

ZAŁĄCZNIK NR 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WEiE-I.6220.II.151D.2024.EI

(zgodnie z wymogiem, art. 84 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania środowisko – t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.)

„Ulepszenie kompleksu bram Baltic Hub Container Terminal”

Inwestycja na terenie działek nr 67, 68, 69, 72, 73/1, 75/1, 75/2, 104 obręb 086

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną planowane przedsięwzięcie polega na ulepszeniu kompleksu bram Baltic Hub Container Terminal (BHCT) polegającym na budowie dodatkowego zespołu parkingów dla samochodów ciężarowych o pow. ok. 15500 m² wraz z towarzyszącą im infrastrukturą oraz przebudowie elementów istniejącej infrastruktury portowej (ul. Kontenerowej, drogi dojazdowo-montażowej do BHCT, parkingu samochodów osobowych z drogą dojazdową i chodnikiem, sieci elektrycznych, sieci teletechnicznych, sieci sanitarnych) w celu dostosowania terminalu do rosnących potrzeb operacyjnych. W związku z planami rozbudowy BHCT o terminale T3-T5 zwiększy się przepustowość terminalu kontenerowego do 7,5 miliona TEU rocznie (co odpowiada symulowanej wartości przepustowości równej 558 ciężarówek/godzinę). W ramach budowy dodatkowego zespołu parkingów dla samochodów ciężarowych zakłada się budowę głównej infrastruktury towarzyszącej tj. dwóch systemów bram wjazdowych obsługiwanych przez jeden wspólny system bram wyjazdowych. Dwa systemy bram wjazdowych składać się będą z oddzielnego systemu bram T2 do efektywnej obsługi terminala T2 i głównego systemu bram obsługującego terminale T1, T3 - T5.

Elementy infrastruktury towarzyszącej dodatkowemu zespołowi parkingów w celu dostosowania się do potrzeb zwiększonej przewidywanej przepustowości terminalu BHCT stanowią:

- I. Systemy Bram Wejściowych (System Bramy Głównej dla terminalu T1, T3 - T5 „Main Gate System” i Oddzielny System Bram dla terminalu T2 „Terminal T2 Separate Gate System”):
 1. Utwardzenie terenu o powierzchni 6,5 hektara w ramach przygotowań do budowy oddzielnego kompleksu bram wejściowych T2 i planowanej rozbudowy urzędu celnego w celu obsługi zwiększonego natężenia ruchu i operacji.
 2. Oddzielne bramki dla terminala T2: Instalacja nowej bramki wejściowej OCR z 3 pasami ruchu (1 pas OOG), bramki samoobsługowej z 6 pasami ruchu (1 pas OOG), bramki wejściowej z 5 pasami ruchu (1 pas OOG).
 3. Rozbudowa odprawy celnej: budowa nowych obiektów/budynków, w celu wsparcia rozszerzonych operacji celnych.
 4. Usunięcie istniejących bramek wjazdowych OCR, samoobsługowych i głównych bram wjazdowych w celu ułatwienia budowy nowego systemu bramek głównych.
 5. Częściowa dekonstrukcja obszaru budynku weterynaryjnego w celu optymalizacji tras ruchu.
 6. Bramy główne dla T1, T3 - 5: Instalacja nowej bramki wejściowej OCR z 5 pasami

- ruchu (1 pas OOG), bramki samoobsługowej z 12 pasami ruchu (1 pas OOG), głównej bramki wjazdowej z 9 pasami ruchu (1 pas OOG).
- II. Wspólny System Bram Wychodzących „Common Outbound Gate System”:
1. Usunięcie obecnych urządzeń OCR-Out i Gate-Out w celu dostosowania do nowych konfiguracji.
 2. Instalacja nowej wspólnej bramy wyjściowej OCR z 5 pasami ruchu (1 pas bez OOG).
 3. Instalacja nowej wspólnej bramy wyjściowej z 9 pasami ruchu (1 pas bez OOG).
- III. Istniejąca kontenerowa stacja towarowa (CFS) zostanie zlikwidowana i przeniesiona z obecnej lokalizacji. Nowy CFS będzie służył jako magazyn do przechowywania zdekonsolidowanych ładunków skonteneryzowanych, w którym odbiorcy będą płacić za czas przechowywania importowanych towarów do czasu, gdy zdecydują się je odzyskać, płacąc ostateczne cła i podatki oraz odbierając ładunek z CFS za pomocą ciężarówek lub samochodów dostawczych. Dostęp do nowego CFS będzie możliwy z dedykowanych bram T2 zlokalizowanych na terenie o powierzchni 6,5 ha. Proponowany CFS będzie miał ograniczoną wielkość i szacuje się, że będzie miał około 7450 m² w planie i prawdopodobnie zostanie zbudowany ze stalowej konstrukcji ramy portalowej.
- IV. Ronda.
- V. Drogi dojazdowe i wyjazdowe.
- VI. Sieci/instalacje infrastruktury technicznej do obsługi infrastruktury towarzyszącej.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

z up.

Dagmara Nagórka-Kmiecik

ZASTĘPCA DYREKTORA WYDZIAŁU EKOLOGII I ENERGETYKI

KIEROWNIK REFERATU POLITYKI EKOLOGICZNEJ

/-/ dokument podpisany elektronicznie

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	5566683.14527360.19211796
Nazwa dokumentu	charakterystyka do decyzji WEiE-I.6220.II.151D.2024.EI.pdf
Tytuł dokumentu	charakterystyka do decyzji WEiE-I.6220.II.151D.2024.EI
Sygnatura dokumentu	WEiE-I.6220.151.2024
Data dokumentu	21.07.2025 14:14:37
Skrót dokumentu	A35406C3B78119DE07FEAA77BB800A23A006F454
Wersja dokumentu	1.2
Data podpisu	21.07.2025
Sygnatariusz	Dagmara Maria Nagórka-Kmiecik
Stanowisko	Zastępca Dyrektora Wydziału - Kierownik Referatu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.128.103.103.
Data wydruku:	21.07.2025 14:40:45
Autor wydruku:	Iwanowska Edyta