



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Gdańsk, dnia 21 listopada 2017 r.

RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.MBC.AT.7

za dowodem doręczenia

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 6, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), dalej ustawa OOS, § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34, § 3 ust. 1 pkt 52 lit b), pkt 58 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 23.06.2017r., (wpływ uzup. 05.09.2017r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając dane zawarte w zawarte w:

- Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia,
- Opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak SE.ZNS.80.4910.34.17 z dnia 18.08.2017 r.,

o r z e k a m

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

„Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia”

realizowanego na terenie działek nr: 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 40, 51, 54, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 90, 91, 98, 99, 103, 104, 109, 112, 115, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 134, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 148, 156, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 187, 188, 189, 190, 200, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 230, 232, 233, 234, 235, 249, 262, 264, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 288, 294, 315, 316, 317, 318, 328 obręb 0026, Śródmieście; działek nr: 65, 66, 67, 455, 516, 517, 518 obręb 0020, Obłuze; działek nr: 1109, 1123, 1124, 1127, 1128, 1129, 1130, 1131, 1176, 1182, 1183, 1184, 1362, 1363, 1365, 1368, 1369, 2002, 2003, 2020, 2021, 2022, 2023, 2032 obręb 0023, Pogórze;

2. określić następujące warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:
 - a) zapewnić odpowiednią organizację i technologię prac oraz zastosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i środki transportu, posiadające wymagane atesty,
 - b) roboty budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej,
 - c) tereny przeznaczone na zaplecza budowlane, bazy materiałowo- sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów oraz usuniętej gleby wyznaczać poza:
 - obszarami zatorfionych obniżen terenu i systemów melioracyjnych;

- terenami w pasie o szerokości 20 m wokół zbiorników wodnych;
 - lasami oraz miejscami występowania gatunków grzybów, roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 ze zm.*) oraz siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. 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 (tekst jedn. z 2014 r. poz. 1713);
- d) zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego, poprzez:
- wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - w przypadku braku możliwości wykorzystania istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej, zaplecze budowy należy utwardzić i zabezpieczyć przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do środowiska gruntowo – wodnego;
 - uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników;
- e) zabezpieczyć zaplecze budowy przed ewentualnym przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych,
- f) plac budowy wyposażyć w przenośne sanitariaty, których opróżnianiem oraz transportem ścieków do oczyszczalni zajmie się licencjonowana firma,
- g) zaopatrzyć zaplecze budowy i plac budowy w specjalny zestaw do usuwania różnego rodzaju zanieczyszczeń powstałych podczas awarii sprzętu w celu umożliwienia szybkiego usuwania ewentualnych zanieczyszczeń gruntu,
- h) stosować urządzenia oraz maszyny w należytym stanie technicznym, a także zapewnić odpowiednią organizację robót i lokalizację zaplecza budowy i bazy sprzętowej tak, aby zminimalizować skutki ewentualnych wycieków awaryjnych,
- i) powstające odpady segregować oraz gromadzić w wyznaczonych miejscach (specjalne kontenery, pojemniki, przyzmy, magazyn) i przekazywać uprawnionym podmiotom legitymującym się aktualnym zezwoleniem na dalsze zagospodarowanie odpadów,
- j) usuniętą warstwę gleby gromadzić w postaci przyzmy:
- poza miejscami występowania gatunków grzybów, roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy uop;
 - poza miejscami występowania siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. 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 (tekst jedn. z 2014 r. poz. 1713);
- k) nie dopuścić do zniszczenia, zasypywania, przekształcania i zanieczyszczenia cieków występujących na terenie planowanej inwestycji;
- l) prace związane z usuwaniem drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności wykonania ww. prac w innym terminie, należy je poprzedzić wizją terenową pod kątem obecności gatunków chronionych; co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji budowlanej;
- m) prace związane z usuwaniem szaty roślinnej i prace budowlane w okresie rozrodu i migracji płazów i gadów tj. od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem herpetologa w fazie II i w fazie dodatkowej;
- n) drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem;
- o) zbiornik retencjonujący wodę zlewni A przystosować do ewentualnego zasiedlenia go przez płazy; w celu umożliwienia wykorzystania zbiornika przez płazy, na obszarze minimum 25% długości linii brzegowej, zmniejszyć nachylenie skarp do 1:2,5. W zbiorniku stworzyć wychodnię

dla płazów o średniej głębokości ok. 0,3 m i powierzchni co najmniej ok. 50 m². Wychodnia ta będzie mogła pełnić w przyszłości (potencjalnie) funkcję siedliska dla płazów. W promieniu 15 m od granicy zwierciadła wody użytkowej zbiornika retencyjnego nie sadzić drzewa, aby nie zacieniać zbiornika. Dopuszcza się nasadzenia krzewów w odległościach bliższych niż 15 metrów od zbiornika jedynie od strony północnej;

- p) podczas realizacji wykopów zabezpieczyć je np. płótkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt – płazów, gadów i małych ssaków;
 - q) zaprojektować budowę otwartych, ewaporacyjno-przelewowych zbiorników retencyjnych w fazie II i fazie dodatkowej przedsięwzięcia zdolnych do przyjęcia wód opadowych z deszczy nawalnych z części placów składowych i terenu projektowanej bocznicy kolejowej;
 - r) zapewnić dostosowanie do odbiornika (Chylonki, Potoku Chyłońskiego) odpływu wody opadowej dla wszystkich faz przedsięwzięcia poprzez stosowanie syfonów-regulujących odpływ, umożliwiających również wydłużenie czasu odpływu wody deszczowej;
 - s) w celu eliminacji ewentualnego zalania przez wody morskie – zapewnić projektowane rzędne placów składowych oraz układu kolejowego fazy II powyżej 5 m n.p.m;
 - t) zapewnienie możliwości wyłączenia systemu sterowania ruchem (SRK) w przypadku zjawisk pogodowych stanowiących czynnik ryzyka, wówczas sterowanie ruchem może przejść na tryb sterowania ręcznego, tak aby móc prowadzić przeładunek w Porcie;
 - u) do nasadzeń wykorzystać gatunki rodzime, właściwe dla lokalnego krajobrazu;
 - v) po zakończeniu prac ziemnych zrehabilitować teren poprzez humusowanie i obsianie mieszanką traw;
3. uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. z dnia 23.06.2017r., (wpływ uzup. 28.07.2017r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia”.

Do wniosku załączono:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z płytą CD;
- 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) mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
- 4) wypisy z rejestru gruntów;
- 5) wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w mieście Gdynia, w portowej części dzielnicy Śródmieście, w województwie pomorskim. Obszar przedsięwzięcia usytuowany jest w strefie portowo – przemysłowo - usługowej. Omawiany teren przedsięwzięcia prawie w całości objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Zachodniego w Gdyni przyjętego uchwałą nr IV/46/07 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 stycznia 2007r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego, Nr 79, poz.1179 z dnia 12 kwietnia 2007 r.). Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Zachodniego obszar projektowanej inwestycji oraz tereny położone w jego bliskim sąsiedztwie stanowią m.in.: tereny urządzeń transportu kolejowego, tereny portu morskiego, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, tereny portowego ujęcia wody i urządzeń zaopatrzenia w wodę, tereny zabudowy usługowej oraz dróg lokalnych i zbiorczych. Przedmiotowa inwestycja nie stoi w sprzeczności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Dla omawianego terenu istnieje również Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP) Gdyni przyjęte uchwałą Rady Miasta Nr XIII/489/99 z dnia 24 listopada 1999 r. Przedmiotowy obszar oznaczony jest jako strefa portowo-przemysłowo-usługowa, w tym obejmująca tereny obiektów i urządzeń zbiorowego zaopatrzenia w wodę, zaś tereny sąsiadujące to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej (M1, M2) od północy, oraz tereny usług (UC) i tereny przemysłowo-usługowe (PU) od południa.

Obszar planowanej inwestycji zawiera się pomiędzy: torami ładunkowymi na płycie żelbetowej na terenie dzierżawionym przez BCT, estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego od południowego wschodu, linią kolejową nr 201 od południowego zachodu, ul. Pucką od północnego zachodu oraz ul. Admirala Józefa Unruga od północnego wschodu.

Założeniem niniejszego przedsięwzięcia jest m.in. polepszenie warunków prowadzenia ruchu kolejowego oraz poprawa obsługi terminalu intermodalnego poprzez skrócenie czasu obsługi składów intermodalnych, wprowadzanie składów całopociagowych ze stacji Gdynia Port na bocznicę Intermodalnego Terminala Kolejowego i wyprowadzanie z bocznic Intermodalnego Terminala Kolejowego do stacji Gdynia Port za pomocą jazd pociagowych trakcją elektryczną. Zamierzeniem jest również osiągnięcie możliwości przyjazdów i wyjazdów pociągów wahadłowych na/z zewnętrznego układu torowego. Ponadto, celem inwestycji jest budowa bocznic kolejowej na terenie obszaru logistycznego, zlokalizowanej pomiędzy istniejącą ul. Logistyczną, a istniejącym ciepłociągiem przebiegającym w rejonie istniejącej bocznic kolejowej. Planowana jest budowa drogi łączącej place manewrowo – odstawcze z ul. Logistyczną i ul. Kontenerową. Projekt ma również za zadanie wybudowanie placów manewrowo – składowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Rozbudowa dostępu kolejowego pozwoli na poprawę jakości i niezawodności usług, w tym zwiększenia prędkości handlowych i zapewnienia odpowiednich parametrów infrastruktury, a co za tym idzie zintensyfikowanie transportu intermodalnego i kombinowanego w Porcie Gdynia. Działania te pozwolą na stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa. Realizacja inwestycji pozwoli zapewnić pełną dostępność kolejową do portu, co jest warunkiem rozwoju multimodalnej platformy logistycznej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie wskazane jest w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu (dalej SRT) do 2020 r., z perspektywą do 2030 r. w pkt. 7.3.3 „Lista projektów morskich” pod pozycją 27 - Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia. Inwestycja będzie realizować zawarte tam cele ogólne – określone w Strategii Europa 2020, Białej Księdze Transportu (w tym w szczególności stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T), KPR i SRT. W szczególności inwestycja przyczyni się do realizacji celu operacyjnego, jakim jest uzupełnienie sieci bazowej TEN-T w zakresie tzw. „last miles” i „missing links”.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje m.in. rozbudowę dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia, przy czym Faza I to „Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminala Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Faza II to „Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego” wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Przedsięwzięcie obejmuje również fazę dodatkową polegającą na budowie placów składowych przeznaczonych do magazynowania materiałów wymagających bądź niewymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi takimi jak m.in. kontenery, towary na paletach, w big bagach, w slingach lub w pakietach czy ładunki masowe.

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem jest wymienione w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 34, § 3 ust. 1 pkt 52 lit b), pkt 58 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady

Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016, poz. 71).

Część infrastruktury portowej służącej do załadunku i rozładunku, przewidziane do przebudowy i modernizacji w ramach przedmiotowej inwestycji wymienione są w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U.2013.632). Akweny i grunty oraz związana z nimi infrastruktura portowa, znajdujące się w granicach portu, są portami w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U.2010.33.179). W myśl ww. ustawy znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy, stanowią infrastrukturę portową. Zatem zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010.213.1397 z późn. zm.), planowana inwestycja kwalifikuje się na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1 jako przedsięwzięcie „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1” w związku z § 2 ust. 1 pkt 34 ww. rozporządzenia - „porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku, połączona z lądem lub położona poza linią brzegową, do obsługi statków o nośności większej niż 1 350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z wyłączeniem przystani dla promów”. Pozostałe elementy inwestycji kwalifikują się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z:

- § 3 ust. 1 pkt 52 ww. rozporządzenia „zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż: b) 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a; – przy czym przez powierzchnię zabudowy rozumie się powierzchnię terenu zajęłą przez obiekty budowlane oraz pozostałą powierzchnię przeznaczoną do przekształcenia w wyniku realizacji przedsięwzięcia”
- § 3 ust. 1 pkt 58 ww. rozporządzenia „linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”
- § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia jako przedsięwzięcia: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone” w związku § 3 ust. 1 pkt 34 ww. rozporządzenia „instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków”.

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

Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, jak również to, iż w części przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie kolejowym o statusie terenu zamkniętego – organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie zgodnie z art. 75 ust. 6 ww. ustawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Zgodnie z art. 6 ustawy OOŚ wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

W niniejszej sprawie organem właściwym do opiniowania jest Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni.

Dla planowanego przedsięwzięcia inwestor wystąpił o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w celu uzyskania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 ustawy ooś tj. decyzji o pozwoleniu na budowę.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.AT.2 z dnia 01.08.2017r.

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.4210.16.2017.AT.3 z dnia 01.08.2017r. zwrócił się do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Z uzyskanej opinii Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni znak SE.ZNS.80.4910.34.17 z dnia 18.08.2017r. wynika, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia”, nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 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 organu państwowej inspekcji sanitarnej.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
- d) emisji i występowania innych uciążliwości,
- e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
- f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
- g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się

środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
- c) obszary górskie lub leśne,
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- h) gęstość zaludnienia,
- i) obszary przylegające do jezior,
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
- c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich 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:

Przedmiotowa inwestycja obejmuje m.in. rozbudowę dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia, przy czym Faza I to „Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminalu Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Faza II to „Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego” wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”. Przedsięwzięcie obejmuje również fazę dodatkową polegającą na budowie placów składowych przeznaczonych do magazynowania materiałów wymagających bądź niewymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi takimi jak m.in. kontenery, towary na paletach, w big bagach, w slingach lub w pakietach czy ładunki masowe.

Faza I

„Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminalu Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”

Projektowana faza I przewiduje wykonanie działań w następującym zakresie:

- przebudowa nawierzchni torowej z rozjazdami: planuje się wykonanie nawierzchni torowej klasycznej z szyn, na podkładach betonowych, natomiast w łukach o promieniu R 300 m oraz na wstawkach rozjazdowych projektowana jest nawierzchnia na podkładach drewnianych twardych na podsypce tłuczniowej,
- wybudowanie na grupie zewnętrznej dodatkowego (siódmego) toru nr 31,
- wybudowanie dwóch nowych rozjazdów na grupie przyjazdowo – odjazdowej,
- przesunięcie istniejących rozjazdów zwyczajnych,
- wymiana nawierzchni na nową na przejazdach zlokalizowanych na linii 228 oraz na torze nr 38 boczniczy (skrzyżowanie z drogą prywatną),
- utwardzenie płytami betonowymi części toru nr 37 (o dł. ok. 200 m +/- 15 %) wraz z terenem pomiędzy torami a ul. Promową
- budowa sieci trakcyjnej nad wszystkimi torami w zakresie przedsięwzięcia,
- budowa systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK),
- budowa ogrodzenia grupy torów wraz z bramą kolejową; brama sterowana będzie system SRK,
- modernizacja odwodnienia torów; miejsce odprowadzenia wód opadowych i z drenażu do sieci kanalizacyjnej deszczowej pozostanie bez zmian,
- modernizacja w branży energetycznej, w tym oświetlenia torów, rozjazdów i drogi (zastosowanie opraw energooszczędnych) oraz elektryczne ogrzewanie rozjazdów sterowanych automatycznie na podstawie warunków atmosferycznych mierzonych przez przetworniki pogodowe,
- adaptacja pomieszczeń znajdujących się w istniejącym budynku na pomieszczenia sterowania ruchem (stanowisko dyżurnego) wraz z ich wyposażeniem w niezbędne systemy i urządzenia,
- budowa systemu dozoru kamerowego (telewizji dozorowej) mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Faza II

„Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego”.

Podstawowe elementy Fazy II:

- budowa dwóch torów ładunkowych wraz z rozjazdami wzdłuż istniejących i planowanych placów manewrowo – odstawczych; długość użyteczna torów 780 m.b. +/- 15% dla każdego toru,
- budowa toru komunikacyjnego (objazdowy) z rozjazdami o długości 960 m.b. +/- 15% dla obsługi punktu ładunkowego,
- budowa toru dojazdowego (komunikacyjnego) do projektowanej boczniczy kolejowej, usytuowanego pomiędzy torami ładunkowymi, łączący tory ładunkowe z istniejącym układem PKP PLK S.A. przez układ kolejowy Elektrociepłowni Gdynia S.A.,
- budowa dwóch przejazdów kolejowo – drogowych dla przejazdu suwnic kołowych,
- budowa nowego przejazdu kolejowo – drogowego w torze komunikacyjnym (objazdowym) pomiędzy nawierzchnią placów manewrowo – odstawczych a magazynem wysokiego składowania,
- konsekwencją wpięcia się projektowanego toru dojazdowego planowanym rozjazdem w układ kolejowy Elektrociepłowni Gdynia S.A. będzie m.in.:
 - przebudowa układu torowego Elektrociepłowni Gdynia S.A., polegające m.in. na: likwidacji części rozjazdów, likwidacji fragmentów torów, budowie rozjazdów, wymianie istniejącej nawierzchni w torach j.w., wymianie podsypki, zmianie położenia torów w planie i profilu, budowie wykolejnic, przebudowie oświetlenia wynikającej z przebudowy układu kolejowego,
 - przebudowa istniejącego układu torowego PKP PLK S.A., polegająca na skróceniu i wydłużeniu torów, wymianie częściowej istniejącej nawierzchni i podsypki tłuczniowej, zmianie położenia torów w planie i profilu,

- przebudowa istniejącego rozjazdu, polegająca na przesunięciu rozjazdu, wymianie pojedynczych elementów nawierzchni, uzupełnieniu podsypki tłuczniowej oraz jego wyregulowaniu w planie i profilu,
 - przebudowa istniejących przejazdów kolejowych do obiektu GPC wynikająca z przebudowy układów kolejowych,
- budowa urządzenia SRK w projektowanym układzie kolejowym ZMPG S.A., Elektrociepłowni Gdynia S.A., PKP PLK S.A. z podłączeniem ich pod obiekt GPC,
 - budowa placów manewrowo – odstawczych wraz z odwodnieniem liniowym,
 - budowa drogi łączącej place manewrowo – odstawcze z ul. Logistyczną,
 - budowa drogi łączącej ul. Logistyczną z ul. Kontenerową,
 - budowa parkingów dla samochodów osobowych wzdłuż dróg,
 - budowa oświetlenia granicznego wokół placów manewrowo - odstawczych, dróg, parkingów dla samochodów osobowych, układów kolejowych,
 - przebudowa oświetlenia wzdłuż torów projektowanej boczniczy oraz w przebudowywanych torach Elektrociepłowni Gdynia S.A.,
 - przebudowa istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego do GPC.
 - budowa sieci elektroenergetycznej zasilania suwnic kołowych pracującymi nad projektowanymi torami kolejowymi,
 - budowa kanalizacji deszczowej odwadniającej place manewrowo – odstawcze, drogi, parkingi dla samochodów osobowych oraz układ kolejowy,
 - budowa sieci teletechnicznej obsługującej place manewrowo – odstawcze, drogi oraz układ kolejowy,
 - dostosowanie istniejącej sieci C.O. do bezkolizyjnego przecięcia z projektowaną linią kolejową poprzez umieszczenie sieci na estakadzie.
 - modernizacja w komorze K-2 na istniejącym ciepłociągu.
 - prace związane z przewodami przewodzącymi parę technologiczną,
 - wzmocnienie kolektorów kanalizacji sanitarnej Ø 1000 i 1200, budowa oraz odtworzenie fragmentów ogrodzenia wraz z bramami wzdłuż projektowanej drogi pomiędzy ul. Logistyczna i kontenerową,
 - budowa ogrodzenia wraz z bramami wokół boczniczy i placów manewrowo – odstawczych,
 - budowa zbiornika retencyjnego wraz z niezbędną infrastrukturą.

Faza dodatkowa

Dodatkowa faza przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje budowę placów składowych na istniejących polach refulacyjnych. Łączna powierzchnia placów składowych będzie wynosiła 21 ha +/- 15%, w tym:

- plac położony na północ od ul. Logistycznej: 13 ha +/- 15%
- plac zlokalizowany na południe od ul. Logistycznej: 8 ha +/- 15%

Place składowe będą przeznaczone do magazynowania materiałów wymagających bądź niewymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi. Będą to m.in. kontenery, drobnica zjednostkowana (np. towary na paletach, w big bagach, w slingach lub w pakietach), elementy turbin wiatrowych, ładunki masowe (np. kruszywa, zboża, pasze), ładunki niebezpieczne w kontenerach i inne.

Obszar opracowania zawiera się pomiędzy: torami ładunkowymi na płycie żelbetowej na terenie dzierzawionym przez BCT, estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego od południowego wschodu, linią kolejową nr 201 od południowego zachodu, ul. Pucką od północnego zachodu oraz ul. Admirala Józefa Unruga od północnego wschodu.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie możliwości logistycznych Portu Gdynia, zwiększenie ruchu kolejowego i bezpieczeństwa jego prowadzenia, a w efekcie poprawa konkurencyjności tego środka transportu w obsłudze ładunkowej portu.

Przed wykonaniem placów składowych przeprowadzone zostaną roboty ziemne w celu dostosowania do rzędnych otaczającego terenu. Dla placu zlokalizowanego od północnej strony ul. Logistycznej przyjęto uniwersalny wariant rzędnych, tak aby dopasować się z każdej krawędzi do otaczającego terenu.

Zgodnie z planami nawierzchnia placów manewrowo-składowych będzie wykonana z warstwy betonu nawierzchniowego na podbudowie z betonu oraz na warstwie gruntu stabilizowanego cementem. W betonie nawierzchniowym zostaną zastosowane dyble i wykonane dylatacje, których zadaniem będzie wyeliminowanie klawiszowania płyt, nierównomiernego osiadania i zapobieganie powstawaniu rys i pęknięć. Na roboty przygotowawcze będą składać się m. in. roboty takie jak: roboty ziemne (wykopy, nasypy), profilowanie i zagęszczanie podłoża, ułożenie georusztu oraz geotkaniny.

Teren placów składowych zostanie ogrodzony, zamontowane zostaną również bramy wjazdowe.

W ramach omawianej fazy przedsięwzięcia planuje się również wykonanie infrastruktury towarzyszącej:

- wodno-kanalizacyjnej (sieć wodociągowa, odwodnienie placów),
- sanitarnej,
- elektroenergetycznej (oświetlenie terenu, linie kablowe, stacje transformatorowe),
- telekomunikacyjnej.
- miejsc postojowych dla samochodów osobowych (poniżej pół ha),
- budowa zbiornika retencyjnego.

Projektowane przedsięwzięcie związane jest z przystosowywaniem do zwiększenia intermodalnego charakteru Portu Gdynia. Zakres prac związany będzie zarówno z budową obiektów liniowych takich jak bocznica kolejowa, drogami wewnętrznymi, placami manewrowo – odstawkowymi czy wreszcie placami składowymi. Planowana inwestycja realizowana będzie wg typowej technologii powszechnie znanej i stosowanej w budownictwie drogowym i kolejowym.

Powierzchnia planowanego przedsięwzięcia wyniesie 48,0 ha +/- 15% ha.

Roboty budowlane związane z realizacją przedmiotowej inwestycji dotyczą następujących prac:

- robót przygotowawczych związanych z:
 - geodezyjnym wytyczeniem osi trasy i zakresu robót ziemnych;
 - usunięciem drzew i krzewów;
 - robotami rozbiórkowymi (torów, powierzchni betonowych, rozjazdów, nawierzchni przejazdów, przepustów, oraz urządzeń towarzyszących);
 - organizacją zaplecza budowy, składów materiałów i dróg technologicznych;
 - rozwiązaniem kolizji z istniejącymi sieciami;
 - kruszeniem elementów betonowych w pobliżu prac i wbudowywaniem ich w podłoże;
- robót ziemnych (wykopy, nasypy i ich zabezpieczenie, stabilizacja, wzmocnienie podłoża gruntowego);
- możliwe wykonywanie pali i/ lub mikropali w celu wykonania konstrukcji inżynierskich;
- wykonaniem systemu odwodnienia;
- wzmocnieniem podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej;
- ułożeniem nowej nawierzchni torów i rozjazdów;
- robotami nawierzchniowymi w torze, w tym oczyszczaniem i uzupełnieniem podsypki;
- montażem nowej nawierzchni przejazdów drogowych;
- budową obiektów inżynierskich i budowlanych;

- pracami w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- pracami dotyczącymi:
 - instalacji sanitarnych,
 - sieci wodno-kanalizacyjnych,
 - sieci elektroenergetycznych,
 - teletechnicznych;
- robotami trakcyjnymi (konstrukcje wsporcze, przewody jezdne i uszynienie) ;
- robotami drogowymi;
- robotami wykończeniowymi, w tym budowa ogrodzeń i bram.

W ramach inwestycji planuje się kruszenie i wbudowywanie odpadów betonu pochodzącego z rozbiórek.

Na etapie planowania inwestycji rozważano różne warianty realizacji przedsięwzięcia, w tym:

➤ *Faza I - wariantowanie*

Tabela 1. Wariantowanie w fazie I (kolorem zielonym wskazano wariant przyjęty do realizacji).

Lp.	Kryterium wyboru	Nazwa wariantu	Opis wariantu
Branża torowa			
1	Zakres prowadzonych prac (wariantowanie techniczne i technologiczne)	Wariant I	Układ torowy uwzględniający dodatkowe elementy - budowę dodatkowego toru nr 31 oraz dwóch nowych rozjazdów na grupie przyjazdowo-odjazdowej oraz przebudowę nawierzchni torowej z rozjazdami. Projektuje się nawierzchnię torową klasyczną z szyn na podkładach betonowych oraz drewnianych twardych na warstwie podsypki tłuczniowej.
		Wariant II	Układ torowy bazujący na istniejącym, przebudowa nawierzchni torowej. Projektuje się nawierzchnię torową klasyczną z szyn na podkładach betonowych oraz drewnianych twardych na warstwie podsypki tłuczniowej.
Branża srk			
2	Organizacja ruchu (wariantowanie techniczne)	Wariant A	Pociągi wahadłowe wjeżdżają i wyjeżdżają bezpośrednio na tory układu zewnętrznego
		Wariant B	Pociągi wahadłowe wjeżdżają i wyjeżdżają tylko na/z toru nr 38, dalej na/z torów nr 31-37 jazda odbywa jako manewr,
		Wariant C	W kierunku na/z toru nr 38 z/na zwrotnice nr 572 są tylko jazdy manewrowe, pociąg wahadłowy powstanie/zakończy się na torze łącznicowym nr 101 lub 201 (tzn. na terenie PKP).
Branża sieć trakcyjna			
3	Zasilanie (wariantowanie techniczno - technologiczne)	Wariant 1	Zasilanie sieci trakcyjnej odbywać się będzie z sieci PKP PLK poprzez zainstalowaną kabinę sekcijną
		Wariant 2	Zasilanie sieci trakcyjnej odbywać się będzie poprzez wybudowanie podstacji trakcyjnej na terenie BCT w Gdyni poprzez którą sieć będzie zasilana ze źródeł niezależnych od PKP PLK.

➤ Faza II – wariantowanie

Tabela 2. Wariantowanie w fazie II (kolorem zielonym wskazano wariant przyjęty do realizacji).

Lp.	Kryterium wyboru	Nazwa wariantu	Opis wariantu
1	Lokalizacja toru dojazdowego (nr 80) do projektowanej bocznic kolejowej (wariantowanie lokalizacyjne)	Wariant I	Włączenie toru dojazdowego nr 80 w układ torów bocznicowych Elektrociepłowni. Miejsce skrzyżowania projektowanego toru kolejowego dojazdowego nr 80 z ciepłociągami zlokalizowane będzie na tzw. odcinkach „oddychających”.
		Wariant II	Włączenie toru dojazdowego nr 80 w tor nr 39, będący własnością PKP PLK. Miejsce skrzyżowania toru kolejowego dojazdowego nr 80 zlokalizowane będzie z ciepłociągami na <u>odcinku pomiędzy</u> tzw. odcinkami „oddychającymi”.
2	Układ torów ładunkowych względem projektowanych placów manewrowo-odstawczych (wariantowanie techniczne)	Wariant A	W niniejszym wariantcie zaprojektowano bocznicę złożoną z dwóch punktów ładunkowych o różnych długościach
		Wariant B	W niniejszym wariantcie zaprojektowano bocznicę złożoną z dwóch punktów ładunkowych o jednakowych długościach.
		Wariant C	W niniejszym wariantcie zaprojektowano bocznicę złożoną z dwóch punktów ładunkowych o jednakowych długościach, jednakże bez toru wyciągowego .
		Wariant D	W niniejszym wariantcie zaprojektowano bocznicę złożoną z jednego punktu ładunkowego o jednym torze przeładunkowym
		Wariant E	W niniejszym wariantcie zaprojektowano bocznicę złożoną z jednego punktu ładunkowego o dwóch torach przeładunkowych
3	Ścieżka dla suwnicy – bramownicy poddźwigowej (wariantowanie techniczne)	Wariant 1	Budowa typowej belki żelbetowej z szyną poddźwigową
		Wariant 2	Budowa nawierzchni drogowej i betonowej lub żelbetowej

➤ Faza II i faza dodatkowa – wariantowanie

W fazie II oraz w fazie dodatkowej polegającej na budowie bocznic kolejowej oraz budowie placów składowych postanowiono dokonać wariantowania przedsięwzięcia pod względem sposobu odprowadzania wód deszczowych. Jest to wariantowanie techniczne z elementami technologii wykonania robót.

Po szczegółowej analizie rozważanych wariantów można stwierdzić, że przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wariant przyjęty do realizacji nie będzie źródłem istotnego, niekorzystnego oddziaływania na środowisko.

Analizowany teren jest silnie przekształcony antropogenicznie.

Faza I - dotychczasowy sposób wykorzystywania

Zgodnie z istniejącym zagospodarowaniem terenu bocznicą kolejową Intermodalnego Terminalu Kolejowego odgałęzia się od rozjazdu nr 572 w km 6,437 linii kolejowej nr 228 Rumia-Gdynia Port Oksywie będącej w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni. Na bocznicę, przystosowaną do obsługi ładunków intermodalnych, przyjeżdżają pociągi z kontenerami, naczepami z kontenerami i ładunkami sztukowymi gabarytowymi i ponadgabarytowymi które są przeładowywane na statki, a ładunki dostarczone przez statki załadowywane są na wagony. Natomiast zagospodarowanie terenów sąsiadujących: to z jednej strony tereny przemysłowe, z drugiej zaś tereny PKP z linią kolejową nr 228 prowadzącą w kierunku Oksywia. W dalszym otoczeniu są to tereny z zabudową mieszkaniową.

Faza II - dotychczasowy sposób wykorzystywania

Na odcinku torów ładunkowych część terenu zabudowana jest nawierzchnią betonową, na której ustawione są kontenery. Plac ten od strony ciepłociągów oświetlony jest latarniami zainstalowanymi na wieżach oświetleniowych. Pozostała część terenu jest nieutwardzona i przecięta kanalizacją sanitarną oraz ciepłociągami, czy drogą. Na pozostałym terenie znajduje się układ kolejowy Elektrociepłowni Gdynia S.A. oraz PKP PLK. Obszar planowanego przedsięwzięcia w obecnej chwili, w większości jest nieużytkowany, nie jest zabudowany podlegając swobodnej sukcesji drzew i krzewów, w szczególności od strony terenów kolejowych. Pozostały niewykorzystywany obszar stanowi teren po dawnych ogródkach działkowych.

Faza dodatkowa- dotychczasowy sposób wykorzystywania

Niniejszy teren stanowi wykarczowany i wyfrezowany obszar po dawnych ogródkach działkowych. W 2014 roku na jego części, położonej na północ od ulicy Logistycznej nawieziony został urobek z poszerzenia i pogłębienia Kanału Portowego i budowy Nabrzeża Bułgarskiego. Z kolei w kierunku południowym od ul. Logistycznej wykonano zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi oraz wykonano pole refulacyjne, w celu odkładania urobku z prac czerpalnych. Ponadto, omawiana faza obejmuje także teren wokół ujęcia wody.

Cechą charakterystyczną danego obszaru jest rozpowszechnienie zbiorowisk ruderalnych, zajmujących siedliska antropogeniczne. Wykształciły się one w głównej mierze na terenach, gdzie naturalna szata roślinna uległa degradacji i zniszczeniu w następstwie działalności człowieka. Roślinność ta utrzymywana jest dzięki ustawicznej ingerencji ludzkiej. Tworzą je taksony dzikich, bądź zdziczałych roślin, zarówno rodzimych, jak i obcego pochodzenia. Z reguły są to gatunki o niewielkich wymaganiach środowiskowych - słonolubne, nitrofilne, często też pionierskie. Roślinność ruderalna przedmiotowego terenu występuje zarówno na powierzchniach całkowicie sztucznych, tj. szczeliny murów, betonu, torowiska, czy też na podłożu złożonym z różnych składników glebowych. Roślinność ruderalną stwierdzono wokół linii kolejowych, na terenach przemysłowych, zarastających nieużytkach, czy też przydrożach i wydepczyskach. W obrębie zbiorowisk wyróżnić można kilka typów fitocenoz, są to m.in. zbiorowiska pionierskie, zbiorowiska roślin jednorocznych i dwuletnich terenów ruderalnych, jak i zbiorowiska roślin wieloletnich.

Specyficznymi warunkami wodnymi charakteryzuje się obszar położony wzdłuż układu torowego, w pobliżu ul. Skrajnej i Kuśnierskiej. Ze względu na znaczne przewyższenia terenu oraz spore dopływy wód z sąsiadujących obszarów, miejscami występuje nadmiar wody, przez co wokół nasypu kolejowego tworzą się swoiste rozlewiska oraz wysięki wód. Opisywane siedliska porośnięte są roślinnością wilgociolubną, szuwarową, czy też wodną. Obszar wokół linii kolejowych charakteryzują głównie elementy szaty roślinnej typowej dla terenów ruderalnych. W skład systemu przyrodniczego wzdłuż torów kolejowych wchodzi również zbiorowiska zaroślowe i okrajkowe zbudowane z różnego gatunku drzew i krzewów, w tym chronionego rokitnika, jak również pnączy chmielu zwyczajnego *Humulus lupulus* oraz kielisznika zaroślowego *Calystegia sepium*, tworzącego miejscami zwarte płyty.

Rozległe płaty fitocenoz z dominującym udziałem pnączy takich jak: chmiel zwyczajny, winobluszcz, powojnik pnący i kielisznik zaroślowy oraz fitocenozy zaroślowe występują na sztucznie utworzonym wyniesieniu terenu, w południowej części badanego obszaru, wzdłuż naziemnych ciepłowniczych przewodów rurowych. Częstym gatunkiem jest robinia pseudoakacja, w domieszce występuje również rokitnik oraz inne gatunki. Zarośla występują również w północnej części obszaru, w sąsiedztwie torów kolejowych. Oprócz zarośli występują również zapusty osikowe, czy wierzbowe. W granicach inwentaryzowanego terenu nie stwierdzono występowania siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

W trakcie wykonywania inwentaryzacji dendrologicznej ilość drzew oszacowano na ok. 533 pojedynczo rosnące drzewa i krzewy oraz około 2036 drzew i krzewów w większych agregacjach o powierzchni od 50 do 2000 m². Po wstępnej analizie zakresu i przebiegu inwestycji do pozostawienia kwalifikuje się około 13% zinwentaryzowanych drzew i krzewów.

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 3,45 km na wschód: Zatoka Pucka PLB220005;
- ok. 4,8 km na północny wschód: Zatoka Pucka i Półwysep Helski PLH220032.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na terenach kolejowych oraz portowych, przekształconych i zabudowanych. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Planowana inwestycja znajduje się także poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.) zwanej dalej ustawą uop oraz ich otulin. Inny obszar chroniony objęty ochroną na podstawie przepisów ustawy uop to ok. 1,5 km na południe: Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Przedmiotowy teren może pełnić rolę lęgówisk dla lokalnych populacji ptaków. Teren ten może też stanowić miejsce rozrodu i migracji i rozrodu płazów i gadów.

Część prac związana z realizacją inwestycji będzie przebiegała w sąsiedztwie drzew i krzewów, w związku z tym istnieje niebezpieczeństwo ich uszkodzenia. Aby temu zapobiec wskazano na konieczność zobligowania Inwestora do właściwej organizacji prac ziemnych w sąsiedztwie drzew i krzewów wraz z zabezpieczeniem ich przed uszkodzeniem. Wykopy zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich małych zwierząt.

W związku z realizacją i funkcjonowaniem planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się wystąpienia znaczących emisji zanieczyszczeń. Największe źródła uciążliwości aerosanitarnych dla tego obszaru wiążą się ze źródłami przemysłowymi oraz z istniejącym system komunikacyjnym.

Prowadzenie prac związanych z realizacją inwestycji przyczyni się do wystąpienia okresowych uciążliwości związanych z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń atmosferycznych. Powyższe uciążliwości spowodowane będą przede wszystkim pracą urządzeń o napędzie spalinowym oraz rozładunkiem materiałów budowlanych itp. Wystąpią one głównie w miejscu prowadzenia prac, w szczególności dojdzie do podwyższonej emisji związków powstających ze spalania paliw m.in. tlenku

węgla (CO), tlenku azotu (NO₂), tlenku siarki (SO₂), oraz pyłów pochodzących z prowadzonych prac budowlanych. Ocena oddziaływania na powietrze atmosferyczne przedstawiona w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazała, iż wpływ planowanej inwestycji, na jakość powietrza atmosferycznego w czasie jego realizacji będzie miał charakter krótkotrwały i związany będzie przede wszystkim z emisją wtórną pyłów. W trakcie realizacji przedsięwzięcia podjęte zostaną wszelkie niezbędne i możliwe do wykonania działania minimalizujące niezorganizowaną emisję zanieczyszczeń do powietrza. Z kolei w fazie eksploatacji stwierdzono, iż „udział trakcji elektrycznej nie będzie wpływał na przekroczenie standardów emisji substancji gazowych do powietrza atmosferycznego, jedynie niepożądane emisje mogą pojawić się w postaci pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych, okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni toczyń szyn. Emisje pyłów będą miały nieznaczący wpływ na jakość powietrza.” Transport materiałów sypkich będzie odbywać się pojazdami do tego przystosowanymi zgodnie z przepisami o ruchu drogowym posiadającymi zabezpieczenia przeciw pyleniu, w związku z czym nie będzie on źródłem tego typu zanieczyszczeń.

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Emisja hałasu będzie pochodzić ze źródeł punktowych np. urządzeń, pojazdów ciężarowych, sprzętu budowlanego, emitujących dźwięki o wysokich poziomach. Oddziaływania te spowodują tymczasowe pogorszenie stanu klimatu akustycznego. Oddziaływanie w zakresie hałasu będzie odczuwalne przez osoby zamieszkujące budynki położone blisko terenu, na którym będą prowadzone prace. Na danym etapie przedsięwzięcia oddziaływania akustyczne będą ograniczone zarówno w czasie (charakter okresowy, krótkotrwały), jak i przestrzeni (charakter lokalny).

W ramach analizy oddziaływań akustycznych wskazano, iż źródłem hałasu analizowanego przedsięwzięcia będą przejazdy składów pociągów po analizowanych liniach kolejowych nr 201, 228, 723, 724, 725, 961. Na podstawie przeprowadzonej analizy, stwierdza się, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat akustyczny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wokół terenów kolejowych w mieście Gdynia.

- w porze dnia, po realizacji planowanej inwestycji poziom emisji hałasu z teren inwestycji, na terenach podlegających ochronie akustycznej, nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnej (61 i 65 dB),
- w porze nocy, po realizacji planowanej inwestycji poziom emisji hałasu z terenu przedsięwzięcia, na terenach podlegających ochronie akustycznej, nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnej (56 dB),
- po realizacji planowanej inwestycji, strefa emisji hałasu w porze dnia, o poziomie 61 i 65 dB oraz w porze nocy o poziomie 56 dB nie będzie obejmować terenów objętych ochroną akustyczną,

Planowana inwestycja nie wpłynie znacząco na klimat akustyczny i nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Z kolei odnośnie oddziaływań skumulowanych w zakresie klimatu akustycznego może wystąpić nieznaczne oddziaływanie. Wpływ istniejącego układu drogowego i kolejowego w powiązaniu planowanym przedsięwzięciem może lokalnie podwyższyć wielkość emisji hałasu w najbliższym otoczeniu. Z uwagi jednak na całkowitą wymianę infrastruktury kolejowej, w dłuższym horyzoncie czasowym przedmiotowa inwestycja ograniczy negatywny wpływ analizowanych linii kolejowych na klimat akustyczny w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego

W celu ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz zdrowie ludzi zostaną zastosowane następujące rozwiązania w trakcie wykonywania prac m.in.:

- prace wykonywane będą przy zastosowaniu urządzeń o dobrym stanie technicznym oraz o możliwie najmniejszej mocy akustycznej. Będą one eksploatowane i konserwowane w sposób prawidłowy, co pozwoli do minimum ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny;

- emisja hałasu będzie minimalizowana poprzez ekonomiczne użytkowanie pojazdów samochodowych: ograniczona będzie prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy, silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w czasie przerw lub przestojów w pracy będą wyłączane;
- użytkowane maszyny i urządzenia będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych określonych w aktualnych przepisach prawa;
- ograniczony zostanie czas pracy sprzętu do niezbędnego minimum, poprzez odpowiednie zaplanowanie etapu realizacyjnego oraz utworzenie harmonogramu prac (m.in. poprzez wprowadzenie chronologii prowadzonych prac budowlanych oraz organizację ruchu pojazdów);
- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w czasie przerw lub przestojów w pracy będą wyłączane;
- okresowo skrapiana/zraszana będzie powierzchnia gruntu w miejscu prowadzenia prac ziemnych, placu budowy oraz terenów eksponowanych na erozję wietrzną (np. wały ziemne, nasypy);
- plac budowy oraz drogi dojazdowe utrzymywane będą w odpowiednim stanie czystości, ograniczającym pylenie - niestwarzającym możliwości nadmiernego pylenia uciążliwego szczególnie dla okolicznych mieszkańców;
- projektowane otwarte, ewaporacyjno-przelewowe zbiorniki retencyjne posiadały będą szczelne dno co zapobiegnie ewentualnemu kontaktowi wód zbiornika z wodami gruntowymi. Ponadto wody gruntowe będą ujmowane w system drenarski i odprowadzane do Potoku Chylońskiego oraz rzeki Chylonki istniejącymi wylotami;
- zaplecze placu budowy wyposażone będzie w sanitariaty (w postaci przenośnych toalet typu TOI-TOI), które zaopatrzone są w bezodpływowe zbiorniki na ścieki bytowe;
- ścieki socjalno-bytowe z terenów bazy ekipy budowlanej, odbierane będą przez uprawnione do tego firmy, zajmujące się wywozem nieczystości płynnych;
- plac budowy oraz zaplecze będą wyposażone w materiały sorpcyjne i neutralizujące substancje, które mogą się wydostać do środowiska w przypadku sytuacji awaryjnych,
- rozlane substancje ropopochodne i inne substancje niebezpieczne zbierane będą za pomocą materiałów sorpcyjnych i neutralizujących, wykorzystane materiały traktowane będą jako odpady niebezpieczne;
- wykopy będą jak najszybciej zasypywane, aby nie sprzyjały powstawaniu tymczasowych zbiorników retencyjnych spływających wód opadowych i roztopowych, infiltrujących stąd bezpośrednio do wód podziemnych;
- zapewnione będzie gospodarowanie odpadami, w tym minimalizowanie ilości odpadów, selektywne magazynowanie w przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnione ich ponowne wykorzystanie, bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w zlewni:

- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) PLRW2000234796 „Chylonka”;
- jednolitej części wód podziemnych JCWPd Nr 13 (PLGW200013);
- zlewnia oznaczona kodem TWDW1806.

Aby zapobiec/przeciwdziałać zagrożeniom dla jakości wód prace związane z układem torowym prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego stosowne normy z należytą starannością i dokładnością, co zminimalizuje możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. Ponadto zakłada się, że odpady będą gromadzone na szczelnym podłożu lub na nieprzepuszczalnej folii co dodatkowo zmniejszy ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się zaprojektować otwarte, ewaporacyjno-przelewowe zbiorniki retencyjne, które posiadały będą szczelne dno co zapobiegnie ewentualnemu kontaktowi wód zbiornika z wodami gruntowymi. Budowa niniejszych

zbiorników ma na celu zagwarantowanie odciążenia hydraulicznego odbiornika - rzeki Chylonki. Ponadto wody gruntowe będą ujmowane będą w system drenarski i odprowadzane do Potoku Chyłońskiego oraz rzeki Chylonki istniejącymi wylotami. Zastosowane urządzenia podczyszczające wody deszczowe – osadniki, poduszki sorbentowe, separatory, zagwarantują osiągnięcie parametrów w zakresie zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi oraz zawiesiny ogólnej. Wzdłuż całego układu kolejowego boczniczy zaprojektowano odwodnienie wgłębne w postaci drenu. Projektowana nawierzchnia placów manewrowych odwodniona zostanie poprzez nadane spadki poprzeczne do odwodnienia liniowego włączonego do projektowanej kanalizacji deszczowej. Nawierzchnia drogi łączącej oraz łącznika zostanie odwodniona do wpustów kanalizacji deszczowej włączonych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Place składowo - manewrowe będą odwodniane przy pomocy odwodnienia liniowego, lub przy pomocy wpustów ulicznych punktowych. W związku z powyższym zaprojektowano system kanalizacji deszczowej umożliwiający odprowadzenie z w/w urządzeń wód opadowych. Planuje się, że zbiorniki wód deszczowych dla fazy II i dodatkowej posiadać będą szczelne dno uniemożliwiające przenikanie wód deszczowych do ziemi.

Uwzględniając powyższe rozwiązania chroniące środowisko, skalę oraz rodzaj przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby przedmiotowe przedsięwzięcie znacząco wpłynęło na stan jednolitych części wód powierzchniowych oraz wód podziemnych oraz uniemożliwi osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły.

Sektory działalności, których dotyczy planowane przedsięwzięcie to transport kolejowy, budownictwo przemysłowe, budownictwo w sektorze transportu, gospodarka morska oraz dystrybucja energii elektrycznej. Wskazywanymi czynnikami, z którymi wiążą się zagrożenia infrastruktury transportowej (jak linie kolejowe czy obiekty inżynieryjne) związane z klimatem i jego zmianami są przede wszystkim: zmienność temperatury powietrza, zmienność opadów, ekstremalne zjawiska pogodowe, zmiany poziomu morza, wiatr o wysokiej prędkości, występowanie suszy, nasilenie gwałtowności burz, występowanie mgły. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia została określona wrażliwość projektu w związku z zakresem zmiennych klimatycznych oraz wtórnych skutków/zagrożeń związanych z klimatem. Na podstawie zidentyfikowanej wrażliwości przedsięwzięcia oceniono ekspozycję projektu i jego aktywów na zagrożenia związane z działaniem czynników klimatycznych. Na podstawie przeanalizowanych wyników oceny wrażliwości i oceny ekspozycji określono podatność przedsięwzięcia na dane zmienne klimatyczne i zagrożenia. W odniesieniu do budownictwa przemysłowego i transportu kolejowego czynnikami takimi są głównie wahania temperatury powietrza, opady, obciążenie wiatrem oraz śniegiem. Instalacje nieosłonięte są szczególnie wrażliwe na opady, silny wiatr czy wyładowania atmosferyczne. Ponadto analiza przeprowadzona PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykazała, że w latach 2010-2014 trudności eksploatacyjne związane ze zjawiskami atmosferycznymi na liniach kolejowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni wynikały z oblodzenia sieci trakcyjnej, wystąpienia burzy i wyładowań atmosferycznych (upalenia drutu jezdnego, a w konsekwencji rozerwania sieci trakcyjnej) oraz wystąpienia silnego, porywistego wiatru, który spowodował przewrócenie drzewa na wagony znajdujące się na pasie kolejowym. Czynnikami meteorologicznymi mogącymi mieć negatywny wpływ na gospodarkę morską w rejonie Portu Gdynia (jak np. ograniczenie prac przeładunkowych) są przede wszystkim: występowanie wiatru o bardzo dużej prędkości, gwałtowne wahania poziomu morza, zlodzenie. Napowietrzne sieci przesyłowe są narażone na awarie spowodowane silnym wiatrem, oblodzeniem, z występującymi jednocześnie opadami w postaci marznącej. Warunki meteorologiczne mogące mieć negatywny wpływ na samopoczucie i zdrowie oraz warunki pracy pracowników związanych z planowanym przedsięwzięciem to przede wszystkim niekorzystne warunki termiczne, silnie oddziałujące bodźce termiczne, termiczno-wilgotnościowe, wiatr, opad. Ocenę ryzyka występowania niekorzystnych warunków meteorologicznych na działania związane z planowanym przedsięwzięciem przeprowadzono z zastosowaniem skali 6 - stopniowej. Ocenę zagrożeń klimatycznych związanych z realizacją planowanego projektu przeprowadzono z zastosowaniem uproszczonej macierzy ryzyka zaproponowanej przez TfNSW (Transport for New South Wales). Jako najbardziej istotne czynniki oddziałujące na transport kolejowy (wysokie ryzyko zagrożeń) w rejonie planowanej inwestycji

zidentyfikowano: silne opady deszczu, opady śniegu, występowanie silnego wiatru, występowanie burzy. Z punktu widzenia budownictwa przemysłowego największe znaczenie ma występowanie silnego wiatru, silnego opadu deszczu, opadu śniegu, mgły, wysokiej wilgotności powietrza, burzy. Największe ryzyko zagrożenia pogodowego dla prac portowych stanowić mogą silne opady deszczu. Ze względu na zdrowie ludzi i warunki pracy najistotniejsze są: występowanie silnego wiatru, silnego opadu deszczu, burzy, wysokiej wilgotności powietrza i mgły. Biorąc pod uwagę czynniki stwarzające największe zagrożenia w sektorach działalności związanej z planowanym projektem w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zestawiono propozycje działań mających na celu zmniejszenie wrażliwości na skutki obecnych i przewidywanych zmian elementów klimatu na obszarze planowanej inwestycji wraz z określeniem typów rozwiązań adaptacyjnych: „bez żalu” (ang. „no regret”), „prawie bez żalu” (ang. „low regret”) oraz podwójnie wygrywających (ang. „win-win”), które mają pożądany wpływ na zmiany klimatu, różnorodność biologiczną oraz funkcje ekosystemu, a także przynoszą inne korzyści społeczne, środowiskowe lub ekonomiczne.

Na podstawie powyższego stwierdzono, iż emisje gazów cieplarnianych do atmosfery wynikają przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach lokomotyw spalinowych, zasilania lokomotyw elektrycznych oraz z eksploatacji urządzeń infrastruktury transportowej, logistycznej oraz budynku obsługi ruchu. Wpływ na klimat będzie miał generalnie zasięg lokalny.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przedstawiono analizę śladu węglowego. Na etapie realizacji możliwość redukcji emisji dwutlenku węgla CO₂ obejmuje zwiększenie efektywności energetycznej na miejscu budowy poprzez wybór odpowiednich maszyn budowlanych oraz optymalizację ich pracy, a także wybór materiałów budowlanych oraz redukcję odpadów, co można osiągnąć poprzez następujące działania:

- zmniejszenie czasu bezczynności maszyn budowlanych poprzez strategie operacyjne
- wybór odpowiedniego urządzenia dla danego zadania (unikanie nieefektywnych maszyn ponad gabarytowych)
- przegląd techniczny maszyn budowlanych
- organizacja szkoleń dla pracowników w celu zwiększenia efektywnego wykorzystania maszyn budowlanych
- stosowanie zasad logistycznych dla przewozów towarzyszących
- zwiększenie stopnia wykorzystania pojazdu poprzez zwiększenie średniej transportowanego ładunku materiałów
- zmniejszenie ilości transportu materiałów
- zwiększenie powierzchni magazynowania materiałów na plac budowy
- maksymalizacja ponownego wykorzystania i recyklingu materiałów
- zastępowanie betonowych, stalowych materiałów konstrukcyjnych drewnem np. używanie podkładów drewnianych (wykazano, że z perspektywy cyklu życia materiału każdy kilogram używanego drewna może doprowadzić do redukcji emisji dwutlenku węgla CO₂ o 1,76 kg) wywóz urobku transportem kolejowym

W celu określenia emisji pochodzącej z towarowego transportu kolejowego użyto europejskiej normy EN 16258 „Methodology for calculation and declaration of energy consumption and greenhouse gas emissions of transport services”, uwzględniającej pośrednie zużycie energii i emisje z procesów energetycznych. Dla fazy I przedsięwzięcia wykonano analizę porównawczą ze względu na zastępowanie transportu spalinowego elektrycznym. W przyszłości korzystna różnica pomiędzy śladem węglowym transportu elektrycznego, a spalinowego wynika z planowanego wzrostu dywersyfikacji źródeł energii w krajowym systemie energetycznym. Zgodnie z *Polityką energetyczną Polski do 2030 roku* nastąpić ma wzrost udziału odnawialnych źródeł energii w finalnym zużyciu energii co najmniej do poziomu 15% w 2020 roku oraz dalszy wzrost tego wskaźnika w latach następnych, co będzie powodować spadek emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu elektrycznego. W fazie II nie następuje zmiana rodzaju transportu.

Na terenie przedsięwzięcia, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, związanej z rozbudową dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia, nie występują zabytki nieruchome

wpisane do rejestru zabytków. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia brak jest stref ochrony archeologicznej, czy też stref ochrony konserwatorskiej. W sąsiedztwie omawianej inwestycji nie występują również strefy ochrony krajobrazu, czy też strefy ochrony ekspozycji obszarów wpisanych do rejestru zabytków.

Nie przewiduje się, aby ryzyko wystąpienia poważnych awarii było znaczące w ramach planowanego przedsięwzięcia. Dzięki wprowadzeniu szeregu zabezpieczeń i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa m.in. poprzez poprawę stanu infrastruktury technicznej oraz zastosowanie systemów kontroli i sterowania ruchem kolejowym stwierdza się, iż funkcjonowanie przebudowanej linii przyczyni się do ograniczenia możliwości wystąpienia awarii.

Podsumowując, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOS, 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 przyczyniła 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;
- planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenach zainwestowanych, przemysłowych i portowych związanych z infrastrukturą drogową i kolejową. W stanie aktualnym na przedmiotowym terenie nie występują obszary chronione akustycznie;
- 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;
- na etapie eksploatacji przedsięwzięcie może powodować emisję hałasu, zanieczyszczeń do powietrza oraz powstawanie ścieków. Jednak biorąc pod uwagę opisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązania techniczne ograniczające wpływ inwestycji na środowisko, ocenia się, że ww. oddziaływanie zostanie ograniczone do minimum;
- z realizacją i funkcjonowaniem planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się wystąpienia znaczących emisji zanieczyszczeń. Największe źródła uciążliwości aerosanitarnych dla tego obszaru, wiąże się ze źródłami przemysłowymi oraz z istniejącym system komunikacyjnym. 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 zabezpieczającymi 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;
 - planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Rozbudowa dostępu kolejowego pozwoli na poprawę jakości i niezawodności usług, w tym zwiększenia prędkości handlowych i zapewnienia odpowiednich parametrów infrastruktury, a co za tym idzie zintensyfikowanie transportu intermodalnego i kombinowanego w Porcie Gdynia. Działania te pozwolą na stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa. Realizacja inwestycji pozwoli zapewnić pełną dostępność kolejową do portu, co jest warunkiem rozwoju multimodalnej platformy logistycznej.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.AT.4 z dnia 26.09.2017 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, będącego przedmiotem niniejszego postępowania. Postanowienie wpisano do publicznie dostępnego wykazu danych *Ekoportal* (www.ekoportal.pl) pod numerem 781/2017 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.AT.5 z dnia 02.10.2017 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 terminu siedmiu dni od dnia doręczenia na zapoznanie się z dokumentacją i wniesienie ewentualnych uwag.

W dniu 11.10.2017r. wpłynęło pismo znak DS.-614/1.7/25/75/EB/17 z dnia 11.10.2017 Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dotyczące rozważenie zasadności zapisu ujętego w punkcie 2 s) postanowienia znak: RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.KPA.AT.4 dla inwestycji „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia”. Ww. przedsięwzięcie będzie budowane częściowo na terenach obecnie realizowanego etapu I „Pogłębienie toru podejściowego oraz akwenów wewnętrznych Portu Gdynia”, w ramach którego nastąpi zdeponowanie urobku z prac czerpalnych, a co za tym idzie podniesienie istniejących rzędnych terenu o ok. 2m, dlatego podniesienie tego terenu o jeszcze dodatkowe 1,5 m może spowodować brak możliwości dowiązania się projektowanego układu torowego do istniejącej infrastruktury kolejowej. Zgodnie z opublikowanymi przez KZGW mapami terenów zalewowych tereny narażone na zalanie przez wody morskie w rejonie analizowanego przedsięwzięcia znajdują się w rejonie Nabrzeża Puckiego i są położone na rzędnej ok. 2 m n.p.m. W związku z powyższym, w celu eliminacji ewentualnego zalania przez wody morskie należy zapewnić w projekcie budowlanym projektowane rzędne placów składowych oraz układu kolejowego fazy II powyżej 5 m n.p.m.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.AT.6 z dnia 12.10.2017 r., działając na podstawie art. 10 § 1 *Kpa* ponownie 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 terminu siedmiu dni od dnia doręczenia na zapoznanie się z dokumentacją i wniesienie ewentualnych uwag. 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 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 290 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 18 lipca 2001 r. prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 469ze zm.), w zakresie prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 672 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2013 poz. 21 ze zm.) - 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.

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.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Danuta Makowska

Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska

w Gdańsku
80-748 Gdańsk, ul. Chmielna 54/57
tel. (058) 683 68 00, fax (058) 683 68 07

Decyzja niniejsza została
opublikowana

1. *Danuta Makowska* 04.12.2017 Anna Fichman

Otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 81-337 Gdynia, ul. Rotterdamska 9
2. Prezydent Miasta Gdyni 81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
3. PKP S.A. 80-852 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4
4. EDF POLSKA S.A. 00-120 Warszawa, ul. Złota 59
5. a/a



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.4210.16.2017.MBC.AT.7

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia. Inwestycja realizowana będzie na terenie działek nr: 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 40, 51, 54, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 90, 91, 98, 99, 103, 104, 109, 112, 115, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 134, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 148, 156, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 187, 188, 189, 190, 200, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 230, 232, 233, 234, 235, 249, 262, 264, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 288, 294, 315, 316, 317, 318, 328 obręb 0026, Śródmieście; działek nr: 65, 66, 67, 455, 516, 517, 518 obręb 0020, Obłuże; działek nr: 1109, 1123, 1124, 1127, 1128, 1129, 1130, 1131, 1176, 1182, 1183, 1184, 1362, 1363, 1365, 1368, 1369, 2002, 2003, 2020, 2021, 2022, 2023, 2032 obręb 0023, Pogórze;

Przedmiotowa inwestycja obejmuje m.in. rozbudowę dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia, przy czym Faza I to „Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminalu Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Faza II to „Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego” wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”. Przedsięwzięcie obejmuje również fazę dodatkową polegającą na budowie placów składowych przeznaczonych do magazynowania materiałów wymagających bądź niewymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi takimi jak m.in. kontenery, towary na paletach, w big bagach, w slingach lub w pakietach czy ładunki masowe.

Faza I

„Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego Intermodalnego Terminalu Kolejowego oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”

Projektowana faza I przewiduje wykonanie działań w następującym zakresie:

- przebudowa nawierzchni torowej z rozjazdami: planuje się wykonanie nawierzchni torowej klasycznej z szyn, na podkładach betonowych, natomiast w łukach o promieniu R 300 m oraz na wstawkach rozjazdowych projektowana jest nawierzchnia na podkładach drewnianych twardych na podsypce tłuczniowej,
- wybudowanie na grupie zewnętrznej dodatkowego (siódmego) toru nr 31,
- wybudowanie dwóch nowych rozjazdów na grupie przyjazdowo – odjazdowej,
- przesunięcie istniejących rozjazdów zwyczajnych,
- wymiana nawierzchni na nową na przejazdach zlokalizowanych na linii 228 oraz na torze nr 38 boczny (skrzyżowanie z drogą prywatną),
- utwardzenie płytami betonowymi części toru nr 37 (o dł. ok. 200 m +/- 15 %) wraz z terenem pomiędzy torami a ul. Promową
- budowa sieci trakcyjnej nad wszystkimi torami w zakresie przedsięwzięcia,

- budowa systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK),
- budowa ogrodzenia grupy torów wraz z bramą kolejową; brama sterowana będzie systemem SRK,
- modernizacja odwodnienia torów; miejsce odprowadzenia wód opadowych i z drenażu do sieci kanalizacyjnej deszczowej pozostanie bez zmian,
- modernizacja w branży energetycznej, w tym oświetlenia torów, rozjazdów i drogi (zastosowanie opraw energooszczędnych) oraz elektryczne ogrzewanie rozjazdów sterowanych automatycznie na podstawie warunków atmosferycznych mierzonych przez przetworniki pogodowe,
- adaptacja pomieszczeń znajdujących się w istniejącym budynku na pomieszczenia sterowania ruchem (stanowisko dyżurnego) wraz z ich wyposażeniem w niezbędne systemy i urządzenia,
- budowa systemu dozoru kamerowego (telewizji dozorowej) mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Faza II

„Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego”.

Podstawowe elementy Fazy II:

- budowa dwóch torów ładunkowych wraz z rozjazdami wzdłuż istniejących i planowanych placów manewrowo – odstawczych; długość użyteczna torów 780 m.b. +/- 15% dla każdego toru,
- budowa toru komunikacyjnego (objazdowy) z rozjazdami o długości 960 m.b. +/- 15% dla obsługi punktu ładunkowego,
- budowa toru dojazdowego (komunikacyjnego) do projektowanej bocznicy kolejowej, usytuowanego pomiędzy torami ładunkowymi, łączący tory ładunkowe z istniejącym układem PKP PLK S.A. przez układ kolejowy Elektrociepłowni Gdynia S.A.,
- budowa dwóch przejazdów kolejowo – drogowych dla przejazdu suwnic kołowych,
- budowa nowego przejazdu kolejowo – drogowego w torze komunikacyjnym (objazdowym) pomiędzy nawierzchnią placów manewrowo – odstawczych a magazynem wysokiego składowania,
- konsekwencją wpięcia się projektowanego toru dojazdowego planowanym rozjazdem w układ kolejowy Elektrociepłowni Gdynia S.A. będzie m.in.:
 - przebudowa układu torowego Elektrociepłowni Gdynia S.A., polegające m.in. na: likwidacji części rozjazdów, likwidacji fragmentów torów, budowie rozjazdów, wymianie istniejącej nawierzchni w torach j.w., wymianie podsypki, zmianie położenia torów w planie i profilu, budowie wykolejnic, przebudowie oświetlenia wynikającej z przebudowy układu kolejowego,
 - przebudowa istniejącego układu torowego PKP PLK S.A., polegająca na skróceniu i wydłużeniu torów, wymianie częściowej istniejącej nawierzchni i posypki tłuczniowej, zmianie położenia torów w planie i profilu,
 - przebudowa istniejącego rozjazdu, polegająca na przesunięciu rozjazdu, wymianie pojedynczych elementów nawierzchni, uzupełnieniu podsypki tłuczniowej oraz jego wyregulowaniu w planie i profilu,
 - przebudowa istniejących przejazdów kolejowych do obiektu GPC wynikająca z przebudowy układów kolejowych,
- budowa urządzenia SRK w projektowanym układzie kolejowym ZMPG S.A., Elektrociepłowni Gdynia S.A., PKP PLK S.A. z podłączeniem ich pod obiekt GPC,
- budowa placów manewrowo – odstawczych wraz z odwodnieniem liniowym,
- budowa drogi łączącej place manewrowo – odstawcze z ul. Logistyczną,
- budowa drogi łączącej ul. Logistyczną z ul. Kontenerową,
- budowa parkingów dla samochodów osobowych wzdłuż dróg,
- budowa oświetlenia granicznego wokół placów manewrowo - odstawczych, dróg, parkingów dla samochodów osobowych, układów kolejowych,

- przebudowa oświetlenia wzdłuż torów projektowanej boczniczy oraz w przebudowywanych torach Elektrociepłowni Gdynia S.A.,
- przebudowa istniejącego przejazdu kolejowo – drogowego do GPC.
- budowa sieci elektroenergetycznej zasilania suwnic kołowych pracującymi nad projektowanymi torami kolejowymi,
- budowa kanalizacji deszczowej odwadniającej place manewrowo – odstawcze, drogi, parkingi dla samochodów osobowych oraz układ kolejowy,
- budowa sieci teletechnicznej obsługującej place manewrowo – odstawcze, drogi oraz układ kolejowy,
- dostosowanie istniejącej sieci C.O. do bezkolizyjnego przecięcia z projektowaną linią kolejową poprzez umieszczenie sieci na estakadzie.
- modernizacja w komorze K-2 na istniejącym ciepłociągu.
- prace związane z przewodami przewodzącymi parę technologiczną,
- wzmocnienie kolektorów kanalizacji sanitarnej Ø 1000 i 1200, budowa oraz odtworzenie fragmentów ogrodzenia wraz z bramami wzdłuż projektowanej drogi pomiędzy ul. Logistyczna i kontenerową,
- budowa ogrodzenia wraz z bramami wokół boczniczy i placów manewrowo – odstawczych,
- budowa zbiornika retencyjnego wraz z niezbędną infrastrukturą.

Faza dodatkowa

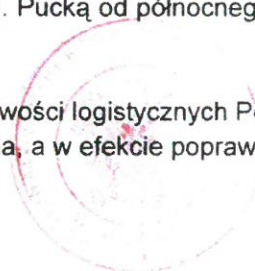
Dodatkowa faza przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje budowę placów składowych na istniejących polach refulacyjnych. Łączna powierzchnia placów składowych będzie wynosiła 21 ha +/- 15%, w tym:

- plac położony na północ od ul. Logistycznej: 13 ha +/- 15%
- plac zlokalizowany na południe od ul. Logistycznej: 8 ha +/- 15%

Place składowe będą przeznaczone do magazynowania materiałów wymagających bądź niewymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi. Będą to m.in. kontenery, drobnica zjednostkowana (np. towary na paletach, w big bagach, w slingach lub w pakietach), elementy turbin wiatrowych, ładunki masowe (np. kruszywa, zboża, pasze), ładunki niebezpieczne w kontenerach i inne.

Obszar opracowania zawiera się pomiędzy: torami ładunkowymi na płycie żelbetowej na terenie dzierżawionym przez BCT, estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego od południowego wschodu, linią kolejową nr 201 od południowego zachodu, ul. Pucką od północnego zachodu oraz ul. Admirala Józefa Unruga od północnego wschodu.

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie możliwości logistycznych Portu Gdynia, zwiększenie ruchu kolejowego i bezpieczeństwa jego prowadzenia, a w efekcie poprawa konkurencyjności tego środka transportu w obsłudze ładunkowej portu.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Danuta Makowska