



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.420.10.2022.AT.16
zpo

Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska w Gdańsku

2022 -10- 31

WPLYNEŁO / WYSŁAŻONO
Nr podpis

Gdańsk, dnia 31 października 2022 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit t) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 82 ust. 1, 2, 3 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) - zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 54 b) oraz 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2022r. poz. 2000), po rozpatrzeniu wniosku PCC Intermodal S.A. działającego przez pełnomocnika Pana Leszka Rakoczego z dnia 01.02.2022 r. (wpływ uzup. 11.08.2022 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, działając w oparciu o:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP);
- 2) opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku znak GD GD.RZŚ.435.57.2022.MBC.1 z dnia 05.05.2022 r.;

orzekam

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:

„Brama Pomorza – „Suchy Port” w Zajączkowie Tczewskim jako centrum konsolidacyjno - dystrybucyjne wraz z infrastrukturą zapleczową dla portów Gdańska, Gdyni i Elbląga” (nazwa robocza: „ICY Tczew”);

Lokalizacja inwestycji:

Zakres Terminala intermodalnego:

- dz. nr 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 9/7; 9/8 (część działki); 8 (część działki) obręb Tczewskie Łąki, gmina Tczew;
- dz. nr. 42/1; 42/2; 43, 50/1; 50/2; 50/4; 50/5; 55 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

Zakres kolejowy:

- a) na terenach zamkniętych PKP PLK:
 - dz. nr: 9/8 (część działki) obręb Tczewskie Łąki, gmina Tczew;

- dz. nr: 65 (część działki), 64 (część działki), 66/10 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew;
 - dz. nr: 407 – część; 406,1; 406/2 (część działki); 436- 415; 41 (część działki); 39 (część działki); 42 (część działki); 36 (część działki); 408/2; 408/1; 409/1; 409/2; 410; 412; 413 obręb Miłobądz, gmina Tczew.
- b) na terenach prywatnych i gminnych:
- (część działek) nr 41; 40; 39; 38; 37; 36 obręb Zajączkowo, gmina Tczew;
 - (część działek) nr 262; 266/5; 266/4; 266/6 ;405/1; 265/1; 264/1; 33; 25/2; 24/4 obręb Miłobądz; gmina Tczew.

Zakres budowy rowu odwadniającego:

- dz. nr 64; 63/1; 67; 66/10; 63/6 (część działki); 63/4 (część działki); 68 (część działki); 54 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

Zakres budowy sieci kanalizacji sanitarnej; sieci wody; zjazdu na DK91:

- (część działek) nr 20; 95; 99/9; 100; 49; 48/11 oraz dz. nr 19/20 obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

2. Określić następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

- a) zaplanować lokalizację elementów inwestycji, organizację robót budowlanych, w tym ruch pojazdów obsługujących inwestycję (odbywający się poza istniejącymi drogami), lokalizację zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów w taki sposób, aby nie dopuścić do jakichkolwiek ingerencji w Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich;
- b) zaplecze budowy wyposażać w sorbenty, które w przypadku ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych zminimalizują możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego;
- c) skanalizowanie istniejącej melioracji poprzedzić szczegółowymi badaniami gruntowymi i hydrogeologicznymi;
- d) zakazuje się niekontrolowanego zakopywania, ujmowania w kanały rowów melioracyjnych, regulujących poziom wody na przedmiotowym terenie;
- e) niedopuszczalne jest wprowadzenie zmian stosunków wodnych, zmian kierunku przepływów wód i ich odbiorników;
- f) dla zachowania funkcjonalności układów drenażowych i melioracyjnych na terenach przyległych, wykonać rowy, drenaże opaskowe wokół terenu terminala;
- g) nadmiar przepływu wód przed odprowadzeniem do odbiornika retencjonować z zastosowaniem zbiorników retencyjno-przepływowych;
- h) pojemność czynną zbiorników dostosować do wielkości odpływu wód opadowych i roztopowych z uwzględnieniem wystąpienia deszczu nawalnego;
- i) zanieczyszczone wody opadowe przed odprowadzeniem podczyścić w układzie osadników oraz separatorów substancji ropopochodnych;
- j) zaplecze budowy wyposażać w sorbenty, które w przypadku ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych zminimalizują możliwość zanieczyszczenia newralgicznego w tej lokalizacji, środowiska gruntowo-wodnego;
- k) na etapie realizacji przedsięwzięcia ograniczyć prędkość ruchu pojazdów na terenie budowy do 30 km/h, zapewnić mycie kół pojazdów opuszczających teren budowy, a w warunkach suchej i wietrznej pogody zraszać powierzchnie utwardzone i zmagazynowane przyzmygi gruntu;

- l) roboty budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowa zagrodowa) prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6.00 – 22.00, przy zastosowaniu przenośnych ekranów akustycznych. Wybudować ekran wzdłuż południowej granicy obszaru terminala przy drodze gminnej położonej na działce ewidencyjnej nr 54 obręb Zajączkowo, gmina Tczew, na odcinku o długości 300 m i wysokości 6,0 m oraz wzdłuż istniejącej drogi gminnej wykonać 12 metrowy pas zieleni wysokiej;
- m) wyłączyć drogę gminną położoną na obszarze działki ewidencyjnej nr 54 (doga dojazdowa do nieruchomości – dz. nr 57/1) z wykorzystania w ramach budowy oraz w czasie eksploatacji terminala;
- n) przed przystąpieniem do robót prowadzić inwentaryzację stanu obiektów budowlanych położonych w odległości 50 m i mniejszej od terenu realizacji przedsięwzięcia, narażonych na oddziaływanie wynikające z emisji drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Prace budowlane, w tym w szczególności prace polegające na wzmocnieniu gruntu, planowane do realizacji w odległości mniejszej niż 50 m od budynków mieszkalnych, prowadzić w taki sposób, aby amplituda drgań, nie przekraczała poziomu odpowiadającemu Strefie II w Skali Wpływów Dynamicznych SWD-I, zgodnie z zapisami Polskiej normy PN-85/B-02170;
- o) prowadzić stały monitoring drgań powstałych w wyniku prac związanych z palowaniem terenu oraz stabilizacją nawierzchni. Monitoring prowadzić na fundamentach budynków mieszkalnych zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 50 m od terenu terminala;
- p) prace związane ze zdejmowaniem wierzchniej warstwy gleby, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Wierzchnią warstwę gleby, zdjętą w początkowej fazie prac ziemnych z pasa robót budowlanych, należy składować poza miejscami występowania gatunków objętych ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000;
- q) wycinkę drzew i krzewów, szczególnie na terenach stanowiących potencjalne lęgowiska ptaków oraz wycinkę drzew stanowiących potencjalne miejsca występowania letnich schronień lub kolonii rozrodczych nietoperzy, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz po opuszczeniu kolonii rozrodczych i zgrupowań przez nietoperze, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Podstawowe prace związane z wycinką zaplanować wyprzedzająco, przed przystąpieniem do prac budowlanych. Dopuszczalne jest prowadzenie koniecznych wycinek drzew i krzewów w ww. okresie pod warunkiem, że nie będą aktualnie siedliskiem lęgowym dla ptaków oraz miejscem występowania letnich schronień lub kolonii rozrodczych nietoperzy. Z tego względu, stwierdzenia braku zasiedlenia przez nietoperze i lęgowisk ptaków dokonać muszą specjaliści: ornitolog i chiropterolog;
- r) wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem specjalisty entomologa;
- s) wycinkę drzew, które mogą być siedliskiem pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* prowadzić gdy temperatura powietrza przekroczy 10°C;
- t) drzewa, które mogą być siedliskiem pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* ścinać na wysokości 1 m, a następnie przenieść całą ściętą kłodę (wraz z osobnikami które

mogłyby się "wysypać" podczas czynności ścinania drzewa po uprzednim zbadaniu pozostawionego pniaka aż do poziomu gruntu) na stanowisko zastępcze o podobnej charakterystyce siedliskowej do miejsca ścięcia drzewa;

- u) drzewa nieprzeznaczone do wycinki, a rosnące w pobliżu miejsc prowadzenia robót budowlanych i narażone na uszkodzenia zabezpieczyć przed uszczerbkami mechanicznymi i przesuszaniem, w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy zabezpieczyć osłonami;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu, a krzewy powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
 - zabrania się wbijania gwoździ, wiązania drutów itp. do pni drzew;
- v) w ramach rekompensaty za wycinkę drzew wykonać nasadzenia zastępcze. Do nasadzeń wykorzystać gatunki roślin rodzimych geograficznie i siedliskowo;
- w) prace związane z wycinką drzew lub w pobliżu drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić pod nadzorem przyrodnika o odpowiednich kwalifikacjach entomologicznych. Zadaniem nadzoru powinno być zapobieganie uszkodzeniom pni i systemu korzeniowego drzew nie planowanych do wycinki, minimalizowanie liczby planowanych do wycięcia drzew, dopilnowanie przeprowadzenia wycinki w porze roku i w warunkach pogodowych gwarantujących temperaturę powyżej +10°C oraz bezpośredni nadzór czynności wycinkowych połączony z badaniem murszu w pniach w dniu wycięcia drzew; a w przypadku stwierdzenia larw lub kokolitów pachnicy w pniach któregoś z wyciętych egzemplarzy - wdrożenie działania ratunkowego polegającego na zastosowaniu procedury zabezpieczenia, przetransportowania (względnie w razie potrzeby - czasowego przetrzymania) oraz przeniesienia larw i kokolitów wraz z pobranym murszem do wcześniej przygotowanego siedliska zastępczego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo i dalszy rozwój ratowanych postaci rozwojowych owadów;
- x) prace ziemne (budowa odwodnień, zasypywanie terenu) prowadzić poza okresami migracji wiosennej i jesiennej płazów. W przypadku wykonywania prac prowadzonych w okresie migracji, rozrodu płazów i dyspersji płazów, tj. w okresie od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada, na całym obszarze planowanej inwestycji należy zapewnić nadzór herpetologiczny, który w przypadkach koniecznych wskaże na potrzebę zastosowania tymczasowych ogrodzeń, uniemożliwiających przedostanie się migrujących płazów w miejsce, gdzie odbywają się aktualnie roboty budowlane oraz ruch pojazdów budowy. Zastosowane zostaną ogrodzenie dla płazów w postaci płótków z pasów geowłókniny lub siatki polimerowej o średnicy oczka około 5 mm. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 50 cm. Ogrodzenie należy wkopać w grunt na głębokość 10 cm.
- y) wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych, po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku, odprowadzać do projektowanego zbiornika retencyjno - odparowującego;
- z) ścieki technologiczne powstałe w wyniku mycia kontenerów, w budynku myjni chemicznej utylizować przy pomocy kontenerowej oczyszczalni ścieków, następnie do kanalizacji sanitarnej;
- aa) wykonać szczelne wanny, w których umieszczane będą uszkodzone kontenery na terminalu chemicznym. Odwodnienie wanny zabezpieczyć zasuwą;

- bb) ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do zakładowej kanalizacji sanitarnej;
- cc) opracować i wdrożyć procedury postępowania w przypadku rozszczelnienia kontenera z ładunkami niebezpiecznymi, uwzględniając konieczność zneutralizowania uwolnionego ładunku i jego odizolowanie od środowiska; w ramach poniższych procedur:
- ładunki niebezpieczne magazynować na terenie terminalu tylko i wyłącznie w postaci konteneryzowanej;
 - zapewnić, aby rozmieszczenie kontenerów z materiałami niebezpiecznymi było tak zorganizowane, aby zasięg skumulowanych skutków podczas awaryjnego stanu kontenerów na jednym placu składowym nie wykraczał poza strefę magazynowania, w tym zapewnić by kontenery z materiałami nie stały obok siebie i by był do nich bezpośredni dostęp z komunikacyjnych ciągów technicznych;
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:
- a) zaplanować przestrzenne rozmieszczenie rowów i drenaży w sposób zapewniający stabilizację poziomu wód gruntowych na bezpiecznej rzędnej i prawidłowe działanie systemów odwadniających istniejących na gruntach przyległych;
 - b) w celu zapewnienia szybkiego odprowadzania wód opadowych zaprojektować spadki terenu: na miejscach składowania kontenerów w granicach 0,1-0,2 %, na drogach manewrowych w granicach 1-5 %;
 - c) zaprojektować pas szerokości 12 m zieleni wysokiej, izolacyjnej wzdłuż zachodniej granicy terenu;
 - d) zaprojektować ekran wzdłuż południowej granicy obszaru terminala przy drodze gminnej położonej na działce ewidencyjnej nr 54 obręb Zajęczkowo, gmina Tczew, na odcinku o długości 300 m oraz wysokości 6,0 m, oddalony od istniejących budynków na odległość minimum 32,0 m;
 - e) zaprojektować wyłączenie drogi gminnej położoną na obszarze działki ewidencyjnej nr 54 (doga dojazdowa do nieruchomości – dz. nr 57/1) z wykorzystania w ramach budowy oraz w czasie eksploatacji terminala;
 - f) zaplanować magazynowanie materiałów i surowców, w tym paliw, tak aby zapobiec przedostawaniu się zanieczyszczenia do gruntu i wód gruntowych (np. uszczelnione podłoże, szczelne pojemniki itp.);
 - g) zaprojektować urządzenia przeładunkowe RTG oraz RMG jako zasilane energią elektryczną;
 - h) w obrębie terminalu wyznaczyć pole odkładcze do magazynowania kontenerów zawierających substancje ciekłe, w tym ciekłe substancje niebezpieczne, których wyciek może spowodować szkody w środowisku;

4. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 01.02.2022r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek PCC Intermodal S.A. działającego przez pełnomocnika Pana Leszka Rakoczego z dnia 01.02.2022 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z płytą CD (3 egzemplarze), dalej „KIP”;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) wypis i wyrys z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenu objętego inwestycją.

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie Terminala Intermodalnego [Intermodal Container Yard (ICY)] pod nazwą „Brama Pomorza - Suchy Port w Zajączkowie Tczewskim”. Terminal stanowić będzie potężne zaplecze dystrybucyjno - przeładunkowe, które umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu oraz odwrotnie, jak i w relacjach wewnątrz europejskich z zachodu na wschód i z północy na południe 7 dni w tygodniu 24 h/dobę. Inwestycja poprawi dostępność komunikacyjną Pomorza, jak również umożliwi skuteczne konkurowanie portów Gdańska, Gdyni i Elbląga z portami międzynarodowymi. Projekt ma odciążać obwodnicę Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów z kontenerami i przenieść ruch ładunków z układu drogowego Gdańska, Gdyni i Sopotu na układ kolejowy. Na terenie terminala, jako centrum dystrybucyjne, funkcjonować będą również magazyny dekonsolidacyjne i konsolidacyjne ładunków kontenerowych.

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie położonym na północny-zachód od Tczewa, we wsi Zajączkowo Tczewskie. Przeważająca część przedmiotowego terenu wykorzystywana jest rolniczo, występują głównie uprawy ozime. Na niewielkiej części terenu była przeprowadzona kultywacja pod uprawy jare. Tereny zamknięte stanowią tereny kolejowe, na których znajduje się infrastruktura kolejowa (torowiska). Teren zlokalizowany jest w okolicy Zajączkowa Tczewskiego, w odległości ok. 2 km na północny-zachód od miasta Tczewa, pomiędzy torowiskiem kolejowym na wschodzie, a drogą krajową DK91 od strony zachodniej. Północną granicę wyznacza odcinek rowu melioracyjnego, a południową gruntowa droga dojazdowa biegnąca od drogi krajowej do zabudowy siedliskowej i dalej w kierunku torowiska, a w części rów melioracyjny. Droga krajowa tworzy tylko niewielki odcinek zachodniej granicy terenu - pozostałą część stanowi droga śródpolna i rów melioracyjny. Od wschodu, na całej długości, teren sąsiaduje z torowiskiem linii kolejowej.

Na części przedmiotowego terenu obowiązują miejscowe plan zagospodarowania przestrzennego:

- Uchwała Nr XXVIII/263/2005 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 27 stycznia 2005r. *w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa* (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2005r. Nr 28, poz. 596 ze zm.) – tereny zamknięte (dz. nr 9/6 i 9/8 obręb 3 miasto Tczew);
- Uchwała Nr XXXII/205/2013 z dnia 5 grudnia 2013r. *w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu wsi Zajączkowo i fragmentu wsi Tczewskie Łąki oraz zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Zajączkowo gmina Tczew uchwalonego uchwałą Nr XXXIX/578/06 Rady Gminy Tczew z dnia 22 marca 2006r.*, (Dz. Urz. Woj. Pom. z 24 stycznia 2014r. poz. 275);
- Uchwała Nr XXXVI/220/2017 Rady Gminy Tczew z dnia 30 marca 2017r. *w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego*

dla obszaru na terenie wsi Zajączkowo gmina Tczew (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 28 kwietnia 2017r poz. 1521).

W myśl zapisów ww. mpzp przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji na terenie oznaczonym symbolem P.U.KS.KK – tereny zabudowy produkcyjnej, usług, rzemiosła, składów i magazynów, obsługi komunikacji samochodowej i kolejowej z dopuszczeniem budowy bocznicy kolejowej. Zgodnie z ww. mpzp dla przedmiotowego terenu obowiązuje konieczność zapewnienia spójnego systemu gospodarki wodami gruntowymi z uwzględnieniem terenów przyległych; dopuszcza się likwidację oraz skanalizowanie cieków z zapewnieniem nienaruszalnego przepływu wód. W granicach planowanego przedsięwzięcia powierzchniowymi obiektami hydrograficznymi są szczegółowe rowy melioracyjne, które pełnią ważną funkcję regulującą stosunki wodne w rozważanym podłożu. Kolidują one z planowanym przedsięwzięciem i konieczna będzie ich przebudowa.

Projektowane zagospodarowanie terenu obejmuje część terminalową i poza terminalową. Łączna powierzchnia nieruchomości objętych inwestycją wynosi:

- około 63,74 hektara - obszar terminala,
- obszar o wielkości około 7,35 hektara — nowe tory wraz z infrastrukturą towarzyszącą o łącznej długości około 4,7 km poza terenem terminala częściowo na terenie zamkniętym; częściowo na terenach gminy Tczew; częściowo na terenach prywatnych,
- obszar budowy rowu odwadniającego - obszar częściowo na terenie zamkniętym; częściowo na terenach gminy Tczew,
- obszar budowy sieci kanalizacji sanitarnej; sieci wodociągowej; zjazdu na DK 91; częściowo na terenie gminy Tczew oraz na terenie drogi wojewódzkiej.

W skład części poza terminalowej wchodzi m.in.: zjazd z drogi krajowej DK 91, zjazd z drogi wewnętrznej do istniejącej zabudowy jednorodzinnej poza zakresem inwestycji, rondo — wjazdowo-wyjazdowe, z dwoma pasami ruchu, łączące część terminalową i poza terminalową inwestycji, zjazdu z ronda, ekran akustyczny.

Zamknięta część terminalowa składać się będzie z m.in.: strefy bramy wjazdowej i wyjazdowej z układem dwóch pasów wjazdowych i wyjazdowych z urządzeniami OCR (optyczne rozpoznawanie znaków) z wagami samochodowymi, strefy napraw urządzeń placowych, strefy składowania kontenerów, obsługi komunikacyjnej, układów drogowych, w ramach których wskazano 5 lokalizacji dla zbiorników na paliwo ON dla potrzeb tankowania urządzeń przeładunkowych, ciągników terminalowych oraz lokomotyw manewrowych i zieleni izolacyjnej i uzupełniającej.

W ramach infrastruktury technicznej zaprojektowano: zbiorniki otwarte oraz zamknięte podziemne na wody deszczowe, rowy odwadniające, przepompownie, zbiorniki pożarowe, sprężarkownię powietrza, stacje transformatorowe, maszty oświetleniowe, instalacje hydrantowe, dedykowane instalacje gaszenia pianą na terminalu chemicznym.

W zamkniętej części terminalowej przewidziano: strefę przeładunkową pociągów, dwa układy torowe dla kolejowych suwnic bramowych, 5 stref buforowych dla krótkoterminowego składowania kontenerów, układ torów manewrowo odstawczych dla obsługi bocznicy terminalowej, budynek nastawni kolejowej, strefę obsługi technicznej bocznicy, tory

dojazdowe, manewrowe, rozjazdy, zapory, kozły oporowe, słupy i bramownice trakcji elektrycznej oraz bramy kolejowe, kontenerowe Sterownie Ruchem Kolejowym (SRK), itp. Natomiast w strefie poza terminalem przewiduje się m.in.: kolejowy skaner RTG, bramownice OCR, urządzenia monitorujące stan techniczny taboru kolejowego, budowę drogi dojazdowej — technicznej wraz z rowem odwadniającym.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem, zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), jest kwalifikowane, jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1:

- pkt 54) b) zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a;
- pkt 60) linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, jego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt lit t) ustawy ooś jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.10.2022.AT.1 oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.10.2022.AT.3 z dnia 10.02.2022 r. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało zamieszczone na stronie internetowej RDOŚ w Gdańsku (<https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk/obwieszczenia-2022>) oraz na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Gdańsku, Urzędu Gminy Tczew. Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* (www.ekoport.pl), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy ooś, pod numerem 428/2022.

Działając na podstawie art. 64 oraz art. 78 ust. 1 i 2 w związku z art. 71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.2.2022.AT.2 z dnia 31.01.2022 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tczewie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gdańsku z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Niewydanie opinii przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tczewie w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii, tutejszy organ, zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy OOS, potraktował jako brak zastrzeżeń ww. organu w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Gdańsku ustalił, że w ramach planowanego przedsięwzięcia korzystanie z usług wodnych odbywać się będzie na terenach zamkniętych. W związku z

powyższym zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 1 ppkt b) ustawy prawo wodne „jeżeli korzystanie z usług wodnych lub wykonanie urządzeń wodnych odbywa się w całości lub w części na terenach zamkniętych w rozumieniu art. 3 pkt 40 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska” organem właściwym do wydania ocen wodnoprawnych jest dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej Wód Polskich. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku poinformował, iż planowane przedsięwzięcie jest związane z przedsięwzięciem mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 1 ppkt b) ustawy prawo wodne „jeżeli korzystanie z usług wodnych, wykonywanie urządzeń wodnych lub eksploatacja instalacji lub urządzeń wodnych są związane z przedsięwzięciami lub instalacjami, o którym mowa a art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. —Prawo ochrony środowiska” organem właściwym do wydania ocen wodnoprawnych jest dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej Wód Polskich.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku jako organ opiniujący w przedmiotowym postępowaniu, w opinii znak GD.RZŚ.435.57.2022.MBC.1 z dnia 05.05.2022r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uwzględnił w niniejszej decyzji warunki zawarte w przedmiotowej opinii.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, 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 kryteria określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19, 21-28 oraz uchwały o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej;
- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne.

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 ooś, tj.:

1. Rodzaj i charakterystykę 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 skalę 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 oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- g) możliwości ograniczenia oddziaływania.

Biorąc powyższe pod uwagę, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ustalił co następuje:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Terminalu Intermodalnego pod nazwą „Brama Pomorza – Suchy Port w Zajączkowie Tczewskim”. Zamierzenie będzie zlokalizowane na następujących działkach:

- dz. nr 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 9/7; 9/8 (część działki); 8 (część działki) obręb Tczewskie Łąki, gmina Tczew;
- dz. nr. 42/1; 42/2; 43, 50/1; 50/2; 50/4; 50/5; 55 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

Zakres kolejowy:

- c) na terenach zamkniętych PKP PLK:
- dz. nr: 9/8 (część działki) obręb Tczewskie Łąki, gmina Tczew;
 - dz. nr: 65 (część działki), 64 (część działki), 66/10 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew;
 - dz. nr: 407 – część; 406,1; 406/2 (część działki); 436- 415; 41 (część działki); 39 (część działki); 42 (część działki); 36 (część działki); 408/2; 408/1; 409/1; 409/2; 410; 412; 413 obręb Miłobądz, gmina Tczew.
- d) na terenach prywatnych i gminnych:
- (część działek) nr 41; 40; 39; 38; 37; 36 obręb Zajączkowo, gmina Tczew;
 - (część działek) nr 262; 266/5; 266/4; 266/6 ;405/1; 265/1; 264/1; 33; 25/2; 24/4 obręb Miłobądz; gmina Tczew.

Zakres budowy rowu odwadniającego:

- dz. nr 64; 63/1; 67; 66/10; 63/6 (część działki); 63/4 (część działki); 68 (część działki); 54 (część działki) obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

Zakres budowy sieci kanalizacji sanitarnej; sieci wody; zjazdu na DK91:

- (część działek) nr 20; 95; 99/9; 100; 49; 48/11 oraz dz. nr 19/20 obręb Zajączkowo, gmina Tczew.

Całkowita powierzchnia inwestycji będzie wynosiła ok. 71,09 ha, w tym ok. 63,74 ha obejmuje część inwestycji związaną z zakresem terminala intermodalnego, a ok. 7,35 ha obejmuje część inwestycji związaną z zakresem inwestycji kolejowej. Przeważająca część tego terenu wykorzystywana jest rolniczo. Tereny zamknięte stanowią tereny kolejowe, na których znajduje się infrastruktura kolejowa (torowiska).

W skład planowanej inwestycji wchodzi następujące elementy:

- część poza terminalowa inwestycji:

- a) zjazd z drogi krajowej DK 91;
- b) zjazd z drogi wewnętrznej do istniejącej zabudowy jednorodzinnej poza zakresem

- inwestycji;
- c) rondo – wjazdowo-wyjazdowe, z dwoma pasami ruchu, łączące część terminalową i poza terminalową inwestycji;
 - d) zjazd z ronda nr 1, stanowiący dojazd do:
 - budynku magazynowego, o powierzchni ok. 19 000 m² wraz z zapleczem biurowo-socjalnym, o powierzchni ok. 3 000 m² z przyległymi parkingami, w ilości ok. 114 m.p.;
 - budynku biurowego wraz z parkingami dla samochodów osobowych, w ilości ok. 250 m.p.
 - e) zjazd z ronda nr 2, stanowiący dojazd do:
 - budynku Administracji Celno-Skarbowej, z przyległym budynkiem kontroli celnej pojazdów ciężarowych;
 - budynku hostelowego z zapleczem gastronomicznym;
 - parkingu dla samochodów ciężarowych, w ilości ok. 64 m.p.;
 - budynku z ogólnodostępnymi sanitariatami dla kierowców.
 - f) zjazd z ronda nr 3, stanowiący dojazd do zamkniętej części terminala;
 - g) zjazd z ronda nr 4, stanowiący dojazd do:
 - parkingu dla samochodów ciężarowych, w ilości ok. 70 m.p.;
 - budynku z ogólnodostępnymi sanitariatami dla kierowców.
 - h) realizowane w kolejnych etapach - niezależne połączenie z częścią terminalową w postaci drogi utwardzonej biegnącej wzdłuż terenów kolejowych stanowiący dojazd do budynku naprawy taboru kolejowego;
 - i) ekran akustyczny o długości ok. 300 m, oddzielający inwestycję od istniejących zabudowań;
- zamknięta część terminalowa:
- a) strefa bramy wjazdowej z układem dwóch pasów wjazdowych z urządzeniami OCR (optyczne rozpoznawanie znaków) z wagami samochodowymi, przechodzącymi w 5 pasów wjazdowych ze szlabanami prowadzącymi na terminal, każdy z pasów wjazdowych wyposażony będzie w bramownice - podesty i urządzenia do kontroli stanu technicznego wjeżdżających samochodów, z zatoką postojową i zlokalizowanym przy niej budynkiem obsługi bramy;
 - b) strefa bramy wyjazdowej z układem dwóch pasów wyjazdowych z urządzeniami OCR z wagami samochodowymi, przechodzącymi w 4 pasy wyjazdowe zakończone szlabanami, bramy wyjazdowe wyposażone będą również w bramownice - podesty i urządzenia do kontroli stanu technicznego wyjeżdżających środków transportu;
 - c) strefa napraw urządzeń placowych, w tym:
 - budynek warsztatowy z zapleczem socjalnym i magazynowym;
 - plac do naprawy urządzeń przeładunkowych i transportowych;
 - plac parkingowy z wiatą dla urządzeń przeładunkowych oraz transportowych z wiatą do naprawy kontenerów oraz miejscem składowym dla kontenerów uszkodzonych;
 - zasiek na gazy techniczne;
 - wanna do mycia kontenerów;
 - magazyn do przechowywania soli drogowej i piasku;
 - budynek gospodarczy;
 - wiaty na odpady segregowane i mieszane;
 - d) strefa składowania kontenerów w tym:

- terminal chemiczny – w postaci ogrodzonej strefy składowania kontenerów z materiałami niebezpiecznymi. Plac został podzielony na pięć stref składowania. W ramach placu zaprojektowano budynek myjni, wyposażony w profesjonalne urządzenia służące do mycia środków transportu, w tym tank kontenerów oraz cystern samochodowych. Powstające ścieki podczyszczane będą w zaprojektowanej wyłącznie dla tego celu kontenerowej oczyszczalni ścieków;
- plac składowy dla kontenerów pełnych i pustych, z 16 strefami składowania, o powierzchni do 4 000 m² każda, w tym dwie strefy składowe dla kontenerów wymagających podłączenia do zasilania, do tego celu zaprojektowano również podesty ze schodami umożliwiające dostęp operatora do kontenera; na placu przewiduje się składowanie kontenerów w 7-miu rzędach i 5-ciu warstwach; przeładunek kontenerów odbywać się będzie za pomocą samojezdnych suwnic typu RTG;
- depot Kontenerowy dla składowania długookresowego kontenerów pustych; w ramach depotu przewiduje się składowanie kontenerów maksymalnie w 12-tu rzędach i 5-ciu warstwach; obsługa przeładunkowa kontenerów pustych odbywać się będzie przy użyciu urządzeń typu Emptyhandler;
- inwestycja przewiduje zamiennie budowę drugiego budynku magazynowego o powierzchni ok. 20 000 m² w miejsce Depotu Kontenerowego;
- e) obsługa komunikacyjna, w zakresie której zaprojektowano między bramami wjazdowymi, a placami:
 - układ drogowy dla samochodów ciężarowych oraz urządzeń przeładunkowych;
 - wjazdy pożarowe;
 - parkingi dla samochodów osobowych dla strefy biurowej, warsztatowej i obsługi terminala;
 - parking dla pojazdów ciężarowych;
 - ciągi komunikacyjne dla ruchu pieszych;
- f) układy drogowe, w ramach których wskazano 5 lokalizacji dla zbiorników na paliwo ON dla potrzeb tankowania urządzeń przeładunkowych, ciągników terminalowych oraz lokomotyw manewrowych.
- g) zieleń izolacyjna i uzupełniająca;
- infrastruktura techniczna:
 - a) zbiorniki otwarte oraz zamknięte podziemne na wody deszczowe;
 - b) rowy odwadniające;
 - c) przepompownie;
 - d) zbiorniki pożarowe;
 - e) sprężarkownię powietrza;
 - f) stacje transformatorowe;
 - g) maszty oświetleniowe;
 - h) instalacje hydrantowe;
 - i) dedykowane instalacje gaszenia pianą na terminalu chemicznym;
- część kolejowa w zamkniętej strefie terminalowej:
 - a) strefa przeładunkowa pociągów wagon – wagon, wagon – bufor, bufor – wagon, wagon - ciągnik placowy, ciągnik placowy – wagon, bufor - ciągnik placowy, ciągnik placowy – bufor;
 - b) dwa układy torowe dla kolejowych suwnic bramowych typu RMG;
 - c) 5 stref buforowych dla krótkoterminowego składowania kontenerów, każda ze stref

- o długości ok. 750 m, dwa rzędy, trzy warstwy;
 - d) układ torów manewrowo odstawczych dla obsługi bocznic terminalowej;
 - e) budynek nastawni kolejowej;
 - f) strefę obsługi technicznej bocznic, w tym:
 - warsztat naprawy taboru kolejowego;
 - wydzielone miejsce do mycia wagonów;
 - plac składowy części zamiennych do wagonów;
 - wiata na odpady segregowane;
 - zasiek na gazy techniczne.
 - g) tory dojazdowe, manewrowe, rozjazdy, zapory, kozły oporowe, słupy i bramownice trakcji elektrycznej oraz bramy kolejowe;
 - h) Kontenerowe Sterownice Ruchem Kolejowym (SRK), itp.
- część kolejowa w strefie poza terminalem:
- a) kolejowy skaner RTG – obsługujący tory wjazdowe z kierunku: Gdyni i Gdańska, dla celów kontroli towarów, prowadzonej przez Administrację Celno-Skarbową;
 - b) bramownice OCR – dla automatycznego systemu rozpoznania numerów;
 - c) urządzenia monitorujące stan techniczny taboru kolejowego;
 - d) budowa drogi dojazdowej – technicznej wraz z rowem odwadniającym;
 - e) w Etapie I na kierunku północnym budowa dwóch torów wyciągowych (nr. 431 i 432), o długościach użytecznych: 648 m i 680 m, co pozwala na zlokalizowanie ich w zamkniętym terenie kolejowym PKP PLK;
 - f) jako wariant w kolejnych etapach, przewidziano wydłużenie w/w torów wyciągowych (nr 431 i 432), do długości użytecznej ok. 774 m, umożliwiające obsługę pociągów o długościach 750 m.
- instalacje:
- a) instalacje sprężonego powietrza dla potrzeb:
 - bocznic kolejowej i stanowiska prób hamulca;
 - hali napraw taboru kolejowego;
 - hali napraw urządzeń placowych;
 - warsztatów napraw kontenerów.
 - b) sieć hydrantową z dwoma zbiornikami wody i pompami;
 - c) instalacja zewnętrzna do gaszenia pianą na terenie terminala chemicznego;
 - d) instalacje fotowoltaiczne instalowane na dachach budynków;
 - e) sieć wodociągowa podłączona do sieci miejskiej;
 - f) kanalizacja deszczowa tłoczna z separatorami na substancje ropopochodne lub inne niebezpieczne substancje chemiczne;
 - g) sieć kanalizacji sanitarnej z kanałami tłocznymi do odbiornika kanalizacji sanitarnej gminnej;
 - h) sieć grawitacyjna kanalizacji deszczowej z systemem odwodnień liniowych, wpustów drogowych, rowów na skraju nawierzchni połączonej z zewnętrznym układem melioracji wraz z otwartymi i zamkniętymi zbiornikami na wody deszczowe;
 - i) sieć tłoczna kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikami otwartymi i podziemnymi;
 - j) sieć elektryczna oświetlenia terenu;
 - k) sieć teletechniczna monitoringu terenu, w tym dozoru i OCCTV;
 - l) sieć teletechniczna internetowa, w tym WIFI, sieć kampusowa 5G;
 - m) sieć elektryczna odbiorów technologicznych, w tym stacje trafo;
 - n) przebudowa istniejącej sieci melioracyjnej;

- o) skablowanie dwóch istniejących odcinków napowietrznych sieci elektroenergetycznych przechodzących przez teren inwestycji;
- p) budowa rowu odprowadzającego wody deszczowe do Rowu Młyńskiego - Strugi;
- q) budowa linii zasilającej kolejowy skaner RTG i urządzeń OCR;
- r) budowa linii teletechnicznych dla kolejowego skanera RTG i urządzeń OCR;
- s) sieć kanalizacji technologicznej na potrzeby budynku myjni chemicznej i oczyszczalni ścieków.

W zależności od warunków gruntowych oraz obiektu przewiduje się następujące metody wzmocnienia gruntu:

- a) Metoda polegająca na przeciążeniu nasypem i konsolidację gruntów istniejących;
- b) Kolumny betonowe/żwirowe;
- c) Zagęszczanie impulsowe.

Opis metody nasypem przeciążeniowym (WARIANT 1):

Na obszarach gruntu organicznego (ok. 349 984 m²) zostanie wykonany nasyp o wysokości max. 3 m aby osiągnąć w gruncie naprężenia takie jak docelowo projektowane. Dla przyspieszenia konsolidacji gruntu zostaną wbite dreny. Na cele tej metody potrzebne będzie ok. 1 049 952 m³ ziemi. W miejscach, gdzie przewidywane są mniejsze naprężenia np. składowania pustych kontenerów można zastosować niższy nasyp tak aby zmieścić się w bilansie objętości potrzebnej ziemi dla całego terenu inwestycji (718 324 m³). Po zakończeniu prac ziemia ta zostanie rozplantowana na teren całej inwestycji do osiągnięcia projektowanego poziomu „0”.

Do czasu zakończenia umacniania gruntu tą metodą nie można prowadzić innych prac budowlanych, na terenie przeciążanym.

Na obszarach gruntów spoistych o niewystarczającym stopniu zagęszczenia może zostać użyta metoda polegająca na zagęszczeniu impulsowym

Na obszarach większych obciążeń (fundamenty budynków lub suwnic) o niewystarczającej nośności do wzmocnienia zostaną użyte kolumny przemieszczeniowe z materacem.

Do realizacji inwestycji brany jest również pod uwagę WARIANT 2 - wzmocnienia całości gruntu, polegający na wzmocnieniu jedynie kolumnami przemieszczeniowymi z materacem – wariant który pozwala na przyspieszenie prac budowlanych.

Do wykorzystania tej metody potrzebne będzie 681 073 m³ ziemi.

Podczas analizy wariantowej przedsięwzięcia wzięto pod uwagę m. in. lokalizację trójmiejskich terminali morskich, ograniczoną przepustowość linii kolejowych z/do portów Gdańska i Gdyni oraz ograniczoną przepustowość infrastruktury drogowej na terenie Pomorza. Budowa przyportowego ogólnodostępnego centrum konsolidacji i redystrybucji ładunków intermodalnych przy głównym węźle kolejowym w Zajączkowie Tczewskim oraz w pobliżu węzła autostrady A1 Stanisławie ma zapewnić m. in. zdecydowaną poprawę obsługi kolejowej wszystkich terminali morskich w portach Gdańska i Gdyni oraz lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w trójmiejskim węźle transportowym; minimalizację kosztów zewnętrznych transportu ciężkich ładunków skonteneryzowanych na terenach bezpośrednio przyległych do portów (aglomeracja trójmiejska); długofalowy rozwój branży intermodalnej – poprawę efektywności kolejowych przewozów intermodalnych. Istotnym argumentem determinującym przedmiotową lokalizację terminalu była m. in. zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, iż analizie wariantowej zostaną poddane parametry przedsięwzięcia, a nie jego lokalizacja.

Budowa suchego portu na Pomorzu to inwestycja, która u swoich podstaw zakłada długofalowy, intensywny rozwój przewozów intermodalnych w korytarzu transportowym Bałtyk – Adriatyk (BAC). Podstawowa zasada organizacji przewozów intermodalnych to przenoszenie jak największej ilości ładunków zjednostkowanych z dróg na tory, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i efektywności tych przewozów. Co za tym idzie, realizacja przedsięwzięcia pozwoli zmniejszyć obciążenie transportu drogowego. Pośrednie skutki wynikające z odstąpienia od realizacji przedsięwzięcia to przede wszystkim brak redukcji emisji CO₂ do środowiska. Powszechnie wiadomo, że transport samochodowy jest jednym z kluczowych źródeł zanieczyszczeń powietrza (w tym przede wszystkim emisji gazów cieplarnianych). Ograniczanie transportu kołowego na rzecz transportu kolejowego przyczynia się więc do redukcji emisji spalin.

W przypadku odstąpienia od realizacji przedsięwzięcia celem wnioskodawcy będzie odsprzedanie przedmiotowego terenu. Obszar przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w którym tereny te zostały przeznaczone pod „tereny zabudowy produkcyjnej, usług, rzemiosła, składów i magazynów, obsługi komunikacji samochodowej i kolejowej z dopuszczeniem budowy bocznicy kolejowej”.

Racjonalny wariant - budowa terminala umożliwiającego obsługę mniejszej ilości kontenerów. W racjonalnym wariantcie alternatywnym obiekty towarzyszące byłyby takie same. Mniejsza natomiast byłaby ilość kontenerów magazynowanych oraz ilość torów przeładunkowych. Zakłada się, że w racjonalnym wariantcie alternatywnym obiekty towarzyszące (np. hotel, stacja paliw, warsztaty, obiekty biurowe) byłyby takie same. Mniejsza natomiast byłaby ilość kontenerów magazynowanych, torów przeładunkowych oraz miejsc parkingowych. Inwestor nie rozważa na obecnym etapie budowy większego terminala, gdyż byłoby to nieuzasadnione ekonomicznie.

Na terminalu przeładunkowym i krótkookresowemu składowaniu będą poddawane różnorodne towary podatne na transport w kontenerach.

a) Podstawowymi funkcjami terminala będą:

- Przeładunek kontenerów pomiędzy środkami transportu kolejowego;
- Przeładunek kontenerów pomiędzy środkami transportu kolejowego i samochodowego;
- Realizacja podstawień kontenerów transportem samochodowym do klientów, składowanie kontenerów na placach składowych.

b) Dodatkowymi funkcjami terminala będą:

- Naprawa kontenerów;
- Naprawa wagonów własnych;
- Myjnia chemicznych środków transportu;
- Usługi magazynowe.

c) Do przenoszenia kontenerów pomiędzy środkami transportu kolejowego i placem składowym będą wykorzystywane następujące urządzenia:

- Suwnica bramowa RMG do przeładunków kolejowych do 10 sztuk; przeładunek z pociągu na pociąg; przeładunek z pociągu na terminalowy ciągnik siodłowy; przeładunek z pociągu na strefę buforową.

- d) Do przenoszenia kontenerów pomiędzy placami składowymi kontenerów pełnych a placami składowymi kontenerów pustych; lub placami składowymi terminala chemicznego będą wykorzystywane następujące urządzenia:
- Suwnica bramowa RTG do przeładunków na placach składowych około 16 sztuk;
 - Reachstackery 2 sztuki – urządzenia do przeładunków kontenerów pełnych;
 - Emptyhandler 2 sztuki – urządzenia do przeładunków kontenerów pustych;
 - Terminalowe ciągniki siodłowe 20 sztuk służące do transportu wewnątrz terminala wraz z naczepami podkontenerowymi.
- e) Do obsługi urządzeń przeładunkowych i innych prac serwisowych wykorzystywane będą:
- wózki widłowe 4 sztuki.
- f) Do obsługi bocznicy kolejowej wykorzystywane będą lokomotywy manewrowe – 2 sztuki.
- g) Prognozuje się, że docelowo (w roku 2030), w ciągu doby:
- z obu kierunków, tj. od strony kraju, na teren terminala wjeżdżać będzie około 216 (9x24h) samochodów ciężarowych (do dalszych obliczeń przyjęto, że tyle samo w ciągu doby będzie wyjeżdżać z terminala);
 - na terenie terminala w ciągu doby wjedzie około 426 samochodów osobowych (tyle samo samochodów w ciągu doby wyjedzie); z obu kierunków, tj. od strony terminali portowych i kraju na teren projektowanego terminala wjeżdżać i wyjeżdżać będzie około 64 pociągów w ciągu doby; przekładając dane na ilość kontenerów, zakłada się, że pociągi będą przewozić 6 424 TEU / 4 015 UTI (kontenerów).

Proces technologiczny będzie wyglądał w następujący sposób:

- a) Dostawa kontenerów od strony układu kolejowego:
- Przyjazd pociągu z kontenerami z terminali morskich lub terminali z głębi kraju;
 - Przeładunek kontenerów na pociągi wyjeżdżające w głąb kraju lub do terminali morskich lub rozładowanie pociągów i umieszczenie kontenerów w strefie składowania;
 - Załadunek kontenerów z placu składowego na pociągi wyjeżdżające w głąb kraju lub do terminali morskich, albo na samochody ciężarowe;
 - Wyjazd pociągów z terminala w głąb kraju lub do terminali morskich;
 - Wyjazd kontenerów samochodami do odbiorców na bliskim zapleczu terminala.
- b) Dostawa kontenerów od strony układu drogowego:
- Wjazd samochodu ciężarowego na teren terminala;
 - Rozładunek samochodu – umieszczenie kontenera w strefie składowania;
 - Załadunek kontenera na pociąg.

W trakcie budowy planowane jest przeprowadzenie następujących prac:

- roboty ziemne, w tym: przebudowa systemu odwodniającego (zasypywanie rowów odwodniających, wykonanie wykopu pod rury zapewniające przepływ wód gruntowych); wzmocnienie gruntu, usuwanie kolizji wynikających z istniejących sieci podziemnych;
- roboty drogowe – nawierzchnia terminala;
- roboty konstrukcyjno – budowlane;
- budowa instalacji sanitarnych zewnętrznych.

Źródło zanieczyszczenia powietrza będzie stanowił transport oraz praca sprzętu budowlanego (przez pojazdy będzie spalany głównie olej silnikowy). Wstępnie szacuje się, że ilość transportów związanych z samym wywozem humusu wyniesie ok. 103500, przy

założeniu pojemności 1 wywrotki do materiałów sypkich ok. 12 m³. Transport będzie możliwy również przy użyciu dużych naczep o pojemności ok. 50 m³, co wiąże się z liczbą ok. 24800 kursów dla wywozu urobku. Transport oraz praca sprzętu budowlanego spowoduje okresowe pogorszenie warunków aerosanitarnych w granicach inwestycji oraz sąsiedztwie tras przejazdów. Mając na uwadze znaczny teren objęty robotami budowlanymi powodujący rozproszenie źródeł emisji, nie przewiduje się na etapie realizacji przedsięwzięcia, możliwości występowania przekroczeń standardów jakości powietrza. Niemniej jednak mając na uwadze skalę inwestycji, przewidywaną ilość kursów transportowych tutaj organ wskazał na konieczność ograniczenia oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza poprzez:

- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;
- transportowanie materiałów pyłących oraz mas bitumicznych pojazdami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w plandekę.

Etap eksploatacji wiązać się będzie z emisją niezorganizowaną oraz zorganizowaną. Źródłem emisji niezorganizowanej będzie spalanie paliw w pojazdach poruszających się po otwartym terenie związany z:

- ruchem pojazdów ciężarowych;
- ruchem pojazdów osobowych;
- transportem wewnętrznym kontenerów w obrębie terminu;
- tankowaniem paliw.

Źródłem emisji zorganizowanej będzie spalanie do celów grzewczych paliwa gazowego - gazu ziemnego w kotłowniach stanowiących wyposażenie planowanych obiektów.

Ponadto będzie następowała niewielka emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych powstających podczas drobnych napraw wagonów i kontenerów w warsztacie.

Ruch pojazdów po terenie planowanej inwestycji będzie źródłem emisji niezorganizowanej.

Przewiduje się:

- około 9 pojazdów ciężarowych/h – 216 pojazdów/dobę wjazd i wyjazd – sumarycznie 432 przejazdy/dobę;
- około 400 pojazdów osobowych/ dobę zgodnie z nową ilością miejsc parkingowych samochodów osobowych (zaprojektowano około 400 miejsc parkingowych).

Ponadto na terenie terminalu będzie prowadzony transport wewnętrzny obsługiwany przez:

- Suwnicę bramową RMG do przeładunków kolejowych do 10 sztuk;
- Suwnicę bramową RTG do przeładunków na placach składowych, około 16 sztuk;
- Reachstackery 2 sztuki;
- Ciągniki siodłowe 20 sztuk;
- Emptyhandler 2 sztuki;
- Wózki widłowe 4 sztuki;

- Lokomotywę manewrową 2 sztuki.

Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie ochrony uzdrowiskowej; również w odległości mniejszej niż 30 x m od każdego z emitorów nie występują tego typu obszary. Wobec powyższego obliczenia poziomów substancji w powietrzu wykonano w odniesieniu do normy czystości powietrza określonych dla terenu kraju.

W odległości mniejszej niż 50 x wysokość najwyższego emitora (600 m) nie występują budynki żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali lub sanatoriów.

W odległości 50 x h max otoczenie zakładu stanowią:

- od strony północnej: pola uprawne oraz rozproszona zabudowa mieszkaniowa;
- od strony południowej: zabudowa mieszkaniowa, pola uprawne;
- od strony zachodniej: zalesienie, zabudowa mieszkaniowa i przemysłowa wsi Zajączkowo, pola uprawne;
- od strony wschodniej: pola uprawne oraz rozproszona zabudowa mieszkaniowa.

Najbliższa zabudowa mieszkalna zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji od strony południowej, stanowiąc jednocześnie najbliższą wyższą niż parterowa zabudową mieszkaniową.

Do obliczenia wielkości emisji wykorzystano wskaźniki emisji oraz dane przedstawione przez Inwestora. Obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w czasie eksploatacji inwestycji przeprowadzono według metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu określonej w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie poziomów odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 Nr 16, poz. 87) za pomocą programu komputerowego "Operat FB" dla Windows v.6.6.5. Do obliczeń założono siatkę obliczeniową oś X 0 – 5000 m, Y 0 – 4000 m skok siatki 50 m.

Wyniki obliczeń wskazują, że dla wszystkich emitowanych zanieczyszczeń gazowych nie następują przekroczenia wartości dopuszczalnych.

Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza wykazała, iż po uwzględnieniu tła zanieczyszczeń determinowanego przez drogę krajową nr 91 i linię kolejową E65, nie dojdzie do przekroczenia obowiązujących w tym zakresie norm.

Klimat akustyczny wokół przedmiotowego terenu kształtowany jest przez powyższą drogę krajową i linię kolejową. Tereny akustycznie chronione, występujące w otoczeniu projektowanego terminala kontenerowego to przede wszystkim budynki w zabudowie zagrodowej.

Klimat akustyczny na terenie inwestycji jest wypadkową uciążliwości akustycznej generowanej przez wszystkie urządzenia funkcjonalnie związane z przedmiotowym zakładem.

Planowany terminal będzie obsługiwał przeładunki kontenerów dostarczanych od strony Trójmiasta oraz od strony kraju zarówno transportem kolejowym jak i drogowym. Oddziaływanie akustyczne będzie więc przede wszystkim związane z operacjami przeładunku jak i środkami transportu. Pozostałe źródła oddziaływania w postaci obiektów

kubaturowych takich jak warsztaty naprawcze mają marginalne znaczenia w kształtowaniu środowiska akustycznego w otoczeniu planowanej inwestycji.

Rodzaj źródła hałasu	Ilość aktualnie planowana do eksploatacji
suwnice kolejowe typ RMG	10 szt.
suwnice bramowe elektryczne RTG	16 szt.
reach stackery tj. wózki podnośnikowe do kontenerów pełnych i pustych	2 szt.
empty handler tj. wózki podnośnikowe do kontenerów pustych	2 szt.
ciągniki siodłowe terminalowe	20 szt.
wózki widłowe spalinowe	4 szt.
transport kolejowy + bocznicza kolejowa	64 pociągi / dobę
transport samochodowy ciężki	9 poj./godzinę to jest ok. 216 pojazdów / dobę

Środki transportu, w tym pojazdy ciężarowe wjeżdżające na drogę krajową DK91 i składy kolejowe opuszczające teren terminala staną się źródłami hałasu komunikacyjnego.

Do obliczeń przyjęto:

- całkowita ilość pojazdów ciężarowych poruszających się po terenie inwestycji – 216 pojazdów na dobę z czego w porze dziennej w godzinach (6-22) przewiduje się 180 pojazdów i w porze nocnej w godzinach (22-6) - 36 pojazdów;
- zakładana maksymalna prędkość manewrowa to ok. 20 km/h;
- ze względu na charakter obiektu założono dla pory dziennej ruch 90 pojazdów w czasie odniesienia do 8 najbardziej niekorzystnych godzin i dla pory nocnej ruch maksymalnie 5 pojazdów w czasie 1 najbardziej niekorzystnej godziny;
- średnia długość drogi od momentu wjazdu na teren do czasu opuszczenia terenu terminala wynosi ok. 2500 m.

Wózki podnośnikowe – reachstackery i emptyhandlery

Na terenie terminala przewiduje się prace 2 wózków typu reachstacker i dwóch typu emptyhandler.

Moc akustyczna ww. wózków będzie na poziomie ok. 90 dB.

Pracę ww. wózków zasymulowano poprzez 20 punktów zastępczych o mocy 83 dB każdy.

Wózki widłowe

Przewiduje się prace 4 wózków widłowych. Moc akustyczna ww. wózków będzie na poziomie ok. 95 dB.

Pracę ww. wózków zasymulowano poprzez 20 punktów zastępczych o mocy 88 dB każdy.

Ciągniki siodłowe terminalowe

Przewiduje się pracę 20 ciągników tego typu. Moc akustyczna ww. pojazdów będzie na poziomie ok. 90 dB.

Pracę ww. pojazdów zasymulowano poprzez 32 punkty zastępcze o mocy 87 dB każdy.

Transport kolejowy

Obecnie przewiduje się, że w ciągu doby na terenie terminala zostanie obsłużonych do 64 składów kolejowych.

Praca maszyn i urządzeń (zewnątrzne źródła hałasu)

- Suwnice kolejowe RMG – 10 szt.
moc akustyczna pojedynczej suwnicy wynosi ok. 87 dB. Suwnice kolejowe będą pracowały w dwóch liniach – po 5 suwnic na każdej linii. W analizie przedstawiono je jako dwa źródła liniowe o mocy 94 dB ($5 \times 87 \text{ dB} = 94 \text{ dB}$);
- Suwnice bramowe elektryczne RTG – 16 szt.
moc akustyczna pojedynczej suwnicy wynosi ok. 87 dB. Suwnice bramowe będą pracowały w czterech liniach – po 4 suwnice na każdej linii. W analizie przedstawiono je jako cztery źródła liniowe o mocy 93 dB ($4 \times 87 \text{ dB} = 93 \text{ dB}$);
- System wentylacyjny na dachu budynku biurowego części biurowej budynków magazynowych – źródło punktowe o mocy LWA = 90 dB;
- System klimatyzacyjno – wentylacyjny na dachu hostelu – źródło punktowe o mocy LWA = 90 dB;
- Wentylatory dachowe budynków warsztatu, pompowni, myjni i sprężarkowni – źródła punktowe o mocy LWA = 90 dB.

Źródła kubaturowe :

- Sprężarkownia;
- Warsztaty dużych najemców;
- Warsztat naprawy pojazdów;
- Stacja transformatorowa;
- Warsztat naprawy wagonów;
- Warsztat tirów;
- Myjnia kontenerów;
- Myjnia tirów.

Pompownia p. poż. wykorzystywana jest wyłącznie w sytuacji awaryjnej – wystąpienia zagrożenia pożarowego. W związku z czym nie jest wykorzystywana w czasie normalnej eksploatacji obiektu i nie stanowi źródła występującego podczas normalnej eksploatacji.

Do analizy rozprzestrzeniania się hałasu użyto programu LEQProfessional, którego algorytm obliczeń oparto na normie PN-ISO 9613-2 oraz o instrukcje ITB nr 308 oraz 338. Powyższa norma przedstawia matematycznie metody obliczania tłumienia hałasu w środowisku, aby można było przewidzieć poziom hałasu w pewnej odległości od źródła lub źródeł hałasu. Dzięki tej metodzie można przewidzieć ekwiwalentny ciągły poziom dźwięku A, przy uwzględnieniu warunków pogodowych.

Najbliższe tereny chronione przed hałasem względem planowanej inwestycji to zabudowa zagrodowa zlokalizowana w kierunku południowym. Tereny te bezpośrednio graniczą

z terenem przedsięwzięcia i są to tereny zabudowy zagrodowej zlokalizowane miejscowości Zajączkowo 36 i Zajączkowo 37.

Dalej położone tereny chronione to:

- teren zabudowy wielorodzinnej – Zajączkowo 2, położone w odległości ok. 154 m od granic terenu terminala w kierunku zachodnim;
- teren zabudowy zagrodowej – Zajączkowo 35, położony w kierunku północno – zachodnim w odległości ok. 213 m;
- teren zabudowy zagrodowej – Tczewskie Łąki ul. Żurawia 1, położony w kierunku wschodnim w odległości ok. 180 m.

Zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014.112 j.t.)* wartości dopuszczalne hałasu L_{AeqT} dla najbliższego terenu chronionego akustycznie przyjęte zostały na poziomie 55 dB dla pory dnia tj. od 6⁰⁰ – 22⁰⁰ dla przedziału czasu odniesienia równego 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym oraz 45 dB dla pory nocy (22⁰⁰ – 6⁰⁰) jak dla terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów zabudowy wielorodzinnej.

Inwestor przewiduje zastosowanie szeregu środków mających na celu obniżenie emisji hałasu z terenu inwestycji, w celu dotrzymania akustycznych standardów środowiska na najbliższych terenach chronionych przed hałasem.

Spośród stosowanych środków ograniczania hałasu wymienić należy:

- wyłączanie silników pojazdów ciężarowych w czasie załadunku i postoju;
- stosowanie wyłącznie urządzeń sprawnych technicznie;
- wykonywanie okresowych przeglądów i napraw mających na celu usuwanie potencjalnych przyczyn powstawania źródeł hałasu.

Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem pojazdów na terenie inwestycji zminimalizowane będzie przez ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów.

Dodatkowo od strony południowej inwestor przewiduje posadowienie ekranu akustycznego o długości 300 m i wysokości do 6 m. Ekran ten będzie stanowił ochronę dla terenów zabudowy zagrodowej zlokalizowanej w miejscowości Zajączkowo 36 i 37. (Punkty monitoringowe P1 i P2).

Ponadto kontenery, które będą składowane warstwowo do wysokości 5 warstw co odpowiada wysokości ok. 13 m również będą stanowiły przegrodę na drodze propagacji akustycznej zwłaszcza pochodzącej od ruchu pojazdów i pracy wózków po drogach wewnętrznych

Jak wynika z założeń projektowych funkcjonowanie inwestycji nie będzie źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska. Podsumowując nie występują obiektywne przesłanki do odmowy prowadzenia planowanej działalności w proponowanym zakresie i wariantie technologicznym ze względów ochrony przed hałasem.

Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, iż w porze dnia izolinia hałasu o równoważnym poziomie dźwięku 55 dB zawiera się w granicach projektowanego terminala, a najbliższa zabudowa mieszkaniowa podlegająca ochronie akustycznej, tj. znajdująca się w odległości ok. 6, 7 m od bazy kontenerowej, znajdzie się poza jej zasięgiem. Również w porze nocy zabudowa ta będzie znajdowała się poza izolinią o wartości 45 dB, wyznaczającą dopuszczalny poziom hałasu instalacyjnego na terenach akustycznie chronionych, występujących w bezpośrednim otoczeniu projektowanego terminala. Analizie poddano również zasięg uciążliwości hałasu komunikacyjnego, tj. drogowego i kolejowego

związanego z dojazdem do terminalu pojazdów ciężarowych od drogi krajowej nr 91 oraz kolejowego od linii E65. Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, iż izolinie równoważnego poziomu dźwięku odpowiadają wartościom normatywnym hałasu w środowisku, tj. poziomowi 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy dla hałasu drogowego i kolejowego na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i mieszkaniowo-usługowych oraz zabudowy zagrodowej. W porze dnia izolinia hałasu o równoważnym poziomie dźwięku 65 dB ma niewielki zasięg i mieści się w granicach pasa drogowego w przypadku DK 91 oraz linii kolejowej E65. Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie znajdzie się poza zasięgiem tej izolunii. Również w porze nocy, zabudowa ta będzie znajdowała się poza izolinią o wartości 56 dB, wyznaczającą dopuszczalny poziom hałasu drogowego i kolejowego na terenach akustycznie chronionych występujących w bezpośrednim otoczeniu DK 91 i E65.

Część planowanej inwestycji zlokalizowana jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich, przy czym sam teren planowanego terminala od tego obszaru oddziela stacja manewrowa tczewskiego węzła kolejowego o szerokości około 150 m.

W większej odległości (do 5 km) znajdują się następujące obszarowe formy ochrony przyrody:

- w odległości ok. 3,3 km od terenu inwestycji obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003;
- w odległości ok. 3,6 km od terenu inwestycji Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza granicami korytarzy ekologicznych. Najbliżej położonymi (licząc od terenu terminala) są subregionalny korytarz ekologiczny „otoczenia doliny Szpęgawy”, znajdujący się w odległości ok. 2,7 km od inwestycji i korytarz ekologiczny „Dolina Dolnej Wisły” GKPn-10A położony w odległości ok. 2,8 km od inwestycji.

Fragmenty działek inwestycyjnych zlokalizowane są w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich. W sporządzonej dla przedmiotowej inwestycji karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, iż planowane zamierzenie będzie zlokalizowane poza ww. obszarem chronionego krajobrazu, w związku z czym tutejszy organ nałożył na Inwestora warunek nakazujący takie rozmieszczenie elementów inwestycji oraz organizację robót budowlanych, w tym ruch pojazdów obsługujących inwestycję (odbywający się poza istniejącymi drogami), lokalizację zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów aby nie dopuścić do jakichkolwiek ingerencji w Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich. Przy zastosowaniu ww. warunku można wykluczyć bezpośrednio oddziaływanie inwestycji na ten obszar chroniony. Ze względu na bliskie sąsiedztwo obszaru oraz jego powiązanie z terenem inwestycji za pomocą istniejącej sieci rowów melioracyjnych, nałożono na inwestora zakaz niekontrolowanego zakopywania lub ujmowania w kanały rowów melioracyjnych, regulujących poziom wody na przedmiotowym terenie, zakazano także wprowadzenia zmian stosunków wodnych, zmian kierunku przepływów wód i ich odbiorników. W celu zachowania funkcjonalności układów drenażowych i melioracyjnych w granicach obszaru chronionego należy wykonać drenaże opaskowe wokół terminala. W celu zapewnienia właściwej realizacji ww. warunków Inwestor został zobowiązany poprzedzić skanalizowanie istniejącej melioracji szczegółowymi badaniami gruntowymi i hydrogeologicznymi. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w

sorbenty, które w przypadku ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych zminimalizują możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, które mogłoby przedostać się na teren objęty ochroną. Na etapie funkcjonowania inwestycji wpływ na Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich jest możliwy w przypadku dostania się zanieczyszczonej wody z terenu zamierzenia na teren chroniony. W celu wyeliminowania tego zagrożenia na terenie inwestycji zostaną wykonane szczelne wanny, w których będą umieszczane uszkodzone kontenery, a ścieki technologiczne powstałe w wyniku mycia kontenerów, tirów, cystern magazynować w szczelnym zbiorniku i przekazać do unieszkodliwienia. Ponadto wody opadowe i roztopowe z obszaru dróg, placów składowych oraz parkingów, które mogą być zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi będą zbierane do sieci kanalizacji deszczowej, w której przed oddaniem do odbiornika będą oczyszczane przez układ wysokosprawnych osadników oraz separatorów ropopochodnych.

Przy zastosowaniu wyżej opisanych działań minimalizujących można wykluczyć wpływ inwestycji na Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich.

W odległości ok. 3,6 km od terenu inwestycji znajduje się Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu. Planowana inwestycja nie będzie bezpośrednio wpływać na tę formę ochrony, a wpływ pośredni byłby możliwy tylko w sytuacji dostania się zanieczyszczonych wód z terenu inwestycji w jego granice. Jak wskazano analizując wpływ inwestycji na Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich, przy zastosowaniu wymienionych w niniejszym postanowieniu działań minimalizujących, inwestycja nie będzie wywoływać pośredniego oddziaływania na stan wód w jej otoczeniu.

W odległości ok. 3,3 km od terenu inwestycji zlokalizowany jest obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 są: trzciniak (*Acrocephalus arundinaceus*), brodziec piskliwy (*Actitis hypoleucos*), zimorodek (*Alcedo atthis*), krzyżówka (*Anas platyrhynchos*), gęś zbożowa (*Anser fabalis*), gałgół (*Bucephala clangula*), dziwonka (*Carpodacus erythrinus*), sieweczka rzeczna (*Charadrius dubius*), rybitwa białowąsa (*Chlidonias hybridus*), rybitwa czarna (*Chlidonias niger*), błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*), derkacz (*Crex crex*), łabędź niemy (*Cygnus olor*), żuraw (*Grus grus*), ostrygojad (*Haematopus ostralegus*), bielik (*Haliaeetus albicilla*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), mewa siwa (*Larus canus*), nurogęś (*Mergus merganser*), kulik wielki (*Numenius arquata*), siewka złota (*Pluvialis apricaria*), remiz (*Remiz pendulinus*), brzegówka (*Riparia riparia*), rybitwa białoczelna (*Sternula albifrons*), rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*), jarzębatka (*Sylvia nisoria*), ohar (*Tadorna tadorna*) i czajka (*Vanellus vanellus*). Zidentyfikowanymi zagrożeniami dla obszaru są m.in.: intensyfikacja rolnictwa, usuwanie trawy pod grunty orne, zarzucenie pasterstwa, brak wypasu, inne rodzaje praktyk rolniczych, wydobywanie piasku i żwiru, szlaki żeglugowe, żeglarstwo, sporty i różne formy aktywnego wypoczynku i rekreacji uprawiane w plenerze, napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne, wędkarstwo, polowanie, rozproszone zanieczyszczenia wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem oraz inne zanieczyszczenia wód powierzchniowych ze źródeł punktowych, obce gatunki inwazyjne, tamy i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych, naturalna powódź oraz zmiana składu gatunkowego (sukcesja), zasypywanie terenu, wykonywanie melioracji i osuszanie terenu, a także modyfikowanie funkcjonowania wód. Dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003

Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 31 marca 2015 r., zmienionym Zarządzeniem z dnia 5 czerwca 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2017 r. poz. 2226) został ustanowiony plan zadań ochronnych.

Poniżej przedstawiono wynikające z ww. zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych cele ochrony dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz ocenę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne przedmioty ochrony i ustanowione dla nich cele działań ochronnych:

A036 – Łabędź niemy (*Cygnus olor*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony FV.

A075 – Bielik (*Haliaeetus albicilla*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji lęgowej na poziomie nie mniejszym niż 2 pary w granicach obszaru Natura 2000,
- utrzymanie liczebności populacji korzystającej z żerowisk na terenie obszaru Natura 2000 na poziomie 10-12 par.

A075 – Bielik (*Haliaeetus albicilla*) (zimująca)

Cele działań ochronnych:

- utrzymanie właściwego stanu ochrony populacji zimującej, w tym liczebności populacji zimującej na poziomie 40-150 osobników.

A081 – Błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- zachowanie istniejących siedlisk żerowych (łącznie min. 5000 ha),
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie min. 65-75 par.

A122 – Derkacz (*Crex crex*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych (łącznie min. 5000 ha),
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 70-75 odzywających się samców.

A193 – Rybitwa rzeczna (*Sterna hirundo*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 600 par.

A195 – Rybitwa białoczarna (*Sternula albifrons*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U2,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 130 par.

A196 – Rybitwa białowąsa (*Chlidonias hybridus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o stanie ochrony gatunku w obszarze,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 7 par.

A197 – Rybitwa czarna (*Chlidonias niger*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie min. 25 par.

A229 – Zimorodek (*Alcedo atthis*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 30 par.

A307 – Jarzębatka (*Sylvia nisoria*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony FV,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 200 par.

A048 – Ohar (*Tadorna tadorna*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 5 par.

A070 – Nurogęś (*Mergus merganser*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 50 par.

A070 – Nurogęś (*Mergus merganser*) (zimujące)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 2100 osobników.

A130 – Ostrygojad (*Haematopus ostralegus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 1 pary.

A136 – Sieweczka rzeczna (*Charadrius dubius*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 70 par.

A168 – Brodziec piskliwy (*Actitis hypoleucos*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 10 par.

A182 – Mewa siwa (*Larus canus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 15 par.

A184 – Mewa srebrzysta (*Larus argentatus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowiskowych w dotychczasowym stanie ochrony FV,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 30 par.

A298 – Trzciniak (*Acrocephalus arundinaceus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony FV,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 150 par.

A249 – Brzegówka (*Riparia riparia*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie siedlisk lęgowych w dotychczasowym stanie ochrony U1,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 5500 par.

A336 – Remiz (*Remiz pendulinus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- uzupełnienie stanu wiedzy o stanie ochrony gatunku w obszarze,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 90 par.

A371 – Dziwonia (*Carpodacus erythrinus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony FV,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 120 par.

A039 – Gęś zbożowa (*Anser fabalis*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 8000 osobników.

A053 – Krzyżówka (*Anas platyrhynchos*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 30 000 osobników.

A067 – Gągoł (*Bucephala clangula*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 14 000 osobników.

A142 – Czajka (*Vanellus vanellus*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 15 000 osobników.

A160 – Kulik wielki (*Numenius arquata*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 1 000 osobników.

A127 – Żuraw (*Grus grus*) (lęgowe)

Cele działań ochronnych:

- zachowanie istniejących siedlisk lęgowych i żerowych w dotychczasowym stanie ochrony FV,
- utrzymanie liczebności populacji lęgowej w obszarze na poziomie 55 par.

A127 – Żuraw (*Grus grus*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 3 500 osobników.

A140 – Siewka złota (*Pluvialis apricaria*) (przelotne)

Cel działań ochronnych:

- utrzymanie liczebności populacji na poziomie 8 000 osobników.

Planowana inwestycja nie będzie bezpośrednio ingerować w ww. obszar Natura 2000. Na działkach inwestycyjnych nie stwierdzono miejsc gniazdowania, ani nie zaobserwowano występowania chronionych w ww. obszarze gatunków ptaków. Ponadto jak wskazano opisując wpływ zamierzenia na Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich planowana inwestycja nie będzie znacząco zmieniać warunków wodnych w swoim otoczeniu, a tym samym w ww. obszarze Natura 2000.

W związku z powyższym nie przewiduje się by inwestycja mogła wpływać negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, ani utrudnić lub uniemożliwić realizację opracowanych dla przedmiotów ochrony tego obszaru celów działań ochronnych.

Do przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia dołączono dokumenty zatytułowane: „Raport z inwentaryzacji przyrodniczej (uzupełnienie inwentaryzacji fauny chronionej) – wykonanej na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchego Portu” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, położoną na północny zachód od Tczewa we wsi Zajączkowo Tczewskie” (opracowany w sierpniu 2020 r. przez zespół w składzie: mgr Michał Mięsikowski, mgr Michał Wódecki, Maria Antoszczyszyn, dr

Łukasz Folcik), „Inwentaryzacja fauny chronionej wykonana na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchy Port” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, położonego na północny zachód od Tczewa we wsi Zajączkowo Tczewskie” (opracowana w listopadzie 2017 r. przez dr Adama Mohr) oraz „Inwentaryzacja flory oraz siedlisk przyrodniczych wykonana na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchy Port” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, położonego na północny zachód od Tczewa we wsi Zajączkowo Tczewskie” (opracowana w listopadzie 2017 r. przez mgr Małgorzatę Szadkowską - Izydorek), w których zawarto wyniki przeprowadzonych na potrzeby inwestycji inwentaryzacji przyrodniczych.

Z ww. dokumentów wynika, że teren inwestycji stanowią agrocenozy, fitocenozy łąkowe, roślinność rowów melioracyjnych oraz roślinność ruderalna. Taka charakterystyka szaty roślinnej występuje również na terenach przyległych. Na działkach inwestycyjnych nie stwierdzono występowania roślin objętych ochroną gatunkową ani chronionych siedlisk przyrodniczych.

W „Raportie z inwentaryzacji przyrodniczej (uzupełnienie inwentaryzacji fauny chronionej) – wykonanej na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchego Portu” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, położoną na północny zachód od Tczewa we wsi Zajączkowo Tczewskie” wskazano, że na terenie inwestycji obserwowano objęte częściową ochroną gatunkową trzmieli: trzmiela ziemnego *Bombus terrestris*, trzmiela kamiennika *Bombus lapidarius*, trzmiela rudego *Bombus pascuorum* i trzmiela gajowego *Bombus lucorum*. Gatunki te z dużym prawdopodobieństwem gniazdują na terenie inwestycji. W związku z realizacją inwestycji dojdzie do zniszczenia miejsca gniazdowania i żerowania trzmieli. Należy jednak zwrócić uwagę, że ze względu na powszechność występowania tych gatunków, planowane prace nie wywrą znaczącego negatywnego oddziaływania na regionalną i krajową populację tych gatunków. Ponadto miejsca o podobnej charakterystyce do terenu inwestycji, które mogą być wykorzystywane przez populację trzmieli znajdują się w otoczeniu inwestycji.

Z obu przeprowadzonych inwentaryzacji wynika, że na terenie inwestycji znajdują się odpowiednie stanowiska do występowania pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. W badaniach przeprowadzonych w 2020 roku znaleziono odchody i fragment kokolitu przedstawicieli tego gatunku, co jednoznacznie potwierdza występowanie pachnicy dębowej w tym miejscu. W związku z tym prace związane z wycinką drzew będą prowadzone pod nadzorem entomologa, który wskaże, drzewa mogące stanowić miejsce występowania pachnicy dębowej. W przypadku konieczności wycinki części z tych drzew prace związane z ich usunięciem będą prowadzone jedynie w okresach kiedy temperatura przekracza 10°C (zalecanymi miesiącami jest kwiecień-maj, wyjątkowo w przypadku ciepłych lat wycinkę można rozpocząć w marcu). W celu ograniczenia śmiertelności wytypowane drzewa należy ścinać na wysokości 1 m nad ziemią, gdyż larwy mogą przebywać bardzo nisko nad ziemią lub nawet na poziomie gruntu. Ścięcie drzew na wysokości 1 m w praktyce wyeliminuje ryzyko uśmiercenia larw. W analizowanej sytuacji nie zaleca się przenoszenia zaobserwowanych osobników do stanowiska zastępczego, a przeniesienie całej ściętej kłody na wybrane stanowisko zastępcze (wraz z osobnikami które mogłyby się "wysypać" podczas czynności ścinania drzewa po uprzednim zbadaniu pozostawionego pniaka aż do poziomu gruntu - należy przeszukać całą warstwę murszu za pomocą sita o wielkości oczek ok. 4 mm). Zawartość próchnowiska najlepiej przesiewać na płat jasnego materiału, np. ceraty

albo płótna. Należy mieć także odpowiednio duże (5–10 litrów) pojemniki, np. plastikowe pudła, do których należy odkładać wybrane larwy i inne stadia rozwojowe. Ponadto drzewa nieprzeznaczone do wycinki zostaną odpowiednio zabezpieczone (zabezpieczenie pni, zakaz składowania materiałów budowlanych w obrębie koron drzew, zakaz obsypywania ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m, a prace w obrębie systemu korzeniowego będą prowadzone ręcznie). Po zakończeniu prac na terenie inwestycji zostaną wykonane nasadzenia zastępcze drzew właściwych siedliskowo, które po upływie odpowiedniego czasu, również będą mogły stać się siedliskiem dla pachnicy dębowej. Zastosowane działania minimalizujące pozwolą ograniczyć wpływ inwestycji drzewa, które mogą stanowić obecnie lub w przyszłości siedlisko pachnicy dębowej.

Przy zachowaniu ww. warunków planowane zamierzenie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na populację pachnicy dębowej. W ramach przeprowadzonych badań inwentaryzacyjnych na terenie inwestycji nie zaobserwowano występowania płazów. Jednak w otoczeniu miejsca realizacji inwestycji (zbiornik wodny położony na południowy zachód od inwestycji, śródpolny zbiornik położony na zachód od północno zachodniej granicy inwestycji, czy w rejonie kanału Młyński Rów) podczas nasłuchów stwierdzono występowanie żab „zielonych” kompleksu hybrydowego *Pelophylax lessonae/esculentus*. Ponadto sam teren inwestycji, ze względu na swój obecny charakter (istniejąca sieć rowów melioracyjnych, łąki ze zbiorowiskami krzewów), stanowi dogodne miejsce do występowania płazów oraz potencjalną trasę ich migracji. W celu wyeliminowania zagrożenia śmierci płazów na terenie prace ziemne (budowa odwodnień, zasypywanie terenu) będą prowadzone poza okresami migracji wiosennej i jesiennej płazów. A w przypadku wykonywania prac w okresie migracji płazów tj. od 15 lutego do 15 maja oraz od 15 września do 15 listopada, prace będą wykonywane pod nadzorem herpetologicznym, który podczas bieżącego monitoringu dynamiki przemieszczeń płazów oceni zagrożenie śmiertelnością oraz w przypadku stwierdzenia zagrożenia podejmie odpowiednie środki zaradcze, np. zdecyduje o montażu płotków zabezpieczających.

W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie znacząco wpływać na populację płazów występującą w rejonie inwestycji.

Na terenie planowanej inwestycji w obrębie skrajni torowiska stacji manewrowej tczewskiego węzła transportowego wraz z nasłonecznioną skarpą i koroną nasypu, a także na poboczu biegnącej stycznie do terenu inwestycji z zakresu budowy terminala drogi wyłożonej płytami „Jumbo”, stwierdzono występowanie jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. Jest to gatunek objęty częściową ochroną gatunkową. W związku z planowanym zamierzeniem może dojść do zniszczenia lub przekształcenia jej wyżej opisanych siedlisk. Należy jednak zwrócić uwagę, że są to siedliska pochodzenia antropogenicznego, które występują również w otoczeniu planowanej inwestycji, a jaszczurki zwinki charakteryzują się mobilnością, w związku z czym będą mogły przenieść się poza teren prac. Ponadto jest to gatunek szeroko rozpowszechniony w skali kraju oraz regionu.

W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie znacząco wpływać na populację gadów występującą w rejonie inwestycji.

Z dokumentu „Inwentaryzacja fauny chronionej wykonana na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchy Port” wraz z

infrastrukturą towarzyszącą, położonego na północny zachód od Tczewa we wsi Zajązkowo Tczewskie” wynika, że teren inwestycji stanowi miejsce gniazdowania następujących chronionych gatunków ptaków: skowronka *Alauda arvensis*, szczygła *Carduelis carduelis*, bogatki *Parus major*, pliszki żółtej *Motacilla flava*, kosa *Turdus merula*, łożówki *Acrocephalus palustris*, trznadla *Emberiza citrinella*, szpaka *Sturnus vulgaris*, zięby *Fringilla coelebs*, kłaskawki *Saxicola rubicola*, kapturki *Sylvia atricapilla*, cierniówki *Curruca communis*, kwiczoła *Turdus pilaris*, świerszczaka *Locustella naevia*, makolągwy *Linaria cannabina*, świergotka łąkowego *Anthus pratensis*, kukułki *Cuculus canorus*, potrzyszca *Emberiza calandra*, rudzika *Erithacus rubecula*, potrzosa *Schoeniclus schoeniclus*, piecuszka *Phylloscopus trochilus*, gąsiorka *Lanius collurio*, białorzytki *Oenanthe oenanthe*, modraszki *Cyanistes caeruleus*, mazurka *Passer montanus*, pokląskwa *Saxicola rubetra*, piegży *Curruca curruca* i strzyżyka *Troglodytes troglodytes*. Z kolei dokument „Raport z inwentaryzacji przyrodniczej (uzupełnienie inwentaryzacji fauny chronionej) – wykonanej na potrzeby przedsięwzięcia polegającego na budowie intermodalnego terminala kontenerowego „Suchego Portu” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, położoną na północny zachód od Tczewa we wsi Zajązkowo Tczewskie” wskazuje, iż w ramach badań stwierdzono potencjalne gniazdowanie na terenie inwestycji następujących ptaków objętych ochroną gatunkową: sroki *Pica pica* i gąsiorka *Lanius collurio*. Ponadto teren ten może stanowić żerowisko dla takich chronionych gatunków ptaków jak: przepiórka *Coturnix coturnix*, mazurek *Passer montanus*, wróbel *Passer domesticus*, myszołów *Buteo buteo*, skowronek *Alauda arvensis*, trznadel *Emberiza citrinella*, jaskółka dymówka *Hirundo rustica*. Obserwowano też przelot nad terenem inwestycji następujących chronionych gatunków ptaków: kwiczoła *Turdus pilaris*, pliszki siwej *Motacilla alba*, sierpówki *Streptopelia decaocto*, sikory bogatki *Parus major*, gawrona *Corvus frugilegus*, kawki *Corvus monedula*, potrzyszca *Emberiza calandra* oraz błotniaka łąkowego *Circus pygargus*.

W celu ograniczenia wpływu inwestycji na ptaki prace związane z wycinką drzew i krzewów oraz usunięciem wierzchniej warstwy gleby będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, chyba, że specjalista ornitolog stwierdzi, że na przedmiotowym terenie nie występują aktualnie lęgi ptaków. Ze względu na dużą ilość siedlisk o podobnym charakterze w otoczeniu inwestycji, przy zastosowaniu wyżej opisanego warunki inwestycja nie będzie znacząco negatywnie wpływać na chronione gatunki ptaków.

W czasie przeprowadzonych badań nie stwierdzono na terenie występowania nietoperzy. Jedynym gatunkiem ssaka objętym ochroną gatunkową, który został stwierdzony na terenie inwestycji był kret *Talpa europaea*. Jest to gatunek szeroko rozpowszechniony zarówno lokalnie, jak i w skali kraju. Planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie wpływać na populację kreta.

Wdrożenie na etapie realizacji inwestycji wskazanych działań minimalizujących oraz rozwiązań projektowych zminimalizuje wpływ planowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego. Realizacja zamierzenia zgodnie ze wskazanymi warunkami ograniczać będzie wpływ inwestycji na gatunki objęte ochroną prawną oraz formy ochrony przyrody.

W granicach planowanego przedsięwzięcia jedynymi powierzchniowymi obiektami hydrograficznymi są rowy melioracyjne, które pełnią ważną funkcję regulującą stosunki

wodne w rozważanym podłożu. Kolidują one z planowanym przedsięwzięciem i konieczna będzie ich przebudowa. Istniejący układ melioracyjny zostanie przebudowany w sposób niezagrażający pracy systemu melioracyjnego jako całości. Prace ziemne prowadzone w tym kierunku prowadzić mogą do czasowego (krótkotrwałego) zachwiania stosunków wodnych. Stanowiąc mogą również źródło potencjalnego zanieczyszczenia wód (zmętnienie wody, uwalnianie biogenów z naruszanego podłoża, potencjalne wycieki substancji ropopochodnych z używanego sprzętu). Część z zagrożeń będzie ograniczona poprzez — np. używanie sprawnego sprzętu oraz prowadząc stałą kontrolę jego stanu można ograniczyć do minimum zagrożenie związane z wyciekami substancji ropopochodnych.

W zakresie zaopatrzenia w wodę zaplecza budowy przewiduje się podłączenie do sieci wodociągowej lub dowóz wody beczkowozami. W zakresie odprowadzenia ścieków sanitarnych przewiduje się ich zbieranie w szczelnych zbiornikach i wywóz do oczyszczalni ścieków. Plac budowy zostanie zaopatrzone w przenośne kabiny typu TOI-TOI lub kontenery sanitarne, które będą serwisowane przez podmiot posiadający stosowne uprawnienia w tym zakresie.

Oceniając potencjalne zagrożenie dla wód podziemnych, należy zwrócić uwagę, że głównym użytkowym poziomem wodonośnym jest poziom czwartorzędowy — trzeciorzędowy, którego głębokość mieści się w przedziale 50 — 100 m. Stopień zagrożenia jest bardzo niski.

Projektowane zainwestowanie obiektami terminala stanowić będzie przegrodę dla odpływu wód z istniejącego układu melioracyjnego.

Przeprowadzone dotychczas badania rozpoznania warunków gruntowo-wodnych dla projektowanego terminala wykazały, że podłoże charakteryzuje się skomplikowanymi warunkami gruntowo-wodnymi, występowaniem zagęszczonych soczewek piasków i żwirów ponad gruntami słabymi, kwalifikującymi się do wzmocnienia. Przewidywane metody wzmocnienia podłoża zostały opisane we wcześniejszej części opracowania. Wybrana ostatecznie technologia posadowienia obiektów uwzględniać będzie specyfikę warunków gruntowo-wodnych występujących w podłożu i konieczność wyprzedzającej przebudowy istniejącego systemu melioracyjnego. Niezbędne jest takie rozwiązanie projektowe w zakresie przebudowy układu melioracyjnego, które zabezpieczy teren terminala przed podtapianiem, z drugiej strony zabezpieczy sąsiadujący teren przed zalewaniem i umożliwi prawidłowe działanie układu melioracyjnego jako całości. Rozwiązanie takie winno być poprzedzone wykonaniem inwentaryzacji rowów podstawowych i szczegółowych z określeniem kierunków przepływu wód w rowach.

Ujęcie istniejącej melioracji w układ kanałowy musi zostać poprzedzone uszczegóławiającymi badaniami gruntowymi wraz z przeprowadzeniem analiz hydrogeologicznych z uwzględnieniem uzgodnień z gestorami istniejącej infrastruktury. Dla zachowania funkcjonalności układów drenażowych i melioracyjnych na terenie przyległym, po ich „przecięciu” przez obiekty projektowanego terminala, zaprojektowane i wykonane zostaną dodatkowe rowy i drenaże opaskowe wokół terenu zainwestowania. Przestrzenne rozmieszczenie rowów i drenaży oraz rzędne ich posadowienia będą zapewniać stabilizację poziomu wód gruntowych na bezpiecznej rzędnej i prawidłowe działanie systemów istniejących na gruntach przyległych.

Funkcjonowanie terminalu przeładunkowego będzie się wiązało z wykorzystaniem wody. Woda będzie wykorzystywana na cele socjalno-bytowe pracowników i kierowców, na cele technologiczne oraz na cele ppoż. Dodatkowo woda wodociągowa wykorzystywana będzie do podlewania zieleni, myjki ciśnieniowej do mycia kontenerów, tirów, cystern i stanowiska dla uszkodzonych kontenerów.

W wyniku funkcjonowania przedsięwzięcia będą powstawać ścieki socjalno-bytowe oraz ścieki przemysłowe.

Ścieki socjalno-bytowe (sanitarne) będą powstawały praktycznie we wszystkich obiektach, ponieważ zakłada się, że będą one wyposażone co najmniej w pomieszczenia wc. Ze względu na charakter wykonywanych prac, część pracowników będzie korzystała z natrysków na terenie zakładu. Łazienki będą również zlokalizowane w obiekcie hotelowym. Powstające ścieki będą miały charakter i skład typowych ścieków bytowych. Ścieki będą kierowane do zakładowej kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej. Zakłada się budowę przepompowni ścieków sanitarnych, dzięki której, za pośrednictwem rurociągu tłoczego, ścieki będą oprowadzane do tłoczni w Zajączkowie, a następnie do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej i do oczyszczalni ścieków w Tczewie. Przewidywana ilość ścieków bytowych odprowadzanych z obiektu kształtuje się na poziomie 90% zapotrzebowania wody i wynosić będzie: $Q_{hmax} 3,15 \text{ m}^3/\text{h}$.

Ścieki przemysłowe będą powstawały w wyniku mycia kontenerów, tirów; cystern, tank-kontenerów; mycia taboru kolejowego; z płukania stanowiska dla uszkodzonych kontenerów oraz w wyniku mycia pojazdów będących na wyposażeniu terminalu. Ścieki przemysłowe z procesu mycia kontenerów lub urządzeń placowych po podczyszczeniu będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej. W obrębie inwestycji wykonane zostaną szczelne wanny, w których umieszczane będą uszkodzone kontenery, dodatkowo w miejscach generowania ścieków technologicznych wykonane zostaną lokalne zbiorniki. W szczelnych wannach będą wykonywane prace zabezpieczające, odwodnienie wanny będzie zabezpieczone zasuwą, która będzie służyła do usuwania czystej wody z opadów atmosferycznych; ewentualny wyciek z uszkodzonego kontenera będzie gromadził się w wannie po zamknięciu zasuw, a wyciek będzie usuwany przez uprawnione służby, zgodnie z wymogami bezpieczeństwa.

Z informacji uzyskanych od inwestora wynika, że na innych podobnych obiektach ścieki z myjni (np. kontenerów, tirów, cystern) są odprowadzane do zgrubnego oczyszczenia do szlamownika, następnie do wyeliminowania substancji ropopochodnych do separatora z deflektorem i z blokadą, oraz zbiornikiem uśredniającym. Po osiągnięciu przez ścieki odpowiednich parametrów (ustalonych przez miejską oczyszczalnię ścieków) są wprowadzane do kanalizacji sanitarnej i odprowadzane do oczyszczalni ścieków. Takiego rozwiązania nie przewiduje jednak obowiązujący plan miejscowy. Ewentualna zmiana rozwiązania będzie możliwa po zmianie zapisów planu miejscowego.

Ilość ścieków przemysłowych szacuje się na około 40 m^3 na dobę.

Wody deszczowe i roztopowe z dachów oraz ciągów pieszych będą ujęte w szczelny system kanalizacji deszczowej i odprowadzane bezpośrednio do zbiorników magazynujących wody deszczowe. Wody takie uważa się za umownie czyste.

Wody opadowe z obszaru dróg, placów składowych parkingów oraz torowisk, będą zbierane przy pomocy odwodnień liniowych oraz wpustów lokalnych do wewnętrznej sieci kanalizacji deszczowej i oczyszczane będą przez układ wysokosprawnych osadników oraz separatorów ropopochodnych. Wody te będą spełniały warunki określone w przepisach prawa, tzn. że zawartość węglowodorów ropopochodnych nie przekroczy 15 mg/l, a zawiesiny ogólnej 100 mg/l. Następnie wody będą oprowadzane do zbiorników retencyjnych, magazynujących wody deszczowe. Według danych koncepcyjnych wymagana pojemność czynna zbiorników wynosi około 19640 m³.

Strefa magazynowania kontenerów niebezpiecznych będzie posiadała odpowiednie zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do systemu kanalizacji deszczowej ewentualnych awaryjnych wycieków substancji niebezpiecznych.

Nadmiar wód ze zbiorników retencyjnych odprowadzany będzie systemem rowów do odbiornika naturalnego, którym najprawdopodobniej będzie ciek naturalny Młyński Rów (Struga Młyńska Tczew), będący dopływem Motławy. Warunki odprowadzania tych wód określone będą w pozwoleniu wodnoprawnym.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest też zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2021, poz. 2233 ze zm.).

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych (JCWP):
 - kod PLRW2000486999 — Motława od dopł. z Lubiszewa do ujścia wraz z Radunią od Kanału Raduńskiego do ujścia i Kłodawą od Styny do ujścia. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako dobry (potencjał ekologiczny dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021, poz. 1098 ze zm.), planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami chronionymi,
- podziemnych (JCWPd):
 - kod PLGW200013 — JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowana inwestycja, z uwagi na zakres przewidzianych prac oraz z uwagi na zastosowanie środków minimalizujących negatywny wpływ na środowisko wodne nie wpłynie w negatywny sposób na stan ekologiczny, w tym na: elementy fizykochemiczne,

hydromorfologiczne i biologiczne oraz stan chemiczny, określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1475) w odniesieniu do realizacji, eksploatacji, likwidacji inwestycji/działania.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Podczas realizacji inwestycji powstaną odpady typowe dla prac budowlanych obiektów. Prawdopodobne ilości powstających odpadów zostały przedstawione poniżej.

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Źródło i rodzaj odpadu	Masa odpadów Mg/czas budowy
Odpady niebezpieczne				
1.	17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
2.	17 05 07*	Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
3.	17 09 03*	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu (w tym odpady zmieszane) zawierające substancje niebezpieczne	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	2,0
Odpady inne niż niebezpieczne				
4.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Opakowania po materiałach budowlanych wykonane z papieru – worki, beczki, gilzy papierowe.	5,0
5.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	Opakowania po materiałach budowlanych wykonane tworzyw sztucznych – folia opakowaniowa, palety z tworzyw sztucznych, butelki, beczki.	2,0
6.	15 01 03	Opakowania z drewna	Opakowania po materiałach budowlanych - palety drewniane.	4,0
7.	15 01 04	Opakowania z metali	Opakowania z metali po materiałach budowlanych – puszki, beczki,	4,0

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Źródło i rodzaj odpadu	Masa odpadów Mg/czas budowy
			taśmy opakowaniowe.	
8.	15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	opakowaniowe po materiałach budowlanych – odpady z materiałów niedających się rozdzielić	5,0
9.	15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	Zmieszane odpady opakowaniowe po materiałach budowlanych – odpady zbierane nieselektywnie.	0,5
10.	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych – niewykorzystana zaprawa, gruz betonowy	5,0
11.	17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych – uszkodzone płytki ceramiczne, armatura sanitarna	1,5
12.	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	2,5
13.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	10,0
14.	17 01 82	Inne niewymienione odpady	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	10,0
15.	17 02 01	Drewno	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
16.	17 02 02	Szkło	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
17.	17 02 03	Tworzywa sztuczne	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
18.	17 03 80	Odpadowa papa	Odpady powstające w trakcie robót budowlanych	5,0
19.	17 04 05	Żelazo i stal	Złom budowlany – kawałki kształtowników, rury, druty, blachy, itp.	10,0
20.	17 04 07	Mieszanki metali	Odpady metali powstające podczas budowy – mieszanki metali trudne do rozseparowania	10,0
21.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	Odpady powstałe podczas budowy, przebudowy, remontu – odpadowe kable elektryczne	2,0
22.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 05	Odpady powstałe podczas budowy z wykopów	
23.	17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inne niż wymienione w 17 05 07	Odpady powstałe podczas budowy	10,0

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Źródło i rodzaj odpadu	Masa odpadów Mg/czas budowy
24.	17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	Odpady powstałe podczas budowy	10,0
25.	17 07 80	Usunięte tynki, tapety, okleiny itp.	Odpady powstałe podczas budowy	10,0
26.	17 08 02	Materiały konstrukcyjne zawierające gips inne niż wymienione w 17 08 01	Odpady powstające podczas budowy – kawałki płyt gipsowo-kartonowych	5,0
27.	17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	Odpady powstałe podczas prac budowlanych	100,0

W czasie eksploatacji przedsięwzięcia będą powstawać przede wszystkim odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne działanie terminala. Pod uwagę należy również brać fakt, że na terenie analizowanej inwestycji może dochodzić do wypadków, kolizji i zdarzeń losowych. Może to prowadzić do powstania odpadów z podgrupy 16 81 – odpady powstałe z wypadków i zdarzeń losowych. Źródła i rodzaje potencjalnych odpadów w fazie eksploatacji zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Szacowana ilość w Mg/rok
Odpady niebezpieczne			
1.	13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	2
2.	13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	2
3.	13 01 10*	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	1
4.	13 05 01*	Mieszanka odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	Brak danych
5.	15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,5
6.	15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	0,5
7.	16 01 07*	Filtry olejowe	0,5
8.	16 81 01*	Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	brak danych
Odpady inne niż niebezpieczne			

9.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	1
10.	15 01 03	Opakowania z drewna	1
11.	15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	0,5
12.	16 01 03	Zużyte opony	20
13.	16 01 12	Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	10
14.	16 02 16	Elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	15
15.	16 81 02	Odpady inne niż wymienione w 16 81 01	brak danych
16.	17 04 05	Żelazo i stal	100
17.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	40
18.	20 03 06	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych	brak danych

Odpady magazynowane będą w szczelnych zamykanych pojemnikach/kontenerach, co zabezpieczy je przed działaniem czynników atmosferycznych.

Sposób postępowania z odpadami będzie zgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi. Będzie miał również charakter wieloetapowego działania:

- minimalizacji powstających odpadów;
- zapewnienia zgodnego z zasadami ochrony środowiska odzysku;
- zapewnienie zgodnego z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwiania odpadów.

Wszystkie odpady magazynowane będą w sposób selektywny, nie zagrażający środowisku.

Odpady będą przekazywane podmiotom posiadającym właściwe uzgodnienia z zakresu gospodarowania odpadami, które uzyskały zezwolenia właściwych organów (marszałka, starosty) na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami (odzysk, unieszkodliwianie, transport, zbieranie).

Przedmiotowy zakład nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących spowodować ryzyko wystąpienia poważnej awarii w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r. poz. 138). W zakładzie nie ma substancji mogących spowodować pogorszenie stanu środowiska w znacznych rozmiarach.

Awarie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia mogą wystąpić między innymi w przypadku:

- zderzenia wagonów z kontenerami;
- wykolejenia wagonu;
- zderzenia z pojazdem samochodowym (pojazdami);

- uszkodzenia systemów zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniami.

Szczególne znaczenie mają awarie z udziałem pojazdów i kontenerów, w których przewożone są ładunki niebezpieczne. Potencjalne zagrożenia z udziałem ładunków niebezpiecznych mogą powodować:

- zagrożenia życia i zdrowia ludzi, zwierząt oraz roślin, w wyniku skażenia biologicznego i chemicznego, pożaru, wybuchu czy zapylenia;
- zanieczyszczenie powietrza, wód podziemnych i powierzchniowych, gleb przez skażenie biologiczne, skażenie chemiczne, zmiany termiczne.

Ryzyko wystąpienia awarii w transporcie z udziałem materiału niebezpiecznego jest wprost proporcjonalne do prawdopodobieństwa zaistnienia wypadku oraz do rozmiaru szkód spowodowanych tym wypadkiem. Stopień występującego zagrożenia dla życia, zdrowia i środowiska w wyniku awarii zależy między innymi od czynników środowiskowych, mających negatywny wpływ na warunki transportu, wyposażenia w infrastrukturę techniczną terenu, przez który przebiega droga transportu materiałów niebezpiecznych. Rozwiązywanie problemów wystąpienia poważnych awarii zagrożeń realizowane jest poprzez:

- przeciwdziałanie ich powstawaniu;
- prowadzenie akcji ratowniczych dla likwidacji awarii i jej skutków;
- usuwanie skutków awarii w celu przywrócenia stanu przed jej wystąpieniem.

Przeciwdziałanie poważnym awariom przy przewozie materiałów niebezpiecznych, w tym materiałów szczególnie niebezpiecznych, polega między innymi na ścisłym przestrzeganiu szczegółowych przepisów międzynarodowych i krajowych określających warunki przewozów. Prowadzenie akcji ratowniczej, likwidacja i usuwanie skutków awarii lub katastrof zaistniałych w realizacji przewozu materiałów niebezpiecznych zawarte w obowiązujących przepisach aktów wykonawczych, instrukcjach, zarządzeniach i regulaminach. Ograniczenie skutków poważnych awarii wiąże się z możliwością szybkiej interwencji służb ratowniczych, głównie z możliwością możliwie szybkiego i bezkolizyjnego dotarcia na miejsce zdarzenia, co zależy od ustaleń planów operacyjno-ratowniczych, w tym planu ratownictwa zintegrowanego. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie skutków awarii są wyspecjalizowane Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej, dysponujące specjalistycznym sprzętem. Istotnym jest, aby służby ratownictwa miały dostęp i mogły wykorzystać w przypadkach wystąpienia awarii istniejące możliwe zabezpieczenia, służące minimalizacji skali awarii, zwłaszcza w wyniku kolizji taboru kolejowego lub pojazdów samochodowych przewożących ładunki niebezpieczne, których uwolnienie do środowiska wiąże się z zagrożeniem życia, zdrowia i komponentów środowiska.

W ramach realizacji przedsięwzięcia już na obecnym etapie bierze się pod uwagę ograniczenie skutków potencjalnych awarii. Przykładowo:

- Stanowisko dla uszkodzonych kontenerów zostanie zaprojektowane w formie szczelnej wanny. W celu uniknięcia przedostania się substancji niebezpiecznych do kanalizacji sanitarnej i deszczowej na odpływach zabudowane zostaną zasuwy, które mają być stale zamknięte i otwierane tylko pod nadzorem dla opróżnienia wanny przykładowo z czystej wody z opadów atmosferycznych lub po stwierdzeniu neutralizacji ścieków. Ścieki zawierające substancje szkodliwe będą gromadzone w wannie do czasu opróżnienia przez wyspecjalizowane służby;
- Wody opadowe ze strefy składowania odpadów niebezpiecznych będą odprowadzane do systemu kanalizacji deszczowej, a w przypadku wycieku substancji

niebezpiecznych ścieki będą odprowadzane do szczelnych bezodpływowych zbiorników. Ścieki ze zbiorników będą następnie unieszkodliwiane zgodnie z przepisami szczegółowymi związanymi z gospodarką odpadami;

- Na terenie terminala przewidziano sieć hydrantową zasilaną obwodowo z zbiorników przeciwpożarowych.

Podsumowując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił, co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani w znaczący sposób na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane w znaczących ilościach ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby jej realizacja czy eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała skumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie przedsięwzięciami;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji. Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do czasu realizacji przedsięwzięcia;
- na etapie realizacji inwestycji przewiduje się czasowy wzrost zanieczyszczenia atmosfery i natężenia hałasu oraz wibracji, w wyniku pracy sprzętu budowlanego, transportu materiałów budowlanych oraz składowania materiałów budowlanych (potencjalne źródło pylenia). Ponadto realizacja inwestycji powodować będzie powstawanie odpadów, głównie budowlanych. Będzie to oddziaływanie krótkookresowe, odwracalne, ograniczone do fazy budowy;
- w związku z realizacją i funkcjonowaniem planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się wystąpienia znaczących emisji zanieczyszczeń. W zakresach dotyczących oddziaływania hałasu oraz warunków aerosanitarnych planowana inwestycja nie wiąże się z przekroczeniem dopuszczalnych norm i nie narusza przepisów obowiązujących na terenach podlegających ochronie. Wobec powyższego nie zachodzi potrzeba stosowania dodatkowych środków i technologii zabezpieczających przed tymi oddziaływaniami;
- planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, ani inne tereny ochrony przyrodniczej, bądź o wysokich walorach krajobrazowych i kulturowych podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody;
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;

- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. ustawy OOS, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
 - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
 - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy;
- planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

W dniu 17.05.2022r. do tutejszego organu wpłynęło pismo Pana Tomasza Brange, właściciela działki nr 57/1 obręb Zajączkowo, gmina Tczew. Organ uznał Pana Tomasza Brange za stronę postępowania. po dostarczeniu w dniu 07.06.2022r. wypisu z rejestru gruntów. Strona we wniosku z dnia 17.05.2022r. wniosła zastrzeżenia dotyczące przekroczenia standardów jakości środowiska na swojej nieruchomości w wyniku realizacji i funkcjonowania przedmiotowej inwestycji. Dodatkowo uwagi dotyczyły ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem jako nieruchomość o charakterze zabudowy jednorodzinnej, a nie zagrodowej.

Nieruchomość znajdująca się we władaniu Strony, zgodnie z uchwałą nr XXXV/532/05 Rady gminy Tczew z dnia 16 listopada 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Zajączkowo, gmina Tczew, oznaczonego nr 6.2 (Dz. Urz. woj. pomor. Z 2006 r. Nr 16 poz. 311) nie stanowi zabudowy jednorodzinnej, lecz należy do zabudowy zagrodowej, oznaczonej w części graficznej planu w granicach obszaru 1.RM.

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), dopuszczalny poziom hałasu dla terenów określanych w planach miejscowych jako zabudowa zagrodowa nie może przekraczać odpowiednio:

- 65 dB w ciągu dnia i 56 dB w ciągu nocy, w przypadku hałasu generowanego przez drogi i linie kolejowe;
- 55 dB w ciągu dnia i 45 dB w ciągu nocy, w przypadku hałasu generowanego przez inne obiekty i urządzenia.

Z tego względu brak jest uzasadnienia do przyznania słuszności argumentacji skarżącego, że w obrębie jego działki obowiązują bardziej rygorystyczne ograniczenia pod względem akustycznym (50 dB w ciągu dnia oraz 40 dB w ciągu nocy). Powyższe wynika z przywołanych wyżej obowiązujących regulacji prawnych, w tym z ustaleń aktu prawa miejscowego, obowiązującego na terenie nieruchomości Strony.

Niemniej jednak tutejszy organ nałożył w niniejszej decyzji warunki, które pozwolą zabezpieczyć przedmiotową nieruchomość. Dotyczą one przede wszystkim:

- na etapie realizacji inwestycji przedsięwzięcia ograniczenia prędkość ruchu pojazdów na terenie budowy do 30km/h; zapewnienie mycie kół pojazdów opuszczających teren budowy, w warunkach suchej i wietrznej pogody zraszanie powierzchnie utwardzone oraz zmagazynowane przyzmy gruntu;

- roboty budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowa zagrodowa) będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej przy zastosowaniu przenośnych ekranów akustycznych. Dodatkowo, wzdłuż południowej granicy obszaru terminala przy drodze gminnej położonej na działce ewidencyjnej nr 54, obręb Zajączkowo, gmina Tczew na odcinku 300 metrów, wybudowanie ekranu akustycznego wysokości 6,0 m oddalonego od istniejących budynków na odległość minimum 32,0 m. Oprócz projektowanego ekranu akustycznego, zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania terenu, wzdłuż istniejącej drogi gminnej wykonany zostanie 12 metrowego pas zieleni wysokiej;
- przed przystąpieniem do robót przeprowadzenie inwentaryzacji stanu obiektów budowlanych położonych w odległości 50 m i mniejszej od terenu realizacji przedsięwzięcia, narażonych na oddziaływanie wynikające z emisji drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Prace budowlane, w tym w szczególności prace polegające na wzmocnieniu gruntu, planowane do realizacji o odległości mniejszej niż 50 m od budynków mieszkalnych będą prowadzone w taki sposób aby amplituda drgań w płaszczyźnie poziomej mierzona na fundamencie monitorowanego obiektu nie przekraczała poziomu odpowiadającego Strefie II w Skali Wpływów Dynamicznych SWD I zgodnie z zapisami Polskiej Normy PN-85/B-02170;
- droga gminna położona na obszarze działki ewidencyjnej nr 54 (droga dojazdowa do nieruchomości — dz. nr 57/1) nie będzie wykorzystywana w ramach budowy ani eksploatacji terminala. Budowa przedsięwzięcia nie będzie przyczyną ograniczenia przejezdności drogi gminnej prowadzącej do dz. nr. 57/1 obręb Zajączkowo;
- w celu ograniczenia emisji spalin oraz hałasu do atmosfery urządzenia przeładunkowe RTG oraz RMG pracujące w ramach terminala zasilane będą energią elektryczną.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje przebudowę istniejącego układu melioracyjnego, które zabezpieczą tereny sąsiadujące przed zalewaniem. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na gospodarkę wodną obszaru sąsiadującego z inwestycją.

Wyniki modelowania w zakresie emisji gazów i pyłów w sąsiedztwie projektowanej inwestycji, uwzględniające ruch pojazdów osobowych i ciężarowych w ciągu doby oraz funkcjonowanie kotłowni gazowych w projektowanych budynkach. Główna brama wjazdowa — wyjazdowa na terminal została zaprojektowana w odległości około 530 m od istniejących zabudowań zlokalizowanych na działce nr 57/1. Analiza przedłożonych materiałów wykazuje, że obszar nieruchomości nr 57/1 obręb Zajączkowo nie jest narażony na ponadnormatywne oddziaływanie ze względu na zanieczyszczenie atmosferyczne. Inwestor w ramach przedsięwzięcia nie planuje budowy stacji paliw. Dodatkowo, w celu ograniczenia emisji spalin, planowane budynki ogrzewane będą nowoczesnymi systemami, wspomaganymi kotłami gazowymi oraz panelami fotowoltaicznymi.

Tutejszy organ nałożył na inwestora obowiązek mycia kół pojazdów opuszczających teren budowy ze względu na potrzebę ograniczenia wtórnego zapylenia powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia. Z tej samej przyczyny stwierdził potrzebę zraszania powierzchni utwardzonych, jak również zmagazynowanych przyzmu gruntu w warunkach suchej i wietrznej pogody. Powyższe uwzględnia potrzebę minimalizacji negatywnych oddziaływań od planowanej inwestycji także w zakresie ochrony powietrza.

Podsumowując tut. organ informuje, iż przedmiotowa inwestycja dzięki zastosowanym rozwiązaniom projektowym nie wprowadzi ograniczeń w zagospodarowaniu i użytkowaniu działki 57/1 obręb Zajęczkowo, zgodnych z jej aktualnym przeznaczeniem zarówno na etapie użytkowania jak i realizacji inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.10.2022.AT.12 z dnia 11.08.2022 r., działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony o zakończeniu zbierania dowodów w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranego materiału dowodowego, ze wskazaniem iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

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

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 ze zm.*) uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (*tekst jedn. Dz. U. z 2021 poz. 2233 ze zm.*);
- w zakresie prawidłowej eksploatacji urządzeń, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 ze zm.*);
- gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. (*Dz. U. z 2022 r., poz. 699*);

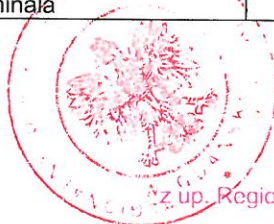
obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 *ustawy OOS* w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

	kontenerów	
	- powierzchnia dróg wewnętrznych - komunikacji kołowej	około 65 759 m ²
	- powierzchnia chodników	około 13 340 m ²
	- powierzchnia placu do obsługi technicznej	około 43 901 m ²
	- powierzchnia miejsc parkingowych samochodów ciężarowych	około 13 792 m ²
	- powierzchnia miejsc parkingowych samochodów osobowych	około 6 305 m ²
	- powierzchnie inne	około 8 430 m ²
	Powierzchnia biologicznie czynna w tym:	około 75 102,1 m²
	powierzchnia biologicznie czynna - zieleń (wysoka i niska)	około 63 732,1 m ²
	powierzchnia biologicznie czynna - zbiorniki otwarte wody	około 11 370 m ²
	Powierzchnia zabudowy	Etap I – 30 690 m², Etapy kolejne – 51 690 m² *
W zakresie transportu kolejowego poza terenem terminala:		
	Tory na terenie PKP – poza granicami terminala	ok. 4,7 km



z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Janusz

Marek Ziółkowski

p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Regionalny Konserwator Przyrody

NACZELNIK
Anna Teleszewska

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, zgodnie z art. 127 a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.).

Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płożenie 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.).

z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku



Marek Ziolkowski

p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Regionalny Konserwator Przyrody

Otrzymują:

1. Pan Leszek Rakoczy Projekt 1 Sp. z o. o. 40-013 Katowice, ul. Staromiejska 13A
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tczewie, ul. Obrońców Westerplatte 10, 83-110 Tczew
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 80-804 Gdańsk, ul. Ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19

NACZELNIK
Anna Rogaczewska



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

**Załącznik do decyzji znak
RDOŚ-Gd-WOO.420.10.2022.AT.16**

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Terminala Intermodalnego [Intermodal Container Yard (ICY)] pod nazwą „Brama Pomorza - Suchy Port w Zajączkowie Tczewskim”. Terminal stanowić będzie potężne zaplecze dystrybucyjno - przeładunkowe, które umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu oraz odwrotnie, jak i w relacjach wewnątrz europejskich z zachodu na wschód i z północy na południe 7 dni w tygodniu 24 h/dobę. Inwestycja poprawi dostępność komunikacyjną Pomorza, jak również umożliwi skuteczne konkurowanie portów Gdańska, Gdyni i Elbląga z portami międzynarodowymi. Projekt ma odciążać obwodnicę Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów z kontenerami i przenieść ruch ładunków z układu drogowego Gdańska, Gdyni i Sopotu na układ kolejowy. Na terenie terminala, jako centrum dystrybucyjne, funkcjonować będą również magazyny dekonsolidacyjne i konsolidacyjne ładunków kontenerowych.

Wybrane parametry techniczne

1. Teren inwestycyjny o powierzchni całkowitej około 71,09 hektara, w tym:
 - a) zakres terminala intermodalnego: około 63,74 hektara;
 - b) zakres inwestycji kolejowej: około 7,35 hektara.
2. Powierzchnia składowa terminala: około 28 921 TEU;
3. Zdolność przeładunkowa terminala: około 1,0 mln TEU rocznie;
4. Powierzchnie magazynowe: około 39 000 m², obejmujące zakresem dwa budynki: jeden budynek - o powierzchni magazynowej około 19 000 m² (w etapie I) i drugi budynek o powierzchni magazynowej około 20 000 m² (w kolejnych etapach);
5. Tory bocznicowe - przeładunkowe obsługiwane przez bramowe suwnice kolejowe typu RMG;
6. Tory bocznicowe – odstawcze i manewrowe;

Projektowane zagospodarowanie terenu obejmuje część terminalową i poza terminalową:

Część poza terminalową inwestycji

W skład części poza terminalowej wchodzi:

- j) Zjazd z drogi krajowej DK 91;
- k) Zjazd z drogi wewnętrznej do istniejącej zabudowy jednorodzinnej poza zakresem inwestycji;
- l) Rondo – wjazdowo-wyjazdowe, z dwoma pasami ruchu, łączące część terminalową i poza terminalową inwestycji;
- m) Zjazd z ronda nr 1, stanowiący dojazd do:
 - budynku magazynowego, o powierzchni ok. 19 000 m² wraz z zapleczem biurowo-socjalnym, o powierzchni ok. 3000 m²; z przyległymi parkingami, w ilości ok. 114;
 - budynku biurowego, wraz z parkingami dla samochodów osobowych, w ilości ok. 250 m.p.
- n) Zjazd z ronda nr 2, stanowiący dojazd do:
 - budynku Administracji Celno-Skarbowej, z przyległym budynkiem kontroli celnej pojazdów ciężarowych;
 - budynku hostelowego z zapleczem gastronomicznym;
 - parkingu dla samochodów ciężarowych, w ilości ok. 64 m. p.;
 - budynku z ogólnodostępnymi sanitariatami dla kierowców.
- o) Zjazd z ronda nr 3, stanowiący dojazd do zamkniętej części terminala;
- p) Zjazd z ronda nr 4, stanowiący dojazd do:
 - parkingu dla samochodów ciężarowych, w ilości ok. 70 m. p.;
 - budynku z ogólnodostępnymi sanitariatami dla kierowców.
- q) Realizowane w kolejnych etapach - niezależne połączenie z częścią terminalową w postaci drogi utwardzonej biegnącej wzdłuż terenów kolejowych stanowiący dojazd do budynku naprawy taboru kolejowego;
- r) Ekran akustyczny o długości ok. 300 m, oddzielający inwestycję od istniejących zabudowań.

Zamknięta część terminalowa inwestycji

Składa się z:

- a) Strefy bramy wjazdowej z układem dwóch pasów wjazdowych z urządzeniami OCR (optyczne rozpoznawanie znaków) z wagami samochodowymi, przechodzącymi w 5 pasów wjazdowych ze szlabanami prowadzącymi na terminal, każdy z pasów wjazdowych wyposażony będzie w bramownice - podesty i urządzenia do kontroli stanu technicznego wjeżdżających samochodów; z zatoką postojową i zlokalizowanym przy niej budynkiem obsługi bramy;
- b) Strefy bramy wyjazdowej z układem dwóch pasów wyjazdowych z urządzeniami OCR z wagami samochodowymi, przechodzącymi w 4 pasy wyjazdowe zakończone szlabanami; bramy wyjazdowe wyposażone będą również w bramownice - podesty i urządzenia do kontroli stanu technicznego wyjeżdżających środków transportu;
- c) Strefy napraw urządzeń placowych, w tym:

- budynek warsztatowy z zapleczem socjalnym i magazynowym;
- plac do naprawy urządzeń przeładunkowych i transportowych;
- plac parkingowy z wiatą dla urządzeń przeładunkowych oraz transportowych z wiatą do naprawy kontenerów oraz miejscem składowym dla kontenerów uszkodzonych;
- zasięg na gazy techniczne;
- wanna do mycia kontenerów;
- magazyn do przechowywania soli drogowej i piasku;
- budynek gospodarczy;
- wiaty na odpady segregowane i mieszane.

d) Strefy składowania kontenerów w tym:

- Terminal chemiczny – w postaci ogrodzonej strefy składowania kontenerów z materiałami niebezpiecznymi. Plac został podzielony na pięć stref składowania. W ramach placu zaprojektowano budynek myjni, wyposażony w profesjonalne urządzenia służące do mycia środków transportu, w tym tank kontenerów oraz cystern samochodowych. Powstające ścieki podczyszczane będą w zaprojektowanej wyłącznie dla tego celu kontenerowej oczyszczalni ścieków.

Uszkodzone, ciekące kontenery lub cysterny będą składowane w specjalnie do tego celu zaprojektowanych wannach, z których substancje odprowadzone będą do szczelnych zbiorników oraz utylizowane.

W ramach strefy nr 1 przewidziano składowanie ładunków:

- klasy 2: gazy palne (2.1) (maksymalnie 2 warstwy);
- klasy 2: gazy trujące (2.3) (maksymalnie 1 warstwa);
- klasy 3: I i II GP - ciecze palne (maksymalnie 2 warstwy) oraz III GP ciecze palne (maksymalnie 2 warstwy), oraz zagrożenia dodatkowe (maksymalnie 2 warstwy);
- klasy 4.1: I i II GP - stałe zapalne (1 warstwa);
- klasy 4.2: I i II GP - samozapalne (1 warstwa);
- klasy 4.3: I i II GP - reagujące z wodą – gaszone pianą (1 warstwa).

W ramach strefy nr 2 przewidziano składowanie ładunków:

- klasy 4.1: III GP - stałe zapalne (3 warstwy);
- klasy 4.2: III GP - samozapalne (3-4 warstwy);
- klasy 4.3: III GP - reagujące z wodą – gaszone pianą (3 warstwy).

W ramach strefy nr 3 przewidziano składowanie ładunków:

- klasy 5.1: materiały utleniające (4 warstwy);
- klasy 6.1: materiały trujące (2-3 warstwy);
- klasy 2: gazy niepalne nietrujące (4 warstwy).

W ramach strefy nr 4 przewidziano składowanie ładunków:

- klasy 8: materiały żrące (3-4 warstwy);

- klasy 9: inne materiały niebezpieczne (4 warstwy).

W ramach strefy nr 5 przewidziano składowanie ładunków:

- klasy 1: materiały wybuchowe (1 warstwa);
- klasy 5.2: nadtlenki organiczne (1 warstwa);
- klasy 4.1: samoreaktywne / polimeryzujące (1 warstwa).

Kontenery na terminalu chemicznym, obsługiwane będą urządzeniami przeładunkowymi typu Reachstacker.

- Plac składowy dla kontenerów pełnych i pustych, z 16 strefami składowania, o powierzchni do 4 000 m² każda, w tym dwie strefy składowe dla kontenerów wymagających podłączenia do zasilania, do tego celu zaprojektowano również podesty ze schodami umożliwiające dostęp operatora do kontenera; na placu przewiduje się składowanie kontenerów w 7-miu rzędach i 5-ciu warstwach; przeładunek kontenerów odbywać się będzie za pomocą samojezdnych suwnic typu RTG;
 - Depot Kontenerowy dla składowania długookresowego kontenerów pustych; w ramach depotu przewiduje się składowanie kontenerów maksymalnie w 12-tu rzędach i 5-ciu warstwach; obsługa przeładunkowa kontenerów pustych odbywać się będzie przy użyciu urządzeń typu Emptyhandler;
 - Inwestycja przewiduje zamiennie budowę drugiego budynku magazynowego o powierzchni ok. 20 000 m² w miejsce Depotu Kontenerowego;
- e) Obsługi komunikacyjnej, w zakresie której, zaprojektowano między bramami wjazdowymi, a placami;
- Układ drogowy dla samochodów ciężarowych oraz urządzeń przeładunkowych;
 - Wjazdy pożarowe;
 - Parkingi dla samochodów osobowych dla strefy biurowej, warsztatowej i obsługi terminala;
 - Parking dla pojazdów ciężarowych;
 - Ciągi komunikacyjne dla ruchu pieszych.
- f) Układów drogowych, w ramach których wskazano 5 lokalizacji dla zbiorników na paliwo ON dla potrzeb tankowania urządzeń przeładunkowych, ciągników terminalowych oraz lokomotyw manewrowych.
- g) Zieleni izolacyjnej i uzupełniającej.

W ramach infrastruktury technicznej zaprojektowano:

- a) Zbiorniki otwarte oraz zamknięte podziemne na wody deszczowe;
- b) Rowy odwadniające;
- c) Przepompownie;
- d) Zbiorniki pożarowe;
- e) Sprężarkownię powietrza;
- f) Stacje transformatorowe;
- g) Maszty oświetleniowe;
- h) Instalacje hydrantowe;
- i) Dedykowane instalacje gaszenia pianą na terminalu chemicznym.

Przedsięwzięcie w części kolejowej przewiduje

- a) W zamkniętej części terminalowej:
 - i) Strefę przeładunkową pociągów wagon – wagon; wagon – bufor; bufor – wagon; wagon - ciągnik placowy; ciągnik placowy – wagon, bufor - ciągnik placowy; ciągnik placowy – bufor;
 - j) Dwa układy torowe dla kolejowych suwnic bramowych typu RMG;
 - k) 5 stref buforowych dla krótkoterminowego składowania kontenerów; każda ze stref o długości ok. 750 m, dwa rzędy, trzy warstwy;
 - l) Układ torów manewrowo odstawczych dla obsługi bocznic terminalowej;
 - m) Budynek nastawni kolejowej;
 - n) Strefę obsługi technicznej bocznicy, w tym:
 - Warsztat naprawy taboru kolejowego;
 - Wydzielone miejsce do mycia wagonów;
 - Plac składowy części zamiennych do wagonów;
 - Wiata na odpady segregowane;
 - Zasiłek na gazy techniczne.
 - Tory dojazdowe, manewrowe, rozjazdy, zapory, kozły oporowe, słupy i bramownice trakcji elektrycznej oraz bramy kolejowe;
 - Kontenerowe Sterownice Ruchem Kolejowym (SRK), itp.
- b) W strefie poza terminalem:
 - g) Kolejowy skaner RTG – obsługujący tory wjazdowe z kierunku: Gdyni i Gdańska, dla celów kontroli towarów, prowadzonej przez Administrację Celno-Skarbową;
 - h) Bramownice OCR – dla automatycznego systemu rozpoznania numerów;
 - i) Urządzenia monitorujące stan techniczny taboru kolejowego;
 - j) Budowę drogi dojazdowej – technicznej wraz z rowem odwadniającym;

- k) W Etapie I przewidziano na kierunku północnym budowę dwóch torów wyciągowych (nr. 431 i 432), o długościach użytecznych: 648 m i 680 m, co pozwala na zlokalizowanie ich w zamkniętym terenie kolejowym PKP PLK;
- l) Jako wariant w kolejnych etapach, przewidziano wydłużenie ww. torów wyciągowych (nr 431 i 432), do długości użytecznej ok. 774 m, umożliwiające obsługę pociągów o długościach 750 m.

W zakresie instalacji planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- a) Instalacje sprężonego powietrza dla potrzeb:
 - Bocznicy kolejowej i stanowiska prób hamulca;
 - Hali napraw taboru kolejowego;
 - Hali napraw urządzeń placowych;
 - Warsztatów napraw kontenerów.
- b) Sieć hydrantową z dwoma zbiornikami wody i pompami;
- c) Instalację zewnętrzną do gaszenia pianą na terenie terminala chemicznego;
- d) Instalacje fotowoltaiczne instalowane na dachach budynków;
- e) Sieć wodociągową podłączoną do sieci miejskiej;
- f) Instalację kanalizacji deszczowej tłocznej z separatorami na substancje ropopochodne lub inne niebezpieczne substancje chemiczne;
- g) Sieć kanalizacji sanitarnej z kanałami tłocznymi do odbiornika kanalizacji sanitarnej gminnej;
- h) Sieć grawitacyjną kanalizacji deszczowej z systemem odwodnień liniowych, wpustów drogowych, rowów na skraju nawierzchni połączonej z zewnętrznym układem melioracji wraz z otwartymi i zamkniętymi zbiornikami na wody deszczowe;
- i) Sieć tłoczną kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikami otwartymi i podziemnymi;
- j) Sieć elektryczna oświetlenia terenu;
- k) Sieć teletechniczna monitoringu terenu, w tym dozoru i OCCTV;
- l) Sieć teletechniczna internetowa, w tym WIFI, sieć kampusowa 5G;
- m) Sieć elektryczna odbiorów technologicznych, w tym stacje trafo;
- n) Przebudowa istniejącej sieci melioracyjnej;
- o) Skablowanie dwóch istniejących odcinków napowietrznych sieci elektroenergetycznych przechodzących przez teren inwestycji;
- p) Budowa rowu odprowadzającego wody deszczowe do Rowu Młyńskiego - Strugi;
- q) Budowa linii zasilającej kolejowy skaner RTG i urządzeń OCR;
- r) Budowa linii teletechnicznych dla kolejowego skanera RTG i urządzeń OCR;
- s) Sieć kanalizacji technologicznej na potrzeby budynku myjni chemicznej i oczyszczalni ścieków.

Główne parametry planowanego przedsięwzięcia

Sumaryczna długość projektowanych torów w graniach terminala:		Ok. 18,2 km
W zakresie obsługi parkingowej:		
Parkingi samochodów ciężarowych w strefie nie ogrodzonej		Etap I (ok. 70 m.p. - parking przy DK 91; ok. 64 m.p. + ok. 21 m.p. (osobowe dla obsługi hostelu) Suma ok. 150 m.p. (etap I), 134 m.p. (kolejne etapy)
Parkingi samochodów osobowych w strefie poza wygrozowaniem terminala		41 m.p. - strefa budynku Administracji Celno-Skarbowej, 114 m.p. -strefa magazynowa, 250 m.p. - strefa biurowo -socjalna (w tym 10 stanowisk dla ładowania samochodów elektrycznych), 15 m.p. - przed bramą strefę kontenerów pustych, 21 m.p. Strefa hostelowa
Parking naczep i samochodów ciężarowych w terenie ogrodzonym		ok. 64 m.p., w tym: - 5 m.p. w rejonie hali napraw taboru kolejowego, - 53 m.p. dla ciągników placowych i naczep, - 2 m.p. w rejonie hali napraw maszyn placowych, - 2 m.p. w rejonie magazynu na sól do odśnieżania, - 2 m.p. jako zatoczki do tankowania paliwa ze zbiorników naziemnych na paliwo
Parkingi samochodów osobowych w terenie ogrodzonym terminala,		22 m.p. w strefie budynków technicznych, w tym: - 8 m.p. w rejonie warsztatu napraw, - 2 m.p. w rejonie myjni chemicznej, - 6 m.p. przy budynku biurowym, - 6 m.p. wzdłuż bocznic kolejowej
W zakresie pól składowych kontenerów:		
Suche kontenery pełne i puste		- w 1 warstwie 2 912 szt. - w 5 warstwach 14 560 szt.
Puste kontenery (depot kontenerowy)		- w 1 warstwie 2 079 szt. - w 5 warstwach 10 395 szt.
Kontenery wymagające podłączenia do zasilania		- w 1 warstwie 168 szt. - w 5 warstwach 840 szt.
Kontenery chemiczne		- w 1 warstwie 413 szt. - średnio przyjęto 2 warstwy składowania 826 szt. <i>*niektóre z kontenerów chemicznych mogą być składowane w polach kontenerów suchych</i>
Kontenery w buforze		- w 1 warstwie 1 150 szt. - w 2 warstwach 2 300 szt.
SUMA:		ok. 2 8921 szt.
Zestawienie powierzchni (łącznie dla całej inwestycji):		
Powierzchnia terenu działek inwestycyjnych		637405,1 m ²
Powierzchnia terenu rezerwy dla koncepcji PKP		16 040,0 m ²
Powierzchnia terenu inwestycji terminala ICY bez terenu rezerwy dla koncepcji PKP		621 365,10 m ²
powierzchnie utwardzone w tym:		około 515 573 m²
- powierzchnia bocznic kolejowej		około 105 196 m ²
- powierzchnia placu składowania		około 258 850 m ²