

**Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie
Nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 10 października 2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.46**

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. *Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu*, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie terminala kontenerowego w granicach portu morskiego w Świnoujściu i zlokalizowane będzie w prawobrzeżnej części miasta Świnoujście, w dzielnicy Warszów, na wyspie Wolin, po wschodniej stronie Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Planowana inwestycja częściowo zlokalizowana będzie na obszarze morskim i częściowo na lądzie.

W zakresie części lądowej powierzchnia zajętości terenu pod inwestycję wynosi ok. 45 ha, w tym pod budowę infrastruktury portowej - ok. 28,0 ha oraz infrastruktury kolejowej i drogowej - ok. 17,0 ha. Natomiast w części morskiej planowane jest zajęcie ok. 350 ha gruntów pod wodami morskimi, w tym pod molo kontenerowe i falochron osłonowy na powierzchni ok. 80,0 ha oraz pod tor wejściowy i obrotnicę, awanport, stanowiska statkowe i umocnienia budowli hydrotechnicznych, zajęcie powierzchni ok. 270,0 ha.

W skład przedsięwzięcia wchodzi następujące elementy:

I. A. Część przedsięwzięcia zlokalizowana w obszarze lądowym :

1. Infrastruktura techniczna (gazowa, kanalizacja sanitarna, deszczowa, elektryczna i teletechniczna);
2. Układ drogowy dojazdowy do terminala oraz zelektryfikowanego układu kolejowego – budowę torów kolejowych w postaci dwóch grup torowych: przyjazdowo-odjazdowa oraz zdawczo-odbiorcza, połączonych ze sobą torami dojazdowymi, wraz z budową nastawni systemu sterowania ruchem kolejowym;
3. Parking buforowy dla pojazdów ciężarowych oraz układu drogowego, umożliwiającego dostęp do portu od strony lądu;
4. Tory kolejowe, zlokalizowane poza granicami portu i łączące się z istniejącą infrastrukturą kolejową na początkowym odcinku linii kolejowej E 59/C-E 59, na wysokości węzła kolejowego Przytór;
5. Systemy lądowego informowania, alarmowania i kierowania ruchem i bezpieczeństwem.

I.B Część przedsięwzięcia zlokalizowanego w obszarze morskim obejmująca falochron osłonowy

1. Falochron osłonowy, typu wyspowego, o długości maksymalnie do 2041 m, zabezpieczający port kontenerowy przed nadmiernym falowaniem

I.C. Część przedsięwzięcia zlokalizowanego w obszarze morskim obejmująca molo kontenerowe

1. Molo kontenerowe (realizowane w dwóch fazach), składające się z następujących konstrukcji:
 - nabrzeże kontenerowe – eksploatacyjne o długości ok. 1300 m, wraz z niezbędnym wyposażeniem umożliwiającym składowanie oraz przeładunek kontenerów, jak również wyposażenie terminala w sprzęt przeładunkowy umożliwiający obsługę statków;
 - nabrzeże kontenerowe - odcinek nasadowy, o długości ok. 110 m, wraz z niezbędnym wyposażeniem;

- pirs kontenerowy - konstrukcja płytowa o długości ok. 100 m i szerokości nadbudowy ok. 30 m, oparta na nośnych elementach; obiekt zaprojektowany na przedłużeniu projektowanego nabrzeża przeładunkowego, przedłużający nabrzeże o ok. 100 m i pełniący następujące funkcje: dodatkowa osłona dla propagacji fali z kierunku NE do proj. basenu portowego, wydłużenie linii cumowniczo-odbojowej głównego nabrzeża portu, fundamentów dla świateł nawigacyjnych (w tym sektorowego);
- obudowa północna mola kontenerowego - konstrukcja o długości ok. 300 m; pełniąca funkcję rozpraszania energii falowania przychodzącego z sektora NE, jak i eliminowania fali odbitej idącej w kierunku basenu portowego;
- północna i wschodnia obudowa mola kontenerowego – konstrukcja zaprojektowana; od czoła mola kontenerowego w części północnej na długości ok. 175, natomiast od strony wschodniej na długości ok. 1040 m;
- wschodnia obudowa mola kontenerowego - konstrukcja stanowiąca wschodnią obudowę mola kontenerowego na odcinku południowym i łącząca się z opaską brzegową wschodnią;
- nabrzeże techniczne o długości ok. 120 m, wykonane na południowym zamknięciu basenu portowego;
- konstrukcje obudowy brzegu - konstrukcje hydrotechniczne obudowy mola kontenerowego wraz z zabezpieczeniem brzegów zaprojektowane dla dwóch faz budowy: Faza 1 – Faza budowy konstrukcji hydrotechnicznych wystarczająca dla załadownienia mola kontenerowego; Faza 2 – Faza budowy konstrukcji hydrotechnicznych docelowa;
- opaska brzegowa zachodnia o długości ok. 50 m - konstrukcja umocnienia brzegowego biegnąca równolegle do brzegu;
- obudowa zamykająca o długości ok. 86 m - konstrukcja umocnienia brzegowego, łącząca projektowaną przystań dla małych jednostek (nabrzeże pomocnicze) z lądem;
- nabrzeże pomocnicze (Etap II) i opaska zachodnia Etapu I – konstrukcja łącząca nasadę mola kontenerowego z obudową zamykającą stanowiącą umocnienie brzegu na odcinku o długości ok. 120 m. Konstrukcja posadowiona na głębokości technicznej ok. 8,0 m. Na wysokości zakończenia zachodniej obudowy mola kontenerowego, w części lądowej, projektuje się wykonać w I Etapie opaskę brzegową o długości ok. 50 m;
- opaska brzegowa wschodnia – konstrukcja o długości ok. 150 m, biegnąca od zakończenia narzutowej części obudowy mola kontenerowego równolegle do linii brzegowej;
- oznakowanie nawigacyjne – znaki nawigacyjne na falochronie osłonowym oraz mołu kontenerowym, na załamaniach proj. toru wejściowego projektowane jest ustawienie pławy wytyczającej obszary pogłębianego akwenu.

2. Pozostałe obiekty:

- przeładunkowy układ torowy na molo kontenerowym oraz komunikacji drogowej pomiędzy poszczególnymi obiektami na terenie terminala wraz z parkingami wewnętrznymi;
- infrastruktura techniczna (gazowa, kanalizacja sanitarna i deszczowa; elektryczna i teletechniczna);
- pole składowe kontenerów ciekących - miejsce na kontenery ciekące, wyposażone w bezodpływowy dwupłaszczowy podziemny zbiornik o pojemności max. 50 m³ z czujnikiem napelnienia zbiornika.

I.D. Część przedsięwzięcia zlokalizowanego w obszarze morskim obejmującym basen portowy oraz tor wejściowy do terminala

1. Basen portowy wraz z obrotnicą o maks. średnicy $\varnothing=800\text{m}$ – o głębokościach do rzędnej -14,5 m;
2. Tor wejściowy do terminala o długości ok. 2100 m (od obrotnicy do istniejącego toru), o głębokości do rzędnej -14,5 m.

Terminal kontenerowy będzie posiadał place składowe wyposażone w infrastrukturę, budynki administracyjne i socjalne. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się następujące obiekty kubaturowe niezbędne dla funkcjonowania terminala kontenerowego: warsztat, punkt zasilania, budynek socjalno-biurowy, pree gate, stróżówka – kolej, stróżówka - drogi, hala rewizyjna, myjnia i pompownia. W części parterowej budynku socjalno-biurowego przewiduje się m.in. następujące pomieszczenia: punkt kontrolny osób wchodzących na teren budynku; pomieszczenia służb weterynaryjnych z chłodniami i możliwością dojazdu samochodem dostawczym; pomieszczenia socjalne dla pracowników; poczekalnię dla pracowników oczekujących na przyjazd pojazdu, który będzie rozwoził pracowników na place, do warsztatu i magazynu (konieczność zorganizowania ruchu ze względów bezpieczeństwa); pomieszczenia celników; pomieszczenia techniczne przyłączy i instalacji czy bar z zapleczem. W ramach przedsięwzięcia planowana jest również stacja paliw, która zostanie wykonana zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz.U. 2014, poz. 1853).

W ramach komunikacji drogowej – dostęp drogowy od węzła „ŁUNOWO” przewiduje się budowę układu związanego z komunikacją wewnętrzną terminala obejmującego nawierzchnie terminala i obiekty towarzyszące układowi drogowemu, w tym: place do składowania kontenerów wraz z drogami manipulacyjnymi; drogi remontowe przy obiekcie socjalno-biurowym, magazynowym i warsztatowym; układ bramowy wjazdowo – wyjazdowy oraz komunikację zewnętrzną, w tym: drogi dojazdowe do terminala kontenerowego wraz ze skrzyżowaniami o ruchu okrężnym (ronda).

W ramach komunikacji kolejowej przewiduje się budowę układów torowych z włączeniem do istniejącego i przebudowywanego układu torowego stacji kolejowej PKP PLK Świnoujście Port, realizowanego w ramach projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”. Układy kolejowe zaprojektowano z trzech grup torowych oraz dwóch odcinków torów dojazdowych łączących: tory ładunkowe; grupę zdawczo – odbiorczą; tory przyjazdowo – odjazdowe dobudowane do istniejącej grupy przyjazdowej PKP PLK; tory dojazdowe pomiędzy grupami: przyjazdowo - odjazdową i zdawczo – odbiorczą; tory dojazdowe pomiędzy grupami: zdawczo - odbiorczą i ładunkową. Terminal kontenerowy wyposażony zostanie w optymalny układ stacji kolejowej i torów ładunkowych – tory ładunkowe równoległe do nabrzeża (na obszarze załadownym terminala kontenerowego i na lądzie).

Planowany terminal kontenerowy wyposażony zostanie w niezbędne sieci i instalacje energetyczne i teletechniczne. W ramach zasilania terminala przewiduje się: w I etapie - jego zasilanie z sieci wewnętrznej Inwestora, natomiast w II etapie (docelowa zabudowa terminala) z projektowanego GPZ. W ramach sieci teletechnicznej przewiduje się: kanalizację kablową dla potrzeb sieci systemów teletechnicznych; sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb teleinformatyki z wydzieleniem sieci dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego; sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb Wi-Fi dla systemu pozycjonowania kontenerów; system sygnalizacji pożaru i oddymiania; system monitoringu wizyjnego; system sygnalizacji włamania i kontroli dostępu; system wsparcia podejścia statków (nawigacji) oraz skanery dla systemu awizacji oraz bramki radiometryczne.

Szczegółowe rozwiązania projektowe poszczególnych elementów inwestycji zostaną określone na dalszych etapach projektowania.

W ramach inwestycji jako miejsce odkładu urobku wyznacza się tzw. kłapowiska, oznaczone symbolami A i F1 (oddalone od terenu inwestycyjnego kolejno o ok. 22 km i ok. 18 km), na obszarach tych zdeponowana zostanie część gruntu pochodzącego z prac pogłębiarskich w części wodnej inwestycji. Przewidywana łączna kubatura robót czerpalnych – dla toru wejściowego, obrotnicy i basenu portowego – wynosi ok. 13 mln m³. Znaczna część urobku z ww. prac (ok. 5 mln m³) zostanie wykorzystana do załadownia tzw. mola kontenerowego oraz/lub do innych celów budowlanych na terenie

Współrzędne geograficzne lokalizacji kłapowiska „A” (o powierzchni ok. 8 km²) i „F1” (o powierzchni ok. 3,6 km²) przedstawiają się następująco.

EPSG:4326 WGS 84	Kłapowisko „A”		Kłapowisko „F1”	
	Szerokość N	Długość E	Szerokość N	Długość E
1	54°07'19.0"	14°27'03.2"	54°04'41.3"	14°36'26.7"
2	54°09'52.9"	14°29'33.0"	54°05'03.7"	14°37'48.1"
3	54°09'29.4"	14°30'51.7"	54°04'03.3"	14°38'36.9"
4	54°06'49.9"	14°28'12.3"	54°03'40.1"	14°37'11.9"

Zakłada się dwuetapową budowę infrastruktury terminala umożliwiającą wykonanie dla etapu:

- I. 1 stanowiska oceanicznego + 1 stanowiska feederowego.
- II. 2 stanowisk oceanicznych + 1 stanowiska feederowego

Zakładana przewidywana ilość kontenerowców obsługiwanych przez terminal kontenerowy to: w etapie I - na poziomie: kontenerowce oceaniczne: ok. 52 jednostki rocznie (ok. 1 szt. tygodniowo), kontenerowce feederowe: ok. 110 jednostki rocznie (ok. 2/3 szt. tygodniowo), natomiast w etapie II docelowym (rozwojowym): kontenerowce oceaniczne: 157 statków rocznie (ok. 3 szt. tygodniowo) oraz kontenerowce feederowe: 333 statki rocznie (ok. 6 szt. tygodniowo).

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami technicznymi i technologicznymi, realizacja przedsięwzięcia umożliwi roczną zdolność przeładunkową na poziomie ok. 2,0 mln TEU. Terminal umożliwi równoczesną obsługę 2 jednostek o długości do 400 m oraz 1 jednostki o długości do 200 m oraz posiadać będzie bezpośrednie zaplecze umożliwiające sprawną i wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, a także niezbędne zaplecze techniczne i kubaturowe.

Zastosowane rozwiązania przestrzenne, konstrukcja nabrzeży i wyposażenie terminala kontenerowego umożliwiać będą:

- przeładunek kontenerów dostarczanych do lub z terenu kraju w obrocie import-eksport zarówno drogą morską jak i środkami transportu drogowego oraz kolejowego;
- obrót kontenerów w relacji statek-ład- statek (tzw. transshipment);
- składowanie międzyoperacyjne kontenerów oraz przeformowanie części z nich;
- składowanie ładunków ponadgabarytowych;
- spedycja środkami transportu lądowego;
- obsługę techniczną sprzętu zmechanizowanego pracującego na terenie terminala kontenerowego;
- zapewnienie powierzchni administracyjno-socjalnych personelu zatrudnionego na terenie terminala kontenerowego.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Aleksandra Stodulna

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym