

DCT Gdańsk Sp. z o.o.

Rozbudowa Portu DCT Gdańsk o terminal T3 - Raport uzupełniający do oceny oddziaływania na środowisko i społeczeństwo

Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania i ocena oddziaływania Projektu

| 14 lipca 2022



© Arup Polska sp. z o.o.

Niniejszy raport uwzględnia instrukcje i wskazówki naszego Klienta i w związku z tym nie jest on przeznaczony dla osób trzecich. Zrzekamy się odpowiedzialności z tytułu używania niniejszego raportu przez osoby trzecie.

Nr projektu 286493-00

Arup Polska sp. z o.o.
Inflancka 4
00-189 Warsaw
Poland
arup.com

Spis Treści

1.	Wstęp	1
1.1	Informacje o projekcie	1
1.2	Lokalizacja projektu	2
1.3	Informacje o niniejszym dokumencie	2
2.	Obszar oddziaływania projektu	4
2.1	Dzielnica Stogi	4
2.2	Dzielnica Przeróbka	8
2.3	Dzielnica Krakowiec-Górki Zachodnie	10
3.	Oddziaływania projektu, środki łagodzące i oddziaływania rezydualne	13

Tabele

Tabela 1	Liczba mieszkańców dzielnicy Stogi w latach 2010-2020.	5
Tabela 2	Liczba mieszkańców dzielnicy Stogi w 2020 roku według płci i wieku.	5
Tabela 3	Liczba mieszkańców dzielnicy Przeróbka w latach 2010-2020.	9
Tabela 4	Liczba mieszkańców dzielnicy Przeróbka w 2020 roku według płci i wieku.	9
Tabela 5	Liczba mieszkańców dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w latach 2010-2020.	12
Tabela 6	Liczba mieszkańców dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w 2020 roku według płci i wieku.	12
Tabela 7	Oddziaływania wizualne	13
Tabela 8	Utrata dostępu	15
Tabela 9	Wysiedlenie ekonomiczne	18
Tabela 10	Oddziaływanie zanieczyszczeń	19

Rysunki

Rysunek 1	Lokalizacja terminalu T3 w stosunku do istniejących terminali T1 i T2 (źródło: Raport EIA: Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku, 2018 r.)	1
Rysunek 2	Teren planowanej inwestycji, położenie w obszarze Natura 2000 (źródło: http://geoserwis.gdos.gov.pl)	2
Rysunek 3	Wyspa Stogi (źródło: Google Maps)	2
Rysunek 4	Położenie dzielnicy Stogi (źródło: https://gdansk.pl/).	4
Rysunek 5	Widok na plażę na Stogach z terminalami DCT w tle (źródło: archiwum prywatne firmy Arup).	6
Rysunek 6	Parking przy plaży na Stogach (źródło: archiwum prywatne Urzędu Miasta Gdańska).	7
Rysunek 7	Przystanek tramwajowy z wejściem na plażę w tle (źródło: archiwum prywatne Urzędu Miasta Gdańska).	7
Rysunek 8	Położenie dzielnicy Przeróbka (źródło: https://gdansk.pl/).	8
Rysunek 9	Położenie dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie (źródło: https://gdansk.pl/).	10

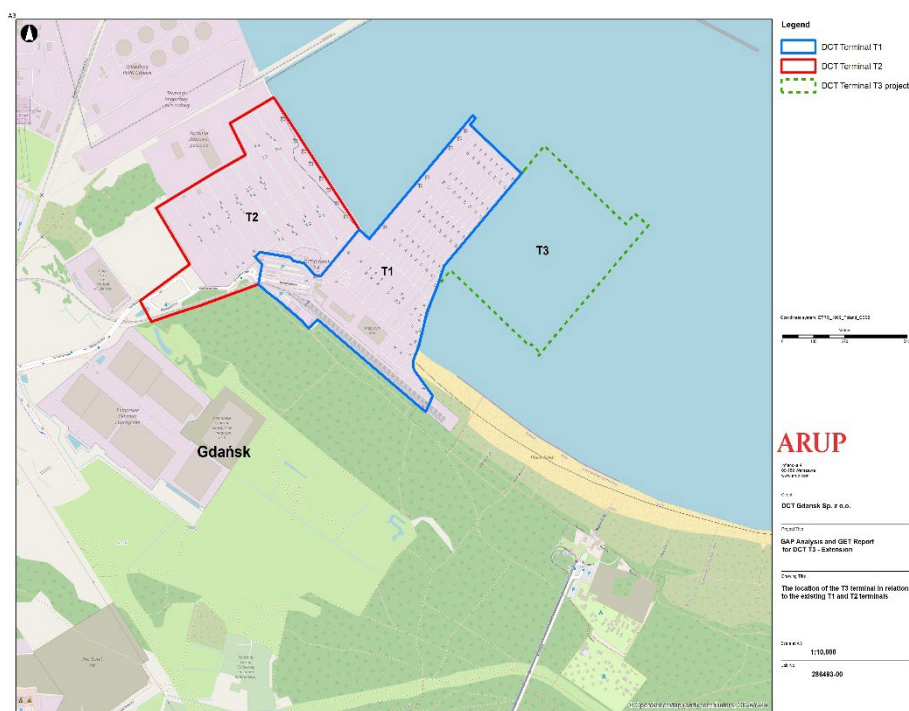


1. Wstęp

1.1 Informacje o projekcie

DCT GDAŃSK Sp. z o.o. planuje budowę morskiego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego DCT 3 w Porcie Północnym w Gdańsku, który znajduje się na Wyspie Stogi. DCT Gdańsk jest jedynym prawdziwie głębokowodnym terminalem kontenerowym na Bałtyku i stanowi główną furtkę dla polskiego ruchu i bałtyckich operacji przeładunkowych. Dzięki rozbudowie T3, DCT Gdańsk będzie w stanie zwiększyć swoją roczną zdolność przeładunkową z ok. 2 900 000 TEU rocznie do 4 650 000 TEU rocznie.

W skład istniejącego obiektu DCT Gdańsk wchodzi Terminal 1 - od 2007 r. przeznaczony do obsługi dużych statków kontenerowych przyplływających z Dalekiego Wschodu oraz Terminal 2 - od 2016 r. przeznaczony dla bardzo dużych statków kontenerowych (CV). Terminal 3 będzie niezależną częścią zarówno technologicznie, jak i funkcjonalnie. Lokalizację terminalu T3 w stosunku do istniejących terminali T1 i T2 można zobaczyć na Rysunku 1.

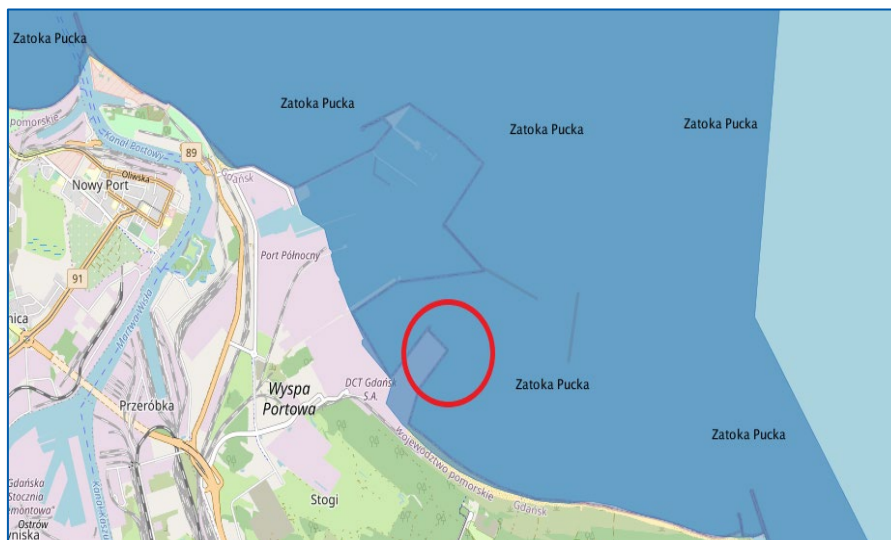


Rysunek 1 Lokalizacja terminalu T3 w stosunku do istniejących terminali T1 i T2 (źródło: Raport EIA: Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku, 2018 r.)

Pomysł rozbudowy istniejących terminali powstał w związku z obserwowanym intensywnym rozwojem rynku przeładunku kontenerów. DCT uznało, że istnieją możliwości zwiększenia zdolności przeładunkowych poprzez rozbudowę istniejącej infrastruktury i poprawę procesów operacyjnych. Budowa T3 pozwoli na rozwój terminalu poprzez przyciągnięcie większej ilości usług z wykorzystaniem bardzo dużych statków. Lokalizacja planowanej inwestycji w stosunku do wyspy została przedstawiona na poniższym Rysunek 2.

Kluczowymi elementami planu budowy Terminala 3 są:

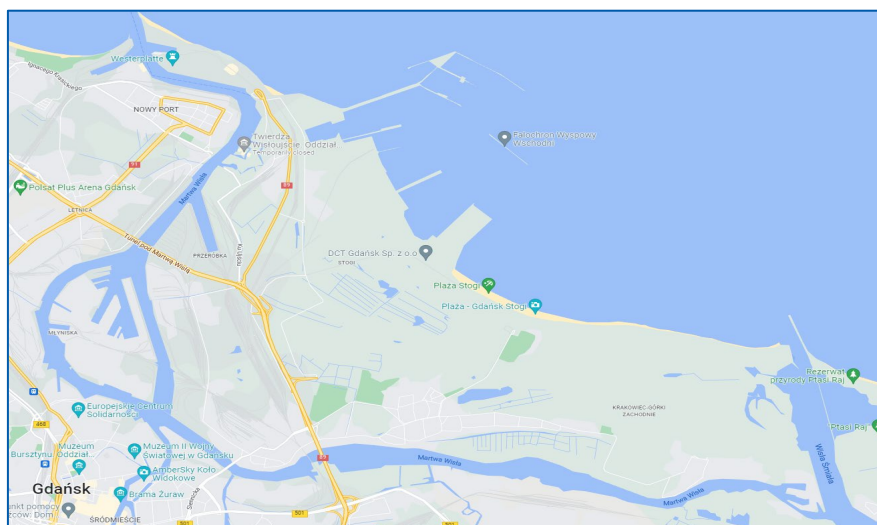
- doki do załadunku i rozładunku,
- magazyny kontenerowe,
- transport,
- parkingi,
- budynki przeznaczone na funkcje warsztatowe, biurowe i socjalne.



Rysunek 2 Teren planowanej inwestycji, położenie w obszarze Natura 2000 (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>)

1.2 Lokalizacja projektu

Gdańsk to nadmorskie miasto położone w północnej części Polski. Jest stolicą województwa pomorskiego i wraz z Gdynią i Sopotem tworzy obszar metropolitalny zwany Trójmiastem. W granicach administracyjnych miasta znajduje się wyspa zwana Wyspą Portową lub Wyspą Stogi. Granicę wyspy wyznaczają wody Zatoki Gdańskiej, Martwej Wisły i Śmiałej Wisły. Na wyspę można się dostać dzięki dwóm mostom drogowym, jednemu kolejowemu i tunelowi drogowemu. Oprócz typowej zabudowy miejskiej związanej z portem, na wyspie znajduje się również pas wydm nadmorskich z plażą nadmorską. Lokalizacja wyspy została przedstawiona na Rysunek 3.



Rysunek 3 Wyspa Stogi (źródło: Google Maps)

1.3 Informacje o niniejszym dokumencie

Studium oceny oddziaływania na środowisko (OOS) dla rozbudowy T3 zostało opracowane w 2018 roku. Od tego czasu DCT zwróciło się do kilku instytucji o sfinansowanie Projektu. W trakcie procesu zatwierdzania umowy kredytowej, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR) przeprowadził analizę braków OOS w stosunku do Polityki Środowiskowej i Społecznej EBOR¹ (ESP, 2019). Analiza braków wskazała, że społeczne skutki Projektu nie zostały ocenione zgodnie z aktualnymi wymogami EBOR, ponieważ nie było takiego wymagania w ramach krajowego badania OOS, a zatem konieczne było ustanowienie szczegółowego

¹ <https://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

socjoekonomicznego stanu wyjściowego dla dotkniętego obszaru w celu ułatwienia oceny skutków społecznych zgodnie z wymogami polityki EBOR w zakresie Środowiska i społeczeństwa (ES).

Niniejszy dokument został opracowany w celu wypełnienia tej luki jako część pakietu informacji uzupełniających oraz jako dodatek do krajowej OOS. Społeczno-gospodarczy poziom odniesienia został opracowany na podstawie danych wtórnych oraz poprzez dodatkowe działania angażujące władze lokalne i inne zainteresowane strony.

Wizyta na miejscu została zorganizowana 27 maja 2022 roku. Obejmowała ona wizytę na terenie objętym projektem, w tym na plaży na Stogach z jej ofertą rekreacyjną i handlową. Wizyta na miejscu obejmowała również wywiady z instytucjami ściśle współpracującymi z DCT przy rozwoju Projektu:

- Urząd Prezydenta Miasta Gdańska - spotkanie z Zastępcą Prezydenta Panem Alanem Aleksandrowiczem

Tematy dyskusji: Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego dla szerszego obszaru; plany na przyszłość w odniesieniu do walorów użytkowych plaży Stogi

- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk - spotkanie z Panem Łukaszem Greinke - Prezesem Zarządu, Dyrektorem Zarządzającym; Panem Sławomirem Michalewskim - Wiceprezesem Zarządu ds. Finansowych, Dyrektorem Finansowym oraz Panem Kamilem Tarczewskim - Wiceprezesem Zarządu ds. Infrastruktury, Dyrektorem ds. Infrastruktury

Tematy dyskusji: Ogólny przegląd działań Portu w związku z projektem DCT

- Izba Gospodarcza (Forum Pracodawców Północy) - spotkanie z Panią Jolantą Spodzieją - Wiceprezesem Zarządu

Tematy dyskusji: Ogólny przegląd działalności na plaży na Stogach, licencjonowanie, zainteresowanie, bieżąca i ostatnia działalność gospodarcza.

Poprzednia wizyta zespołu odpowiedzialnego za pogłębioną ocenę oddziaływania miała miejsce 17 maja 2022 r., zespół przekazał wtedy informacje zwrotne dotyczące korzystania z plaży.

Do gromadzenia danych wtórnych wykorzystano również różne źródła internetowe:

- <https://stat.gov.pl/en/> - Statystyka Polski
- <https://sportgdansk.pl/> - Gdański Ośrodek Sportu (Dział Sportu i Rekreacji zarządza plażą na Stogach)
- <https://www.brg.gda.pl/> - Agencja Rozwoju Gdańska
- <https://gethome.pl/>
- <https://podroztrwa.pl/>
- <https://gzdziz.gda.pl/>
- <https://gdansk.pl/>
- <https://maps.google.com>
- <http://geoserwis.gdos.gov.pl>
- <https://dziennikbaaltycki.pl/> (media lokalne)

2. Obszar oddziaływania projektu

Na wyspie Stogi znajdują się trzy dzielnice: Stogi, Przeróbka i Krakowiec-Górki Zachodnie, które otaczają Port Gdańsk i lokalizację Projektu, w którym działa DCT.

Dzielnica Stogi położona jest w środkowej części wyspy. Dzielnica Przeróbka leży na zachód od dzielnicy Stogi, a Krakowiec-Górki Zachodnie na wschód. Projekt może potencjalnie oddziaływać na wymienione trzy dzielnice na pewnych etapach projektu, ale poziom oddziaływania jest różny w zależności od rodzaju i etapu realizacji Projektu.

Przeróbka będzie najbardziej dotknięta oddziaływaniem na etapie budowy, gdyż cały transport będzie przebiegał przez tę dzielnicę, choć zwiększona aktywność portu po uruchomieniu T3 także będzie miała wpływ na ruch.

Plaża Stogi będzie narażona na oddziaływanie podczas fazy budowy i eksploatacji, początkowo przez uciążliwości związane z pracami budowlanymi, a następnie przez wizualne oddziaływanie nowego terminala i związanych z nim działaniami na morzu.

Najmniejszy wpływ będzie miał na dzielnicę Krakowiec-Górki Zachodnie.

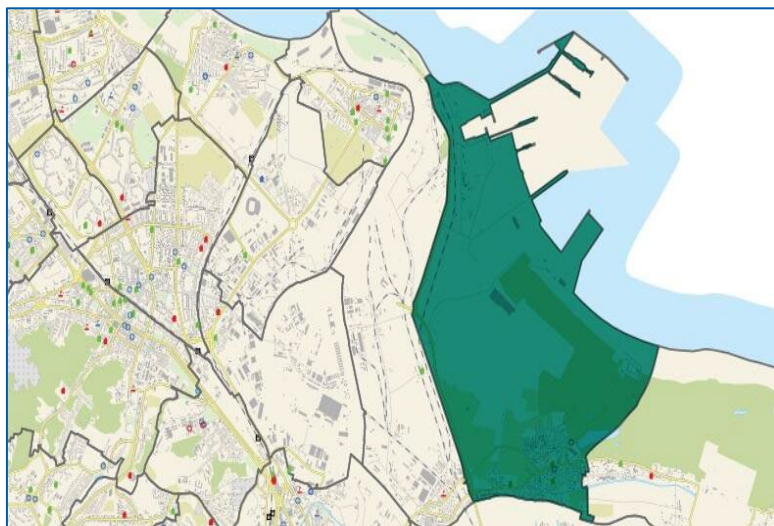
Zamieszczone poniżej podrozdziały stanowią bardziej szczegółowy przegląd każdej z tych dzielnic.

2.1 Dzielnica Stogi

Stogi to jedna z najstarszych dzielnic Gdańska. Mimo to nie należy do najchętniej wybieranych miejsc zamieszkania przez mieszkańców miasta.

W latach 60. ubiegłego wieku Stogi zaczęły pełnić rolę dzielnicy przemysłowej. Towarzysząca jej funkcja mieszkaniowa powstała, gdy w pobliżu plaży zaczęły powstawać budynki wielorodzinne i ośrodki rekreacyjne.

W skład dzielnicy wchodzi osiedle mieszkaniowe, Las Miejski i Port Północny. Osiedle mieszkaniowe zlokalizowane jest w południowej części Stogów, a mieszkańcy mają bezpośredni dostęp do nabrzeża Martwej Wisły. We wschodniej części dzielnicy, w pobliżu plaży na Stogach, dostępnych jest kilka pól namiotowych. Lokalizację dzielnicy Stogi zaprezentowano poniżej.



Rysunek 4 Położenie dzielnicy Stogi (źródło: <https://gdansk.pl/>).

Usługi edukacyjne, jak również handlowe i infrastrukturalne nie są wystarczająco rozwinięte. W dzielnicy znajdują się dwa przedszkola publiczne, których możliwości nie w pełni spełniają wymagania lokalnych społeczności, dwie prywatne placówki przedszkolne oraz dwie szkoły podstawowe, obie są placówkami publicznymi (brak możliwości kształcenia prywatnego). W dzielnicy nie ma szkół średnich, więc młodzież dojeżdża do sąsiednich dzielnic, aby zdobyć wykształcenie średnie. Dobrze zorganizowany transport częściowo rekompensuje te niedogodności. Gdańska Wyższa Szkoła Administracji jest jedyną instytucją na Stogach, która zapewnia studentom wykształcenie wyższe.

Na terenie dzielnicy Stogi znajduje się kilka obiektów dziedzictwa kulturowego. Większość zabytków znajduje się w północnej części dzielnicy i pochodzi z okresu I wojny światowej:

- Zapasowy Punkt Kierowania Ogniem BAS 25;
- Bateria Artylerii Stałej;
- Leśna Bateria - Obiekty z 1911 r;
- Kilka bunkrów.

Niektóre z tych zabytków znajdują się w pobliżu terminali DCT. Jednakże rozwój Terminalu 3 wiąże się z rekultywacją terenu na morzu, więc żadne fizyczne naruszenie gruntu nie będzie miało miejsca na lądzie.

2.1.1 Demografia Stogi

W 2020 roku na terenie dzielnicy Stogi zameldowanych było 10 134 osób. W porównaniu z rokiem 2010 liczba mieszkańców zmniejszyła się o 2 055 osób, tj. o 16,85% wykazując stały spadek na przestrzeni ostatnich 10 lat (co przedstawia Tabela 1). Gęstość zaludnienia dzielnicy wynosi 929 osób na kilometr kwadratowy. Struktura wiekowa mieszkańców została przedstawiona w Tabeli 2. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych na Stogach na dzień 31 grudnia 2021 roku wynosiła od 218 do 297.

Tabela 1 Liczba mieszkańców dzielnicy Stogi w latach 2010-2020.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Liczba ludności	12 189	11 994	11 815	11 572	11 376	11 165	10 955	10 725	10 580	10 439	10 134

Źródło: <https://www.gdansk.pl/>

Tabela 2 Liczba mieszkańców dzielnicy Stogi w 2020 roku według płci i wieku.

Płeć	Wiek				
	0–17	18–59	60–64	ponad 64	Suma
Kobiety	640	2 754	457	1 616	5 467
Mężczyźni	716	2 644	421	886	4 667
Suma	1 356	5 398	878	2 502	10 134

Źródło: <https://www.gdansk.pl/>

Grupy podatne na zagrożenia

W ocenie zidentyfikowano kilka potencjalnie zagrożonych grup w dzielnicy:

- osoby starsze,
- osoby niepełnosprawne,
- dzieci, dla których obszar objęty Projektem może mieć wartość rekreacyjną.

Nie przewiduje się, aby Projekt miał znaczący wpływ na rybołówstwo na małą skalę na tym obszarze - ani z punktu widzenia bioróżnorodności, ani dostępności do miejsc połowu. Działalność połowowa na małą skalę nie została zaobserwowana podczas wizytacji terenowych przeprowadzonych w maju 2022 roku.

2.1.2 Plaża Stogi

Plaża Stogi to odcinek piaszczystej plaży o długości 3 km, która położona jest w północnej części wyspy Stogi. Plaża jest ogólnodostępna, bez opłat dla odwiedzających. Według informacji Gdańskiego Ośrodka Sportu (<https://sportgdansk.pl/>), plaża jest czynna przez cały rok, przy czym szczyt sezonu przypada na lipiec i sierpień, poza sezonem (sezon niski trwający od listopada do marca) liczba odwiedzających jest mniejsza. W szczycie sezonu letniego (czerwiec – wrzesień), w słoneczne dni, plażę na Stogach odwiedza około 15 000 osób. W pochmurne dni, plaża jest odwiedzana przez maksymalnie 1 000 osób. Łącznie w sezonie letnim plażę Stogi odwiedza około 400 000 osób.

Osoby odwiedzające plażę mają do dyspozycji boiska do siatkówki i piłki nożnej, a także bezpłatną sieć Wi-Fi udostępnioną przez Miasto Gdańsk. Plaża jest doskonałym miejscem wypoczynku zarówno dla mieszkańców okolicznych dzielnic, jak i gości z innych miejscowości. Plaża na Stogach wielokrotnie otrzymała zaszczytne wyróżnienie przyznawane przez międzynarodowy program Blue Flag, który bierze pod uwagę wiele aspektów związanych z bezpieczeństwem jak i czystością wody. Z tego powodu odpowiednie środki ograniczające zanieczyszczenia zostały szerzej omówione w Tabeli 10. Widok plaży Stogi z obecnymi terminalami DCT w tle można zobaczyć na Rysunek 5.



Rysunek 5 Widok na plażę na Stogach z terminalami DCT w tle (źródło: archiwum prywatne firmy Arup).

Transport na plażę

W bezpośrednim sąsiedztwie plaży znajdują się: parking, pętle tramwajowe i autobusowe, drogi/ulice lokalne oraz ścieżki rowerowe, co daje osobom odwiedzającym plażę kilka możliwości dotarcia na miejsce. Parking znajduje się przy ulicy Nowotnej i posiada 180 dostępnych miejsc parkingowych. Dostęp do parkingu jest bezpłatny od początku września do końca czerwca. W lipcu i sierpniu wjazd na parking jest płatny 10 PLN (ok. 2,15 EUR). Nadmorski parking na Stogach zarządzany jest przez Fundację Odpowiedzialność Społeczna, która przeznaczająca zyski na wyposażenie schronisk dla bezdomnych w Gdańsku. Zebrane dochody przeznaczane są na zatrudnienie pracowników parkingu. Szacowana liczba samochodów korzystających z parkingu to 30 000 rocznie. Parking można zobaczyć na Rysunek 6.



Rysunek 6 Parking przy plaży na Stogach (źródło: archiwum prywatne Urzędu Miasta Gdańska).

Na plażę można dotrzeć tramwajem. W celu poprawy dostępności linia tramwajowa została niedawno wyremontowana. Linia nr 9 działa przez cały rok, do 4 razy na godzinę. Jest również jedna dodatkowa linia tramwajowa (nr 8/68), która działa w lipcu i sierpniu, do 6 razy na godzinę. Zakładana przepustowość tramwajów w szczycie wynosi 1 500 - 2 000 osób na godzinę. Przystanek tramwajowy Stogi plaża można zobaczyć na Rysunek 7.



Rysunek 7 Przystanek tramwajowy z wejściem na plażę w tle (źródło: archiwum prywatne Urzędu Miasta Gdańska).

Komunikacja autobusowa na Stogach jest również dobrze rozwinięta, autobusy kursują 24 godziny na dobę. Dostęp do plaży możliwy jest również poprzez ścieżki rowerowe. Najdogodniejsza ścieżka rowerowa biegnie wzdłuż linii tramwajowej.

2.1.3 Działalność gospodarcza i źródła utrzymania w dzielnicy Stogi

Dzielnica Stogi jest silnie rozwinięta przemysłowo, co oznacza, że można w niej znaleźć wiele możliwości zatrudnienia. Oprócz rozwiniętego przemysłu, ważnym aspektem działalności gospodarczej dzielnicy jest również plaża na Stogach, która przyciąga mieszkańców i turystów. Na plaży zlokalizowanych jest kilka przedsiębiorstw.

Przedsiębiorstwa na plaży Stogi

Większość firm zlokalizowanych na plaży na Stogach prowadzi działalność sezonową, funkcjonującą zazwyczaj w sezonie letnim od czerwca do września. Licencje na prowadzenie działalności również są zazwyczaj odnawiane co roku. Gdański Ośrodek Sportu ogłasza przetargi dla sprzedawców na prowadzenie

wcześniej określonych usług na plaży, a firmy oferują przetargi na wynajem powierzchni pod określoną działalność.

Przy wejściu na plażę znajdują się kioski, plac zabaw oraz toaleta miejska. Na plaży jest jedno miejsce, w którym odwiedzający mogą wypożyczyć leżaki. Na plaży znajdują się również trzy bary i jedna restauracja - "Plaża Stogi", która jest jednocześnie jedyną restauracją/przedsiębiorstwem działającym poza sezonem. Zgodnie ze stroną Biuletynu Informacji Publicznej wieloletnia umowa dzierżawy z właścicielem restauracji została rozwiązana z końcem 2021 roku, a restauracja działa obecnie na zasadzie krótkoterminowej dzierżawy, do czasu ogłoszenia przez Miasto nowego przetargu na prowadzenie działalności. Zbiega się to w czasie również z trwającym konkursem architektonicznym na zaprojektowanie wejścia na plażę.

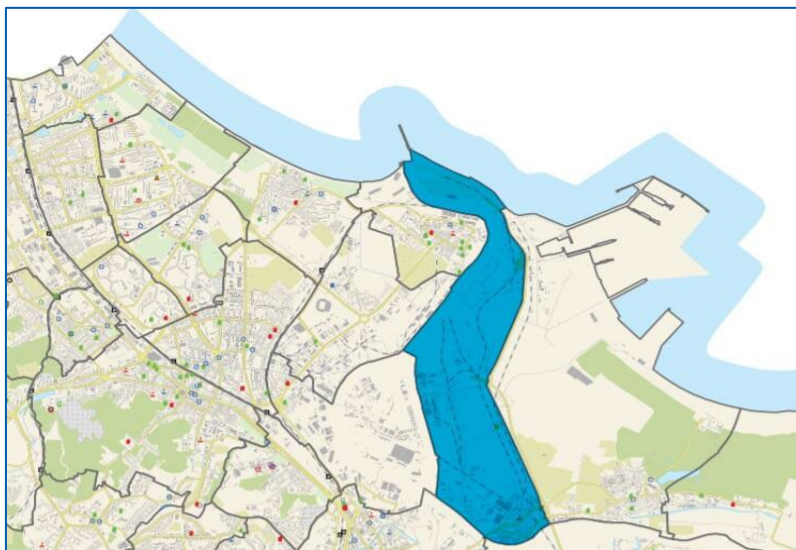
W 2006 roku na plaży, w rejonie wejścia nr 26, powstał Obiekt Służby Ratowniczej z punktem medycznym i centrum dowodzenia akcją ratowniczą.

Według danych Miejskiego Biura Sportu w Gdańsku do działalności w ramach Kąpieliska Morskiego Stogi w latach 2021 i 2022 zgłoszono następujące przedsięwzięcia:

- dzierżawa powierzchni w celu ustawienia automatów vendingowych w Budynku Służb Ratowniczych;
- dzierżawa terenu z przeznaczeniem na prowadzenie działalności handlowej, gastronomicznej i usługowej oraz placu zabaw dla dzieci na cele sportowo-rekreacyjne;
- wynajem lokalu użytkowego na prowadzenie toalety publicznej.

2.2 Dzielnica Przeróbka

Przeróbka leży na zachód od dzielnicy Stogi i choć nie ma zbyt wielu mieszkańców, jest dobrze skomunikowana - kursuje tam wiele tramwajów i autobusów miejskich. Usługi edukacyjne w dzielnicy są dość ograniczone. Jest tu jedno przedszkole i jedna szkoła podstawowa, nie ma żadnej szkoły średniej. Lokalizację dzielnicy Przeróbka można zobaczyć na Rysunek 8.



Rysunek 8 Położenie dzielnicy Przeróbka (źródło: <https://gdansk.pl/>).

Zatory komunikacyjne mogą stać się problemem w Przeróbce, gdy przez dzielnicę zacznie przejeżdżać transport w trakcie budowy. Najważniejszą trasą w Przeróbce jest trasa Majora Henryka Sucharskiego. Jest to fragment drogi krajowej nr 89, która prowadzi do drogi ekspresowej S7 i autostrady A1. Trasa łączy Południową Obwodnicę Gdańską z Trasą Słowackiego. Łączy również terminal kontenerowy DCT i Port Północny z Południową Obwodnicą Gdańską. Ruch związany z projektem będzie najprawdopodobniej przebiegał tą trasą. Ponadto transport portowy będzie opierał się na połączeniach kolejowych, które w ostatnich latach zostały zmodernizowane w celu obsługi oczekiwanego dodatkowego ruchu towarowego poprzez budowę 72 kilometrów nowych linii kolejowych, które poprawiają połączenia pomiędzy terminalami

w szerszym obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia a terminalami portowymi². Istnieją również plany, przedstawione przez władze lokalne podczas wizyty w porcie, dotyczące poszerzenia obwodnicy S6 i zwiększenia ogólnej przepustowości dróg w mieście. Niektóre środki łągodzące mające na celu obsługę wzrostu aktywności ruchu, w perspektywie krótkoterminowej, zostały omówione w Tabeli 8.

W południowej części dzielnicy znajduje się zakład poprawczy dla mężczyzn, wybudowany w 1970 roku, kiedy to dawny teren kolejowy został przekształcony w jednostkę penitencjarną. Składa się on z siedmiu pawilonów i funkcjonuje jako jednostka penitencjarna otwarta i półotwarta. W zakładzie przebywa ponad 700 więźniów (wszyscy są skazani po raz pierwszy), pracuje tu około 110 funkcjonariuszy. Około 30 procent osadzonych jest zatrudnionych, przy czym około 150 z nich wychodzi codziennie poza mury więzienia do pracy w różnych instytucjach miejskich i społecznych.

Przeróbka posiada wiele zabytków, które związane są głównie z II wojną światową i znajdują się w północnej części, w pobliżu Zatoki Gdańskiej. Projekt raczej nie będzie miał na nie wpływu, ponieważ północna część Przeróbki, gdzie znajdują się zabytki, nie leży w pobliżu północnej części dzielnicy Stogi, gdzie znajdują się terminale DCT. Ponadto, większość prac będzie miała miejsce na morzu, co dodatkowo zmniejszy możliwość negatywnego oddziaływania projektu na zabytki:

- Westerplatte (okazały kamienny pomnik oznaczający miejsce pierwszej inwazji z czasów II wojny światowej)
- Wartownia 1 (małe muzeum II wojny światowej);
- Znak "Nigdy więcej wojny";
- Westerplatte - ruiny nadające się do chodzenia;
- Tablice upamiętniające obrońców Westerplatte;
- Fragmenty wieżyczki czołgu;
- Twierdza Wisłoujście (twierdza z XIV wieku);
- Fort Placówka.

2.2.1 Demografia Przeróbki

W 2020 roku w tej dzielnicy zameldowanych było 3 849 osób, czyli mniej niż na Stogach. Trend spadkowy liczby ludności dotyczy również Przeróbki. W porównaniu z rokiem 2010 liczba mieszkańców zmniejszyła się o 1 000 osób, tj. o 20,62% wykazując stały spadek na przestrzeni ostatnich 10 lat (co przedstawia Tabela 3). Gęstość zaludnienia wynosi 559 osób na kilometr kwadratowy. Strukturę wiekową mieszkańców przedstawia Tabela 4. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w Przeróbce na dzień 31 grudnia 2021 roku wynosiła od 56 do 112.

Tabela 3 Liczba mieszkańców dzielnicy Przeróbka w latach 2010-2020.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Liczba ludności	4 849	4 748	4 638	4 522	4 420	4 337	4 202	4 134	4 086	3 978	3 849

Źródło: <https://www.gdansk.pl/>

Tabela 4 Liczba mieszkańców dzielnicy Przeróbka w 2020 roku według płci i wieku.

Płeć	Wiek				
	0–17	18–59	60–64	ponad 64	Suma
Kobiety	235	959	167	621	1 982
Mężczyźni	281	1 020	140	426	1 867

² <https://www.railfreight.com/railfreight/2022/04/12/investments-make-rail-in-ports-of-gdynia-and-gdansk-more-attractive/?gdpr=accept>

Płeć	Wiek				
	0–17	18–59	60–64	ponad 64	Suma
Suma	516	1 979	307	1 047	3 849

Zródło: <https://www.gdansk.pl/>

Grupy podatne na zagrożenia

W ocenie nie zidentyfikowano żadnych potencjalnie wrażliwych grup, na które wpłynie Projekt w tej dzielnicy.

2.2.2 Działalność gospodarcza i źródła utrzymania w Przeróbce

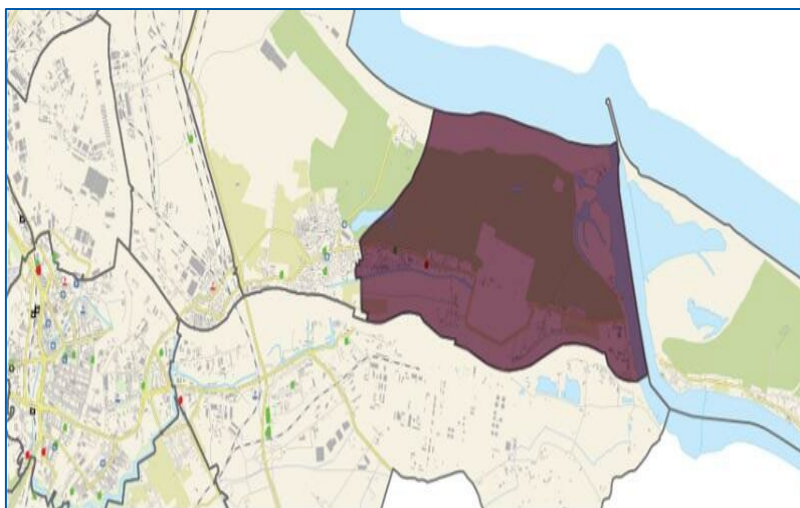
Przeróbka to jedna z najbardziej uprzemysłowionych dzielnic Gdańska. Oprócz portu znajduje się tu wiele magazynów i centrów dystrybucyjnych, które są miejscem pracy dla wielu mieszkańców miasta i innych pobliskich miejscowości.

Położenie w pobliżu portu sprzyja rozwojowi przemysłu. Oprócz budynków mieszkalnych, w tej dzielnicy znajdują się również fabryki i magazyny. Tereny Wisłoujścia i Sączka, które znajdują się w centralnej części Przeróbki są jednymi z najbardziej uprzemysłowionych części miasta.

Oprócz przemysłu mniejszą, ale ważną rolę w działalności gospodarczej dzielnicy odgrywa turystyka. Na terenie dzielnicy znajdują się liczne atrakcje, zabytki i miejsca o wartości historycznej, większość z nich została wymieniona w rozdziale 2.2. Zdecydowana większość tych zabytków znajduje się na Westerplatte, w północnej części Przeróbki, dlatego też obszar ten jest często odwiedzany przez turystów z całej Polski.

2.3 Dzielnica Krakowiec-Górki Zachodnie

Krakowiec-Górki Zachodnie to dawna wieś rolniczo-rybacka, położona w granicach administracyjnych Gdańska, obecnie pełniąc funkcję dzielnicy. Jest to jedna z najspokojniejszych i najmniej zurbanizowanych części największego miasta na Pomorzu. Oferta edukacyjna w tej dzielnicy jest poniżej standardu. Znajduje się tu tylko jedna szkoła podstawowa, nie ma natomiast przedszkoli ani szkół średnich. Lokalizację Krakowca-Górek Zachodnich można zobaczyć na Rysunek 9.



Rysunek 9 Położenie dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie (źródło: <https://gdansk.pl/>).

Większość osiedli znajduje się w południowej części dzielnicy, w pobliżu nabrzeża Martwej Wisły. Podobnie jak w pozostałych dwóch dzielnicach w północnej części znajdują się zabytki z okresu I i II wojny światowej:

- Szlak fortyfikacji nadmorskich;
- Dwustronny Punkt Obserwacyjny BAS 25;
- Kilka bunkrów;
- Pomnik "Dla tych, którzy nie wrócili z morza".

Prawdopodobnie, ani okoliczni mieszkańcy, ani zabytki nie zostaną dotknięte oddziaływaniem projektu, ponieważ ani transport, ani prace nie będą prowadzone w ich pobliżu.

2.3.1 Demografia Krakowiec-Górki Zachodnie

W 2020 roku w tej dzielnicy zameldowanych było 1 775 osób. W porównaniu z rokiem 2010 liczba mieszkańców zmniejszyła się o 1 257 osób. Dzielnica Krakowiec-Górki Zachodnie jest najslabiej zaludniona ze wszystkich trzech dzielnic i odczuwa największy spadek liczby ludności, który od 2010 roku wyniósł 41,45% (patrz Tabela 5). Struktura wiekowa mieszkańców została przedstawiona w Tabeli 6. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w Krakowcu-Górkach Zachodnich na dzień 31 grudnia 2021 roku wynosiła od 28 do 55.

Tabela 5 Liczba mieszkańców dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w latach 2010-2020.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Liczba ludności	3 032	2 002	2 006	1 981	1 970	1 915	1 878	1 877	1 848	1 824	1 775

Źródło: <https://www.gdansk.pl/>

Tabela 6 Liczba mieszkańców dzielnicy Krakowiec-Górki Zachodnie w 2020 roku według płci i wieku.

Płeć	Wiek				
	0–17	18–59	60–64	ponad 64	Suma
Kobiety	166	478	72	189	905
Mężczyźni	181	458	72	159	870
Suma	347	936	144	348	1 775

Źródło: <https://www.gdansk.pl/>

Grupy podatne na zagrożenia

W ocenie nie zidentyfikowano żadnych potencjalnie wrażliwych grup, na które wpłynie Projekt w tej dzielnicy.

2.3.2 Działalność gospodarcza i źródła utrzymania w Krakowcu-Górkach Zachodnich

Marina Przełom położona jest w południowo-wschodniej części dzielnicy i stanowi ważny element aktywności gospodarczej tego regionu. Służy do całorocznego cumowania jednostek rekreacyjnych oraz umożliwia ich właścicielom i armatorom korzystanie z zaplecza sanitarnego, socjalnego i usługowego.

W Marinie działalność statutową prowadzi Jacht Klub Stoczni Gdańskiej jako organizacja pożytku publicznego. Marina wykorzystywana jest również jako miejsce organizacji regat oraz szkoleń dzieci i młodzieży. Na terenie Mariny znajdują się również hangary, w których naprawiane są jachty żaglowe.

3. Oddziaływania projektu, środki łagodzące i oddziaływania rezydualne

Oddziaływania projektu, środki łagodzące i oddziaływania rezydualne oceniono w Tabeli 7, Tabela 8, Tabela 9, Tabela 10.

Tabela 7 Oddziaływania wizualne

Rodzaj oddziaływania: Zmiany w krajobrazie wizualnym						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
Miejscowa ludność zamieszkująca w pobliżu nowego terminalu	Charakter oddziaływania	Pośrednie	Niewielkie Oddziaływanie ocenia się jako niewielkie, ponieważ osiedla znajdują się w południowej części wyspy, natomiast budowa będzie miała miejsce w części północnej. Wizualny krajobraz plaży jest już przesłonięty przez drzewa na terenie parku.	Konieczne jest utrzymywanie regularnej komunikacji z interesariuszami, co powinno obejmować również prowadzenie konsultacji, w ramach których wszyscy uczestnicy byłiby informowani o projekcie i jego oddziaływaniach.	DCT we współpracy z Miastem Gdańsk (przedstawiciele Dzielnicy Stogi)	Po zakończeniu budowy terminalu krajobraz zostanie trwale zmieniony.
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Nieodwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Stały				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				
Osoby odwiedzające plażę, którym podoba się obecny krajobraz	Charakter oddziaływania	Bezpośrednie	Umiarkowane Oddziaływanie ocenia się jako umiarkowane, ze względu na trwałe zmiany w krajobrazie.	Konieczne jest utrzymanie regularnej komunikacji z interesariuszami, w tym regularne monitorowanie wpływu projektu na atrakcyjność plaży ze względu na oddziaływania wizualne. Komunikacja ma skupić się na partnerstwie z gminą, władzami Portu Gdańsk i innymi interesariuszami w zakresie alternatywnych działań rekreacyjnych planowanych we wschodniej części plaży na Stogach.	DCT we współpracy z Miastem Gdańsk, przedstawicielami Dzielnicy Stogi i Zarządami Portów	Po zakończeniu budowy terminalu krajobraz zostanie trwale zmieniony.
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Nieodwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				

Rodzaj oddziaływania: Zmiany w krajobrazie wizualnym						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
	Czas trwania oddziaływania	Stały				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				
Lokalne firmy znajdujące się w bliskiej odległości od plaży	Charakter oddziaływania	Pośrednie	Umiarkowane Oddziaływanie ocenia się jako umiarkowane, ze względu na potencjalny spadek liczby odwiedzających.	<p>Konieczne jest utrzymywanie regularnej komunikacji z zainteresowanymi stronami na temat harmonogramu projektu i dostarczanie opinii publicznej aktualizacji projektu, w tym regularnego monitorowania wykorzystania plaży w stosunku do danych wyjściowych.</p> <p>Komunikacja powinna koncentrować się na alternatywnych programach planowanych w tym obszarze.</p> <p>Przedsiębiorcy powinni być informowani o harmonogramie projektu, skutkach projektu i proponowanych środkach łagodzących.</p>	DCT we współpracy z Miastem Gdańsk, przedstawicielami Dzielnicy Stogi i Zarządami Portów	Trwała zmiana krajobrazu może spowodować trwałą spadek liczby odwiedzających plażę.
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Nieodwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Stały				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				

Tabela 8 Utrata dostępu

Rodzaj oddziaływania: Utrata dostępu						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
Mieszkańcy Stogów	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	<p>Niewielki</p> <p>Skalę oddziaływania ocenia się jako niewielką, ponieważ osiedla znajdują się w południowej części wyspy, natomiast budowa będzie miała miejsce w części północnej. Istnieje niewielkie ryzyko, że zatory komunikacyjne mogą mieć wpływ na mieszkańców Stogów.</p>	<p>Podczas budowy wszystkie pojazdy związane z projektem będą korzystać z dróg dojazdowych na wschodzie. Mieszkańcy zostaną odpowiednio poinformowani przed zwiększeniem natężenia ruchu podczas budowy i eksploatacji.</p> <p>Mieszkańcy zostaną poinformowani o zewnętrznym mechanizmie skarg DCT.</p>	<p>DCT we współpracy z władzami portu, lokalną policją transportową i Wykonawcą Inżynieria, Zamówienia i Budowa (EPC)</p>	<p>Brak</p>
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Niskie				
Mieszkańcy Przeróbki	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	<p>Umiarkowany</p> <p>Skala oddziaływania oceniana jest jako umiarkowana, ponieważ zwiększony transport z nowego T3 będzie przebiegał przez Przeróbkę i może spowodować zatory i czasową utratę dostępu do niektórych części dzielnicy.</p> <p>Zwiększony transport spodziewany jest zarówno podczas budowy (materiały z pogłębiania, materiały budowlane i sprzęt), jak i eksploatacji (wzrost przepustowości portu)</p>	<p>Mieszkańcy zostaną odpowiednio poinformowani przed rozpoczęciem jakichkolwiek działań, aby zapewnić, że są świadomi planowanych tras transportowych podczas budowy i w trakcie eksploatacji.</p> <p>Mieszkańcy zostaną poinformowani o zewnętrznym mechanizmie skarg DCT.</p> <p>Ocena ruchu w trakcie budowy i eksploatacji zostanie przeprowadzona przez Wykonawcę EPC.</p>	<p>DCT poprzez swojego Wykonawcę EPC</p>	<p>Zwiększony ruch może trwale powodować zatory i ograniczać dostęp.</p>
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				

Rodzaj oddziaływania: Utrata dostępu						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
			wymaga zwiększenia transportu drogowego i kolejowego towarów)			
Odwiedzający plażę	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	Umiarkowany Skala oddziaływania oceniana jest jako umiarkowana. Ograniczony dostęp do plaży przez niektóre drogi i ścieżki rowerowe jest mało prawdopodobny na etapie budowy lub eksploatacji. Oczekuje się, że utrudnienia wizualne ze strony T3 będą miały już wpływ na ten odcinek plaży, a plażowicze będą migrować w kierunku centralnych i wschodnich części plaży, co ograniczy ogólny wpływ utraty dostępu do tej części plaży.	Właściwe informowanie społeczeństwa o realizacji projektu. Regularne monitorowanie liczby odwiedzających, ukierunkowane konsultacje z interesariuszami i kampanie informacyjne.	DCT we współpracy z Miastem Gdańsk (przedstawiciele Dzielnicy Stogi) i Zarządami Portów	Brak
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Stały				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Niskie/Średnie				
Lokalne firmy znajdujące się w bliskiej odległości od plaży	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	Niewielki Skalę oddziaływania ocenia się jako niewielką. Dostęp do obszaru plaży prawdopodobnie nie zostanie naruszony przez działania budowlane.	Zobacz środki zaradcze uwzględnione powyżej.	DCT we współpracy z Miastem Gdańsk (przedstawiciele Dzielnicy Stogi) i Zarządami Portów	Brak
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy				

Rodzaj oddziaływania: Utrata dostępu

Czynniki	Wskaźnik	Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Niskie/Średnie			

Tabela 9 Wysiedlenie ekonomiczne

Rodzaj oddziaływania: Wysiedlenie ekonomiczne						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
Lokalne firmy znajdujące się w bliskiej odległości od plaży	Charakter oddziaływania	Pośrednie	Umiarkowane Skala oddziaływania oceniana jest jako umiarkowana, ponieważ większość przedsiębiorstw działających na plaży ma umowy tymczasowe/roczne, które są odnawiane na początku sezonu, co pozwala właścicielom przedsiębiorstw na ocenę ich inwestycji w biznes. Projekt nie ma fizycznego wpływu na przedsiębiorstwa, ale wpływa na nie pośrednio poprzez potencjalne zmniejszenie atrakcyjności plaży, a tym samym wpływ na liczbę odwiedzających. Na podstawie informacji dostępnych na tym etapie nie jest jasne, czy liczba plażowiczów zmieni się drastycznie i czy będzie to miało wpływ na przedsiębiorstwa.	Konsultacje z właścicielami firm dotyczące planowanych etapów projektu, w tym potencjalnych zakłóceń, czasu trwania prac budowlanych, okresów zwiększonego hałasu lub podobnych. Monitorowanie liczby odwiedzających plażę w stosunku do danych referencyjnych.	DCT we współpracy z władzami miasta i portu.	Zmiany w liczbie plażowiczów w wyniku działań Projektu
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Średnie				

Tabela 10 Oddziaływanie zanieczyszczeń³

Rodzaj oddziaływania: Zanieczyszczenie plaży						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
Miejscowa ludność zamieszkująca w pobliżu terminalu	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	Niewielka/umiarkowana Skalę oddziaływania ocenia się jako niewielką z możliwością osiągnięcia umiarkowanej, ponieważ na etapach budowy i eksploatacji projektu można spodziewać się niekorzystnych oddziaływań hałasu i zanieczyszczenia powietrza na lokalnych mieszkańców.	Regularne monitorowanie jakości powietrza i hałasu na etapie budowy i eksploatacji będzie podejmowane w celu oceny, czy proponowane środki łagodzące (patrz poniżej) są wystarczające, czy też należy je wzmocnić, aby spełnić określone normy. Informowanie społeczeństwa o środkach zapobiegających zanieczyszczeniu. Wspólnotowy mechanizm składania skarg.	Wykonawca EPC i/lub DCT	Istnieje możliwość, że po zakończeniu projektu nadal będą występować zanieczyszczenia spowodowane funkcjonowaniem terminalu T3.
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy (budowa)/ Stały (eksploatacja)				
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				
Odwiedzający plażę	Charakter oddziaływania	Bezpośrednio	Umiarkowane Skala oddziaływania oceniana jest jako umiarkowana, ponieważ niektóre działania w ramach projektu mogą powodować uciążliwości dla osób odwiedzających plażę na Stogach i terenach rekreacyjnych w jej pobliżu. Obejmuje to:	1. • Zminimalizowana zostanie praca maszyn i urządzeń budowlanych na wolnych obrotach i przy maksymalnych obciążeniach. • Sezon turystyczny będzie brany pod uwagę przy ustalaniu terminów i harmonogramu prac w celu zmniejszenia	Wykonawca EPC i/lub DCT	Zobacz oddziaływania rezydualne uwzględnione powyżej.
	Rodzaj oddziaływania	Negatywny				
	Odwracalność	Odwracalne				
	Zakres oddziaływania	Lokalnie				

³ Dodatkowe informacje na temat środków ograniczających zanieczyszczenia można znaleźć w części 3.1 Ocena oddziaływań na środowisko morskie związanych z pracami pogłębiarskimi oraz 3.2 Ocena oddziaływań na morfologię pobliskiej plaży Stogi oraz na jakość wody morskiej wzdłuż pobliskiej plaży Stogi.

Rodzaj oddziaływania: Zanieczyszczenie plaży						
Czynniki	Wskaźnik		Wielkość oddziaływania	Środek łagodzący	Odpowiedzialność	Oddziaływania rezydualne
	Czas trwania oddziaływania	Tymczasowy (budowa)/ Stały (eksploatacja)	<p>1. Narażenie na podwyższony poziom hałasu spowodowany określonymi pracami budowlanymi, takimi jak palowanie i pogłębianie na etapie budowy, a także działaniami związanymi z obsługą terminala po uruchomieniu T3.</p> <p>2. Zanieczyszczenie wody morskiej spowodowane wyciekami oleju i turbulencjami spowodowanymi zwiększoną liczbą łodzi obecnych w rejonie plaży.</p> <p>3. Zanieczyszczenie wody morskiej spowodowane pracami pogłębiania podczas budowy.</p> <p>4. Potencjalne zanieczyszczenie powietrza spowodowane przez pojazdy budowlane i zwiększoną liczbę łodzi podczas fazy operacyjnej.</p>	<p>zakłóceń powodowanych przez działania budowlane na plaży.</p> <ul style="list-style-type: none"> Regularne pomiary hałasu będą przeprowadzane w sezonie turystycznym, aby zapewnić, że poziomy hałasu mieszczą się w wyznaczonych granicach i sprawdzić, czy konieczne jest dodatkowe złagodzenie. <p>2. i 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> Obszar inwestycji zostanie wyposażony w środki do zwalczania wycieków, w tym sorbenty, pływające środki powierzchniowo czynne i bariery olejowe. Przy pracach pogłębiarskich i zamulających stosowane będą techniki pogłębiania minimalizujące mętność wody W ramach projektu należy zapewnić punkt odbioru ścieków i odpadów ze statków. <p>4.</p> <ul style="list-style-type: none"> Na miejscu będą wykorzystywane dźwigi i pojazdy elektryczne (w miarę możliwości ze względu na globalne niedobory i brak infrastruktury) Podczas projektowania układu placów składowych uwzględnione zostaną miejsca wjazdu i wyjazdu oraz bocznicza kolejowa, aby zminimalizować odległość, jaką musi pokonać każdy pojazd Regularny monitoring powietrza będzie prowadzony w celu sprawdzenia, czy konieczne są dodatkowe środki łagodzące. 		
	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Wysokie				