

Załącznik nr 1 do decyzji nr 10/2025 o środowiskowych uwarunkowaniach – znak WONS.420.25.2022.ED.AC.MF - charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji bazy magazynowo-przeładunkowej produktów masowych, dla następujących paliw i substancji: paliwa samochodowe (ON, Pb95, Pb 98, estry, HVO, etanol), paliwo lotnicze JET A1, metanol, LPG. W związku tym niezbędne będzie wykonanie obiektów technicznych i technologicznych, jak również niezbędnej infrastruktury.

Całkowity obrót roczny dla wszystkich produktów wyniesie 5 150 000 Mg/rok. Przewidziane grupy produktów:

Paliwa samochodowe (ON, Pb95, Pb98, estry, HVO, etanol) – 2 300 000 Mg/rok,
Paliwo lotnicze JET A1 – 1 100 000 Mg/rok
Metanol – 250 000 Mg/rok
LPG – 1 500 000 Mg/rok.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o nr ew.: 1 z obrębu ew. Nad Odrą 3021; 3/3, 3/4, 3/5, 3/6, 930/17, 930/7 z obrębu ew. Nad Odrą 3025; 28/7 z obrębu ew. Nad Odrą 3048; 10/3, 18, 20, 4/6, 5, 6/23, 7/2, 7/3, 7/4, 9/4, 1/2, 1/26, 1/27, 1/28, 1/3, 1/32, 1/6 z obrębu ew. Nad Odrą 3052; 27, 21/3, 26/1, 26/4, 33/1 z obrębu ew. Nad Odrą 3053; 5 z obrębu ew. Nad Odrą 3055; 2/10, 2/11, 2/12, 2/15 z obrębu ew. Nad Odrą 3058.

Zgodnie z przedstawionymi w dokumentacji informacjami przedsięwzięcie realizowane będzie etapowo.

Etap I

- Zbiorniki magazynowe ON: $V = 40\,000\text{ m}^3$, 9700 m^3 i $5\,000\text{ m}^3$;
- Zbiorniki magazynowe PB95: $V = 40\,000\text{ m}^3$ i $9\,700\text{ m}^3$;
- Zbiornik magazynowy PB98: $V = 9\,700\text{ m}^3$;
- Zbiorniki magazynowe JET A1: $3 \times 23\,000\text{ m}^3$;
- Zbiorniki metanolu: $V = 2 \times 12\,500\text{ m}^3$;
- Zbiornik estrów $V = 5\,000\text{ m}^3$;
- Zbiornik etanolu $V = 5\,000\text{ m}^3$;
- Zbiorniki gazu ciekłego (LPG, propan, butan) $4 \times V = 30\,000\text{ m}^3$
- Zbiornik resztek ON;
- Zbiornik resztek benzyn i metanolu;
- Zbiorniki dodatków firmowych do paliw;
- Zbiornik manipulacyjny dla instalacji JET A1;
- Zbiornik awaryjnego rozładunku autocystern paliw;
- Zbiornik awaryjnego rozładunku JET A1;
- Stanowisko rozładunku tankowców;
- Pompownia technologiczna ON;
- Pompownia technologiczna benzyn i metanolu;
- Kolejowy front załadunkowo-rozładunkowy;
- Autocysternowy front załadunkowy – wyspy nr 1-3;
- Instalacja dodatków dozowanych do zbiorników paliw;
- Wszystkie instalacje technologiczne części LPG;
- Infrastruktura towarzysząca: instalacja przeciwpożarowa, drogi i place, budynek wielofunkcyjny, wiata magazynowa na sprzęt techniczny i magazynowanie próbek, instalacja azotu, instalacja sprężonego powietrza, instalacja ochrony katodowej, budynek administracyjny

części LPG, budynek warsztatowy części LPG, laboratorium części LPG, system automatyki; system teletechniki, układ torowy na terenie terminala, bocznic kolejowa, instalacje sanitarne, instalacje elektryczne, inne niezbędne.

Etap II (docelowy)

- Zbiorniki magazynowe ON $V = 3 \times 20\,000\text{ m}^3$ i 9700 m^3 ;
- Zbiornik magazynowy PB95 $V = 3 \times 20\,000\text{ m}^3$;
- Zbiornik magazynowy PB98 $V = 9\,700\text{ m}^3$;
- Zbiorniki HVO $V = 5\,000\text{ m}^3$ i $2\,000\text{ m}^3$;
- Zbiornik Estrów $V = 2\,000\text{ m}^3$;
- Zbiornik Etanolu $V = 2\,000\text{ m}^3$;
- Stanowisko rozładunku tankowców – rozbudowa o stanowisko załadunku barek;
- Autocysternowy front załadunkowy – wyspa nr 4.

Przewiduje się prace hydrotechniczne, obejmujące budowę konstrukcji nabrzeża wraz z niezbędnymi robotami czerpalnymi:

- prace przygotowawcze, w tym i oczyszczenie terenu,
- roboty ziemne związane z budową nowych lub przebudową konstrukcji nabrzeża,
- wykonanie konstrukcji hydrotechnicznych (wbicie pali, zapuszczenie stalowej ścianki szczelnej, wykonanie oczepów żelbetowych i płyty nabrzeża, wykonanie niezbędnych instalacji oraz montaż wyposażenia, prace pogłębiarskie, wykonywane dla osiągnięcia wymaganej głębokości technicznej).

SYSTEM ODOJOWY, CUMOWNICZY I ŁADUNKOWY

System odbojowy

- Rozstaw odbojnic na nabrzeżu: $l_{od} = 30\text{ m}$
- Dopuszczalna energia kinetyczna absorbowana przez odbojnice: $nE = 500\text{ kNm}$

System cumowniczy

- Rozstaw zewnętrznych haków cumowniczych: $l_{cuz} = 25\text{ m}$
- Siła ciągnięcia na zewnętrzne haki cumownicze – dla statków (2 x 4 haki): $Q_{pz} = 900\text{ kN}$
- Rozstaw wewnętrznych (barkowych) haków cumowniczych: $l_{cuw} = 20\text{ m}$
- Siła ciągnięcia na wewnętrzne haki cumownicze – dla barek (5 haków): $Q_{pw} = 300\text{ kN}$

System ładunkowy

Przewidywany system rozładunkowy statku:

- ramiona przeładunkowe 6 (3 paliw, 3 LPG)

Przewidywany system załadunkowy jednostek żeglugi śródlądowej:

- paliwa – węże giętkie z żurawikami
- LPG – ramiona na stanowisku rozładunkowym statków.

NABRZEŻE GŁÓWNE – GŁĘBOKOWODNE I NABRZEŻE BARKOWE

Nabrzeża płytowe typu ciężkiego. Nabrzeże posadowione zostanie na ścianie szczelnej oraz trzech rzędach pali. Dwa pierwsze rzędy proponuje się wykonać jako pale pionowe. Ostatni, odlądowy rząd winien być wykonany w formie „kozła palowego”. Proponuje się zastosować pale przemieszczeniowe np. Vibro – Fundex o $\phi 610/660$ i długości min. 23,0 m. Dla utrzymania uskoju projektuje się wprowadzenie ścianki szczelnej stalowej o dł. min 26,0 m. Projektuje się rzędną nabrzeża na poziomie +2,00 m n.p.m. Długość płyty nabrzeża winna wynieść min. 14,0 m, a jej grubość min. 0,8 m. Na etapie projektu budowlanego projektant dokona wyboru stosowanego typu konstrukcji.

Parametry techniczno-eksploatacyjne nabrzeża głębokowodnego:

- długość nabrzeża ok. 300 m,

- głębokość techniczna 12,00 m,
- głębokość dopuszczalna 14,00 m,
- rzędna oczepu +2,00 m n.p.m.,
- dopuszczalne obciążenie użytkowe 40 kN/m²,
- wyposażenie i urządzenia: haki cumownicze o uciągu min 900 kN (1 szt. na sekcję), drabinki wyjściowe, odbojnice (układ i rodzaj odbojnic dostosować do obsługiwanych statków, wymogów użytkownika oraz właściciela nabrzeża na etapie projektu budowlanego).

Parametry techniczno-eksploatacyjne nabrzeża barkowego:

- długość nabrzeża ok. 140 m,
- głębokość techniczna 12,00 m,
- głębokość dopuszczalna 14,00 m,
- rzędna oczepu +2,00 m n.p.m.,
- Dopuszczalne obciążenie użytkowe 40 kN/m²,
- wyposażenie i urządzenia: polery cumownicze o uciągu min 700 kN (1 szt. na sekcję), drabinki wyjściowe, odbojnice (układ i rodzaj odbojnic dostosować do obsługiwanych statków, wymogów użytkownika oraz właściciela nabrzeża na etapie projektu budowlanego).

STANOWISKO DALBOWE

Na północ od projektowanych nabrzeży, w Kanale Skolwińskim projektuje się wykonanie stanowiska dalbowego. Składać się ono będzie z 4 szt. dalb odbojowo – cumowniczych, które proponuje się wykonać w rozstawie co ok. 20 m. Dalby wykonać należy jako konstrukcje w pełni stalowe lub w formie wysp, których nadbudowę stanowić będzie żelbetowy oczep posadowiony na palach stalowych wypełnionych żelbetem. Układ dalbowy zaprojektowano przestrzennie tak by umożliwić ewentualne przyszłościowe rozbudowanie stanowiska o kolejne dalby w kierunku północnym celem przyjmowania większej ilości jednostek jednocześnie. System odbojowy dalb należy dostosować do obsługiwanych statków, wymogów użytkownika oraz właściciela nabrzeża na etapie projektu budowlanego.

Parametry techniczno-eksploatacyjne nabrzeża głębokowodnego:

- długość stanowiska ok. 80 m,
- głębokość techniczna 7,00 m,
- głębokość dopuszczalna 8,00 m,
- rzędna dalb +2,50 m n.p.m.,
- wyposażenie dalb: odbojnice (układ i rodzaj odbojnic dostosować do obsługiwanych statków, wymogów użytkownika oraz właściciela nabrzeża na etapie projektu budowlanego).

OZNAKOWANIE NAWIGACYJNE

Przewidziano:

- Przesunięcie istniejącej dalby kardynalnej Żurawia S (stawa nawigacyjna A) na pozycję odpowiadającą jej przeznaczeniu jako znak kardynalny (propozycja UMS).
- Wystawienie nowej torowej stawy świetlnej na 55,98 km toru. Stawa ta jednocześnie wyznaczałaby bezpieczny obszar manewrowy wejścia do Portu Skolwin od południa (stawa B).
- Wystawienie pławy świetlnej wyznaczającej bezpieczny obszar manewrowy wejścia do Portu Skolwin (pława C).
- Oświetlenie projektowanych nabrzeży portu Skolwin.
- Zastosowania przy manewrach wejścia i wyjścia zbiornikowców pilotowego systemu nawigacyjnego spełniające następujące kryteria: dokładności, dostępności w czasie całego manewru wejścia lub wyjścia, wiarygodności (integralności).

ZABEZPIECZENIE POŁUDNIOWO – ZACHODNIEGO WEJŚCIA DO AKWENU PORTOWEGO.

W ramach projektowanych robót przyjęto założenie o braku możliwości wejścia na nienależące do Inwestora działki lądowe nr 5/10 i 33/1, które sąsiadują z projektowanym wejściem do akwenu portowego od strony południowej. Mając na uwadze koncepcyjne, wczesne stadium rozwiązań projektowych zakłada się, że zabezpieczenie stanu istniejącego wymienionych wyżej działek z uwagi na niewielką odległość dzielącą je od wyznaczonego obszaru manewrowego można zrealizować poprzez wykonanie podwodnej palościanki stalowej i wykonanie skarpy między konstrukcją palościanki i granicą obszaru manewrowego. Maksymalne nachylenie skarpy należy przyjąć na poziomie 1:3 przy założeniu wykonania jej umocnienia. Decyzja o sposobie umocnienia skarpy zostanie podjęta na terapii wykonywania projektu budowlanego w nawiązaniu do wymogów Inwestora, Organów administracji oraz bezpieczeństwa żeglugi. Proponuje się zastosowanie worków z drobnym kruszywem, gabionów lub innego uzasadnionego rozwiązania. Palościankę należy w pierwszym etapie wykonawstwa wynieść ponad zwierciadło wody celem wypełnienia jej pali żelbetem „na sucho”. Po wprowadzeniu palościanki w grunt należy do jej bruzd wprowadzić zbrojenie i wypełnić całość betonem. Po wykonaniu prac należy obciążyć palościankę na poziomie dna akwenu i zabezpieczyć ją od góry stalową blachą. Prace te należy wykonać przed prowadzeniem robót czerpalnych.

Alternatywnym rozwiązaniem niniejszego elementu, eliminującym konieczność wykonywania i umacniania skarpy podwodnej i uwzględniającym brak możliwości wykonania jakichkolwiek prac, w tym nabrzeża, na działkach nr 5/10 i 33/1 jest wykonanie budowli wodnej w postaci pirsu wysuniętego na wodę, którego konstrukcja zakłada utrzymanie uskoku od strony wody na poziomie głębokości technicznej rzędu -12,0 m bez wykonywania skarpy między konstrukcją a wyznaczonym obszarem manewrowym. W przypadku możliwości wejścia na działki 5/10 i 33/1 należy rozważyć dodatkowo rezygnację z wykonania zabezpieczenia w postaci palościanki podwodnej oraz umocnienia skarp i wyprofilowanie skarp nieumocnionych w nachyleniu 1:5.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidywane są rozbiórki wszystkich instalacji pod- i nadziemnych w których skład wchodzi między innymi: układ torowy; układ komunikacyjny, w tym drogi, chodniki, powierzchnie utwardzone; osadniki; stacje transformatorowe; fundamenty pod estakady, podpory, konstrukcje; podziemne sieci elektryczne; energetyczna linia napowietrzna; plac drzewny oraz dawny plac składowy; sieci kanalizacyjne i wodociągowe (w tym nieczynne wyloty wód opadowych lub roztopowych oraz nieczynne wyloty ścieków przemysłowych); waga samochodowa wraz z obiektami sąsiadującymi; zbiorniki wodne; koryto rzeki Skolwinki na wyłączonym z użytku odcinku wraz z przepustami pieszymi i drogowymi na tym odcinku; ogrodzenie, murki; nieczynne ujęcie wód podziemnych (w przypadku podjęcia decyzji o niewykorzystywaniu ujęcia wód podziemnych do celów technologicznych związanych z funkcjonowaniem terminala).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Szczecinie

Sylwia Jurzyk-Nordlów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/