie ewidencja odpadowa z zastosowaniem obowiązujących wzorów dokumentów.

Podczas budowy Terminalu Przeładunkowo-Składowego główne zagrożenia w wyniku awarii i wypadków mogą być związane z pracą jednostek pływających, pogłębiających akwen Portu Północnego oraz refulujących pozyskany urobek. Port Północny posiada odpowiednie wyposażenie m.in. w postaci łapaczki przeciwrozlewowej, zapór pływających oraz sorbentów do usuwania ropopochodnych z akwenów portowych. Przedsiębiorstwa wykonujące prace budowlano-montażowe będą wyposażone w sprzęt do usuwania skutków tego rodzaju niewielkich zdarzeń awaryjnych. Zdarzeniami awaryjnymi związanymi z budową i funkcjonowaniem Terminalu Przeładunkowo-Składowego mogą być różnego rodzaju wypadki i wynikające z nich skutki z udziałem środków transportu i urządzeń przeładunkowych.

Na obecnym etapie nie przewiduje się likwidacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W przypadku konieczności likwidacji Terminalu Przeładunkowo-Składowego najbardziej uciążliwa będzie praca sprzętu rozbiórkowego, powstające oddziaływania i uciążliwości będą porównywalne do oddziaływań na etapie budowy.

Mając na uwadze przedłożone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wyniki analiz i obserwacji,



przy uwzględnieniu ww. warunków realizacji przedsięwzięcia należy przyjąć, iż projektowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji planowanej inwestycji.

W konsekwencji powyższych ustaleń w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących potencjalne lub zidentyfikowane negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności wymienione w pkt I.2 niniejszej decyzji, jak też sformułowano wytyczne do projektu budowlanego przedsięwzięcia. W celu minimalizacji wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyjęto zalecenia wynikające z raportu. Pod kątem ochrony terenów cennych przyrodniczo zalecono przede wszystkim rozwiązania eliminujące zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz ograniczenia wpływu na gatunki roślin i zwierząt.

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt I.2 niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu, jak też wynik przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa. 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. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- podejmowania działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska),
- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art. 6 ustawy o odpadach)
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art.7 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 albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej. 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 Poś);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art.141 ust.1 i 144 ust.1 Poś);
- 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 Poś);
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczanie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań

w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art.146 Poś);

- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko (art.42 ust.1 ustawy – Prawo wodne).

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”. Lokalizacja planowanej inwestycji jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych PLTWIVWB4 - Zatoka Gdańska Wewnętrzna, których stan oceniono jako zły. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego do 2027 r. Zgodnie „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” wody podziemne rejonie inwestycji znajdują się na obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Dolnej Wisły, w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) PLGW200015. Celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Stan chemiczny tej części wód oceniono jako dobry, stan ilościowy wód oceniono jako dobry. Celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Termin osiągnięcia dobrego stanu – 2015 r. Nie przewiduje się odstępstw osiągnięcia celu środowiskowego.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. Na etapie budowy planowane są m.in. prace czerpalne – z badań osadów dennych pobranych przeprowadzonych w pobliżu planowanych prac czerpalnych wynika, że osady dennie nie są zanieczyszczone. Prace czerpalne oraz odłożenie urobku na lądzie i w morzu nie spowodują zwiększenia stężenia substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz nie będą miały istotnego wpływu na stan chemiczny jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami przedsięwzięcie nie stwarza zagrożenia dla środowiska. W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem przewiduje się następujące rozwiązania:

- zaopatrzenie w wodę z portowej sieci wodociągowej,
- odprowadzenie ścieków bytowych i przemysłowych (po podczyszczeniu) do portowej sieci kanalizacji sanitarnej,
- ujęcie wód opadowych w układy kanalizacyjne i odprowadzenie do wody, powierzchniowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach.

Biorąc pod uwagę zakres inwestycji oraz przyjęte rozwiązania projektowe nie stwierdzono znaczącego oddziaływania na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oraz nie stwierdzono wystąpienia ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”. Należy podkreślić, że Terminal OTL został również poddany ocenie w „Masterplanie dla obszaru dorzecza Wisły” i jest wymieniony na liście nr 1 w pozycji 899 (ID 1\_170\_W), jako inwestycja która nie wpływa negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód i nie pogarsza stanu wód. Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływało na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami dorzecza Wisły”.

Charakter przedsięwzięcia pozwala także na przyjęcie, że nie może ono powodować wpływu na jednolite części wód podziemnych, gdyż charakter działalności nie wiąże się z wpływem na te wody ani nie tworzy ryzyka dla ich stanu lub dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami. Mając powyższe na uwadze nie zachodzą w niniejszej sprawie przesłanki dla odmowy ustalenia warunków realizacji przedsięwzięcia z uwagi na kolizję z celami środowiskowymi ochrony wód.

Planowana inwestycja nie jest szczególnie wrażliwa na zmiany klimatu i ryzyka związane z tymi zmianami. Projekt przedsięwzięcia uwzględnia prognozowane zmiany klimatu (w szczególności podniesienie poziomu morza) poprzez przyjęcie rezerwy wysokościowej w konstrukcjach hydrotechnicznych tj. rzędnych pirsu i nabrzeża zamykającego ok. 5 m n.p.m. oraz projektowanych rzędnych terenu 2,8-3,5 m n.p.m. Planowana inwestycja może w znikomym stopniu oddziaływać na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza. Należy jednak podkreślić, że emisja ta w kontekście globalnego ocieplenia i zmian klimatu jest pomijalna. Nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na zdrowie i warunki życia ludzi. Planowana inwestycja zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji będzie w znikomym (pomijalnym) stopniu oddziaływać na klimat i przyczyniać się do pogłębiania się zmian klimatu w wyniku emisji gazów cieplarnianych.

Na terenie Terminalu OTL znajdują się 3 obiekty militarne o wartościach kulturowych - dwa wschodnie schrony Baterii Leśnej oraz Elektrownia 25 Baterii Artylerii Stałej. Ponadto w dalszej odległości od Terminalu OTL w rejonie Portu Gdańsk znajdują się obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków. Do najcenniejszych należy położony w odległości ok. 1,2 km na północny-zachód od Terminalu OTL zespół Twierdzy Wisłoujście – zabytek dawnej architektury militarnej o wymiarze europejskim.

Przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na krajobraz. Projektowany Terminal OTL nie jest widoczny od strony miasta, nie jest widoczny również od strony głównych ciągów komunikacyjnych (Trasa Sucharskiego). Teren Terminalu OTL widoczny jest w całości na zdjęciach lotniczych oraz od strony morza, z rejonu toru podejściowego (nieдоступnego dla ruchu turystycznego i rekreacyjnego). Projektowane obiekty magazynowe, parkingi, układ drogowo-kolejowy oraz rozbudowa istniejącego pirsu są typowymi elementami krajobrazu portowego. Przedsięwzięcie wpisuje się krajobrazowo w dotychczasowy charakter zabudowy portowo-przemysłowej Portu Północnego i nie narusza przepisów ochrony krajobrazu obowiązujących w strefie ochrony ekspozycji Twierdzy Wisłoujście.

Ze względu na konieczność uzyskania dodatkowych danych o skuteczności zastosowanych środków łagodzących i działań kompensacyjnych nałożono na wnioskodawcę obowiązek monitoringu zmian w środowisku spowodowanych realizacją przedsięwzięcia i funkcjonowaniem instalacji, w zakresie wskazanym w pkt II niniejszej decyzji.

W świetle obszerności zebranego materiału dowodowego, również 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 tuż. organ, mając na uwadze przesłanki art. 82 ust.2 ustawy ooś, uznał za niecelowe nakładanie na wnioskodawcę obowiązku przygotowania dokumentacji ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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. Terminal nie mieści się w katalogu instalacji, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Oznacza to, że tytuł prawny inwestora winien obejmować taki teren, który gwarantuje dotrzymywanie standardów jakości środowiska na granicy tego terenu.



W związku z uchyleniem w toku postępowania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz.535 z późn. zm.) oraz wejściem w życie z dniem 15 lutego 2014 r. rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie tej sprawie (Dz.U. 2013, poz. 1479), analizy statusu przedsięwzięcia i zasadności nałożenia w niniejszej decyzji obowiązków związanych z możliwością wystąpienia poważnej awarii przemysłowej dokonano na podstawie obowiązującego stanu prawnego. Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy – Prawo ochrony środowiska poważną awarią jest szczególna kategoria awarii, obejmująca zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji (wymienionych w ww. rozporządzeniu), prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Ponieważ w świetle ww. przepisów przedsięwzięcie nie posiada statusu zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w decyzji nie określono obowiązków w tym przedmiocie. Obowiązku związane z wystąpieniem sytuacji awaryjnych innych niż „poważne awarie” w ww. rozumieniu, określono w niniejszej decyzji w części związanej z zasadami wykorzystania terenu w fazie budowy przedsięwzięcia i eksploatacji instalacji będącej jego wynikiem.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie Terminalu zlokalizowanego w obrębie Portu Północnego w obszarze Zatoki Gdańskiej (morskie wody wewnętrzne) oraz na terenie miasta Gdańska. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z powyższym granica Rzeczypospolitej Polskiej (państwa) przebiega w odległości 12 mil morskich (22,224 km) liczonych od podstawowej linii morza terytorialnego. Analiza zakresu planowanego przedsięwzięcia oraz identyfikacja jego oddziaływań na środowisko i ich skala pozwala na przyjęcie, 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 awaryjne. Emisje powodowane eksploatacją instalacji nie będą również bezpośrednio lub pośrednio, w tym poprzez sieć hydrograficzną lub skutek wędrówek zwierząt, przenoszone na duże odległości w stopniu, który mógłby powodować znaczące oddziaływania na terytorium innych państw. Z tych względów w niniejszej sprawie nie zachodziła konieczność przeprowadzania postępowania w sprawie oddziaływań transgranicznych, o jakim mowa w art. 104 i n. ustawy OOS, jak i określania uwarunkowań związanych z takimi oddziaływaniami w treści niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 79 ustawy OOS 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 28.04.2017r., (obwieszczenie znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.16 z dnia 02.08.2017 r.) informacje określone w art. 33 ustawy OOS, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21-dniowy termin ich składania (okres od dnia 07.08.2017 r. do 28.08.2017r.). Obwieszczenie zostało zamieszczone na: stronie internetowej BIP RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń RDOŚ w Gdańsku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku. 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.

W przedmiotowej sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wystąpił o opinię dotyczącą warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.



W treści decyzji uwzględniono w całości stanowisko Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni zawarte w opinii znak SE.ZNS.80.4912.7.16 z dnia 20.10.2016 r. oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni zawarte w postanowieniu znak INZ1.1-AC-8103-94/16 z dnia 25.10.2016 r.

W dniu 25.04.2017r. do tut organu wpłynęło pismo znak 227/TL/23565 z dnia 24.04.2017r. informujące o ograniczeniu zakresu przedsięwzięcia pn.: „Budowa terminalu Przeładunkowo – Składowego w porcie Północnym w Gdańsku”. W wariantcie wybranym do realizacji ograniczono przebudowę pirsu rudowego do 385 m (licząc od początku pirsu0 oraz zrezygnowano z budowy placów składowych towarów masowych sypkich. W związku ze zmniejszeniem zakresu planowanej przebudowy pirsu Rudowego, zmniejszeniu uległ obszar planowanej inwestycji. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia nie uległa zmianie. W załączeniu do pisma przedłożono 4 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” – opracowanie przez zespół autorski: mgr inż. Marzenna Ćwikła – Duda Główna autorka kierująca zespołem, mgr Konrad Bidziński, mgr Jacek Błażuk, dr inż. Szymon Bzoma, prof. dr hab. inż. Jerzy A. Ejsmont, dr Anna Józefczuk – Kuczyńska, mgr inż. Marcin Wilga, czerwiec 2016/ aktualizacja kwiecień 2017.

Pismem znak 230/TL/20T23565 z dnia 15.05.2017r. Inwestor poinformował, iż złożony przy piśmie 227/TL/23565 z dnia 24.04.2017r zaktualizowany raport zastępuje raport złożony przy piśmie znak 104/TL/23565 z dnia 29.07.2016r.

Pismem znak 240/TL/23565 z dnia 24.07.2017r. Inwestor przedłożył wyjaśnienia i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa Terminalu Przeładunkowo – Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” – opracowanie przez zespół autorski: mgr inż. Marzenna Ćwikła – Duda - Główna autorka kierująca zespołem, mgr Konrad Bidziński, mgr Jacek Błażuk, dr inż. Szymon Bzoma, prof. dr hab. inż. Jerzy A. Ejsmont, dr Anna Józefczuk – Kuczyńska, mgr inż. Marcin Wilga, czerwiec 2016/ aktualizacja kwiecień 2017.

W związku z wpływem zaktualizowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zastępującego raport złożony przy piśmie RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.7 z dnia 19.09.2016 r. oraz uzupełnienia znak 240/TL/23565 z dnia 24.07.2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ponownie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

W treści decyzji uwzględniono w całości stanowisko Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni zawarte w opinii znak SE.ZNS.80.4912.2.17 z dnia 18.05.2017 r. oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni zawarte w postanowieniu znak INZ1.1-PP-8103-2/17 z dnia 06.06.2017 r.

W dniu 14.09.2017 r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.18 tut. organ działając na podstawie art. 10 §1 Kpa zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranego materiału oraz zgłaszanych żądań. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

W świetle obszerności zebranego materiału dowodowego, również 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 ooś, nie nakładał na wnioskodawcę obowiązku przygotowania dokumentacji ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Realizacja inwestycji zgodnie z uwarunkowaniami określonymi niniejszą decyzją 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 Prawo budowlane;
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień, w tym projektu budowlanego pod względem higienicznych i zdrowotnych;
- uzyskania decyzji zwalniających od zakazów obowiązujących w stosunku do dziko występujących roślin lub grzybów gatunków objętych ochroną gatunkową oraz w stosunku do dziko występujących zwierząt gatunków objętych ochroną gatunkową, o jakich mowa w art.56 ustawy o ochronie przyrody, jak też zakazów dotyczących płoszenia zwierząt łownych, zgodnie z przepisami ustawy – Prawo łowieckie;.
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy o odpadach;

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.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 kpa.

#### POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwoleń w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

*Danuta Makowska*

#### Otrzymują:

1. Lech Paszkowski – pełnomocnik OT Logistics  
Tebodin Poland Sp. z o.o., ul. Kołobrzaska 32 klatka A, 80-394 Gdańsk
2. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. 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. Urząd Morski w Gdyni, 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10
6. Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.,  
80-382 Gdańsk, ul. Maurycego Beniowskiego 5
7. a/a



## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

### ZAŁĄCZNIK Nr 1

Do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.19

*(zgodnie z wymogiem, art. 82 ust.3 ustawy z dn. 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2017r. poz. 1405 ze zm.)*

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Terminalu Przeładunkowo-Składowego w Porcie Północnym w Gdańsku” firmy OT LOGISTICS S.A. planowane jest przy południowej części Pirsu Rudowego. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku 385 m (od nasady pirsu), przebudowę części istniejącego falochronu brzegowego oraz budowę zaplecza magazynowo-składowego, układu drogowego z parkingami, układu torowego, infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów, uzbrojenia podziemnego i prace czerpalne wzdłuż pirsu.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze o powierzchni 27,86 ha, obszar zaplecza lądowego - 26,05 ha (w tym rezerwa terenu ok. 7 ha), rozbudowa i przebudowa południowej części Pirsu Rudowego - 1,81 ha. Ponadto wzdłuż pirsu planowane są prace czerpalne na obszarze o powierzchni 4,5 ha.

Inwestycja realizowana będzie na obszarze lądowym oraz obszarze działki wodnej Zatoki Gdańskiej. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych:

- obręb 144, działki nr 39, 42, 43, 45,
- obręb 86, działki nr 63, 67, 69, 70, 61\*, 62\*,
- obręb 275 działka nr 3/57\*.

oraz na obszarze działki wodnej (bez numeru) Zatoki Gdańskiej przylegającej od strony południowej do Pirsu Rudowego. Działki oznaczone gwiazdką (\*) zostały wymienione ze względu na podłączenia infrastruktury podziemnej projektowanego Terminalu OTL do sieci ZMPG S.A. Działki na Pirsie Rudowym nr 42 i 43 obręb 144 z uwagi na fakt, że obejmują części pirsu zrealizowanego pod koniec lat 70 ubiegłego wieku, zgodnie z wypisem z ewidencji gruntów, są działkami lądowymi. Na tych działkach w ramach realizacji Terminalu OTL planowane są prace związane z remontem i przebudową konstrukcji, jak również instalacja odpowiedniego wyposażenia technologicznego, działki te stanowią tak zwany „Pomost Komunikacyjny” Pirsu Rudowego” (w odróżnieniu od znajdującego się od strony północnej na działce nr 41 „Pomostu Przeładunkowego”, należącego do Terminalu Masowego). W zakresie Terminalu OTL znajduje się także budowa nowego Pomostu Przeładunkowego od strony południowej, sąsiadującego z Pomostem Komunikacyjnym i powiązanego z nim konstrukcyjnie. Realizacja tego zakresu będzie się odbywała się na działce wodnej (bez numeru) – Zatoka Gdańska.

W zakresie przedsięwzięcia przewiduje się:

RDOŚ-Gd-WOO.4211.7.2014.AT.KP.19


Strona 31 z 32



- Rozbudowę południowej części Pirsu Rudowego na odcinku długości 385 m licząc od nasady pirsu tj. przebudowę pomostu komunikacyjnego i budowę brakującego południowego pomostu przeładunkowego o szerokości 26 m wraz linią cumowniczo odbojową i stanowiskiem statkowym;
- Pogłębienie dna do głębokości -17 m wzdłuż Pirsu Rudowego w pasie o szerokości 70 m, roboty czerpalne planowane są na obszarze o powierzchni 4,5 ha, przewidywana objętość urobku będzie wynosiła ok. 400 000 m<sup>3</sup>; przewiduje się wykorzystanie większości urobku czerpального na terenie inwestycji;
- Budowę nabrzeża zamykającego na odcinku ok. 46 m (w miejscu istniejącego falochronu brzegowego południowego BPR) dla zapewnienia stabilności pirsu i brzegu; umocnienie dna wzdłuż nabrzeża zamykającego;
- Dokończenie budowy istniejącego magazynu płaskiego o powierzchni 0,87 ha (o pojemności 40 tys. ton ziarna) tj. wykonanie posadzki, bram, remontu części dachu oraz wyposażenia technologicznego. W projekcie zagospodarowania terenu przewiduje rezerwę terenu pod budowę jeszcze jednego magazynu płaskiego o podobnej powierzchni;
- Dokończenie budowy istniejących silosów o pojemności składowej 50 tys. ton oraz budowę dwóch dodatkowych baterii silosów o pojemności po 50 tys. ton;
- Budowę infrastruktury technologicznej umożliwiającej przeładunek i transport towarów takich jak; układy przenośników, wieże przesypowe, załadownie i rozładownie wagonów i samochodów;
- Budowę parkingów i placu – parkingu o pojemności 91 miejsc postojowych dla pojazdów ciężkich (o powierzchni ok. 1,05 ha), parkingu o pojemności 92 miejsc postojowych dla pojazdów ciężkich (o powierzchni ok. 1,25 ha); parkingu na 30 miejsc dla samochodów osobowych (w pobliżu budynku administracyjnego) oraz placu przeładunkowego ciężkich elementów (o powierzchni ok. 0,8 ha);
- Budowę wewnętrznego układu drogowego oraz układów torowych;
- Budowę budynku administracyjnego i portierni oraz budynku warsztatowo-socjalnego w skład którego wchodzi zaplecze socjalne dla pracowników, warsztat, magazyn, myjnia sprzętu (stanowisko wyposażone w separator);
- Budowę suszarni zboża (opalanej gazem ziemnym), laboratorium, stanowiska tankowania pojazdów i maszyn należących do wyposażenia Terminalu (przewiduje się tankowanie z cysterny zamawianej zgodnie zapotrzebowaniem, stanowisko wyposażone w szczelną płytę i separator);
- Budowę ogrodzenia, oświetlenia i uzbrojenia podziemnego – sieci wodociągowej, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci elektrycznej i teletechnicznej.

Terminal będzie przystosowany do przeładunku w relacjach importowych i eksportowych zbóż.  
Program przeładunkowy:

- wielkość przeładunków w imporcie 1 000 000 ton/rok,
- wielkość przeładunków w eksporcie 3 000 000 ton/rok,
- łączne przeładunki 4 000 000 ton/rok,
- dobową ratą przeładunkową w eksporcie 36 000 ton/dobę,
- dobową ratą przeładunkową w imporcie 18 000 ton/dobę.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
  
Danuta Makowska