



Łódź, 26 maja 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.45

DECYZJA Nr 7/2021 z 26 maja 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), zwanej dalej w skrócie *k.p.a.*, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą *oos*, w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 33, 37, 52 lit. b, 56 lit. b, 58, 60, 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w powiązaniu z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku PCC Intermodal S.A. z siedzibą w Gdyni, reprezentowanej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową stacji Stara Wieś oraz rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12” z 6 czerwca 2019 r., uzupełnionego 15 lipca 2019 r., uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kutnie oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową stacji Stara Wieś oraz rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12”, w wariantcie inwestorskim i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową Stacji

Stara Wieś oraz rozbudową istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12.

Będzie ono realizowane na dz. ew. nr:

- 49/2, 23/2, 28/1, 24/2, 25/3, 27/2, 28/3, 29/1, 826/1, 28/4, 826/3, 826/2, 39/1, 38/3, 63/2, 1, 35/6, 829/4, 829/3 obr. 3 Miasto Kutno;
- 8, 9, 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5, 42, 43, 12/2, 13/4, 13/6, 41 obr. Kotliska, gm. Kutno;
- 66/6 obr. Sieraków, gm. Kutno.

Przedsięwzięcie realizowane będzie etapowo:

- rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminal Kutno I),
- budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II).

Etapowanie przedsięwzięcia na istniejącym terminalu Kutno I:

| <i>Istniejący terminal - Etapowanie:</i> | | | |
|--|--|--|---|
| <i>Etap</i> | <i>Zakres etapu</i> | <i>Lokalizacja prac</i> | <i>Opis prac</i> |
| <i>Etap A</i> | Prace związane ze zmianą zagospodarowania obecnie funkcjonującego terminala. | Kutno obręb 3: 826/1, 826/3, 28/4, 28/3 | Budowa dodatkowego pasa wyjazdowego w rejonie bram wjazdowych o szerokości 6,0 m oraz wyspy oddzielającej szerokości 1,5 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. bramownice, szlabany, bramy ogrodzenia, system monitoringu, zasilanie, oświetlenie, przebudowa drenażu Dn100 i systemu odwodnienia Dn200). Budowa miejsc składowania odpadów oraz dodatkowego parkingu i dobudowa chodników wzdłuż istniejących na terenie działki 826/1 wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, odwodnienie) oraz przebudową małej architektury (elementy reklamowe, maszty) i infrastruktury niezbędnej do połączenia z budowanym terminalem Kutno II (m.in. sieć gazowa Dz90, elektroenergetyczna, wodociągowa Dz160, kanalizacja sanitarna Dn200, teletechniczna, sprężonego powietrza Dz63). |
| <i>Etap B</i> | Prace przygotowawcze do montażu 3 suwnicy wraz z jej fundamentem i zasilaniem. | Kutno obręb 3: 49/2, 23/2, 28/1, 28/3, 27/2, 29/1, 826/1, 24/2, 25/3 | Wydłużenie istniejącego fundamentu suwnicy o ok. 55 m wraz z zabudową hamulca, zderzaka oraz korytek kablowych. Usunięcie zasyпки piaskowej na istniejących torach kolejowych 50, 52, 54 i 56. Dostosowanie infrastruktury w istniejącej komorze zasilania do nowej suwnicy. Modyfikacja istniejącej stacji trafo. Doprowadzenie przewodów teletechnicznych oraz elektroenergetycznych niezbędnych do funkcjonowania i zarządzania nową suwnicą. |
| <i>Etap C</i> | Dostarczenie oraz montaż trzeciej suwnicy. | Kutno obręb 3: 28/1, 28/3, 49/2, 23/2 | Dostarczenie i złożenie nowej suwnicy szynowej (RMG) wraz z instalacją sterowania i zasilania. |
| <i>Etap D</i> | Wydłużenie toru nr 12. Przebudowa wjazdu kolejowego, budowa nowego toru na terenie obecnego terminala. | Kutno obręb 3: 28/4, 28/3 obręb Kotliska: 43 | Wydłużenie istniejącego toru o konstrukcji klasycznej nr 12 na dz. nr 43 w obrębie Kotliska do długości użytecznej 750 m (o długość ok. 115 m) wraz z kozłem oporowym. Przebudowa wjazdu kolejowego na terminal Kutno I wraz z dostosowaniem pod połączenie torowe z terminalem Kutno II zabudowy rozjazdu oraz odcinka toru nr 77. Tory o konstrukcji klasycznej, podsypkowej. |
| <i>Etap E</i> | Dostarczenie oraz montaż docelowo 3 suwnic kołowych. | Kutno obręb 3: 24/2, 25/3, 27/2, | Realizacja prac polegających na umożliwieniu wyposażenia istniejącego terminala Kutno I w docelowo 3 suwnice bramowe kołowe (eRTG) zgodnie z rosnącym |

| | | |
|--|-------------|--|
| | 29/1, 826/1 | zapotrzebowaniem (możliwe doposażanie poprzez ustawienie pośrednio 1 lub 2 suwnic). Instalacja sterowania oraz zasilania niezbędne do funkcjonowania i zarządzania nowymi suwnicami wraz z elementami towarzyszącymi. Prace polegające na dostosowaniu istniejących bieżni suwnic do obecnych wymagań dostawców. |
|--|-------------|--|

Etapowanie przedsięwzięcia nowego terminala Kutno II, przy czym nie jest wymagane zachowanie kolejności realizacji poszczególnych etapów:

| <i>Etap</i> | <i>Zakres prac</i> | <i>Lokalizacja prac</i> | <i>Opis prac</i> |
|---------------|---|--|---|
| Etap I | <p>1. Zajęcie działek nr 8, 9, 10 i 11.</p> <p>2. Budowa układu torów kolejowych nowej bocznicy fazami odpowiednio dla działek 8-11 wraz z ich włączeniem do infrastruktury PKP PLK oraz połączeniem z istniejącym terminalem Kutno I (w tym przebudowa infrastruktury PKP PLK) (5 torów).</p> <p>3. Strefa wjazdowa wraz z budynkiem administracyjno-socjalnym I faza realizacji.</p> <p>4. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG/bieżni RTG.</p> <p>5. Hala napraw z infrastrukturą towarzyszącą oraz przyległymi nawierzchniami.</p> <p>6. Plac składowy kontenerów z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych.</p> <p>7. Układ drogowy zapewniający komunikację między istniejącym a nowym terminalem wraz z nawierzchniami utwardzonymi w obszarze HN.</p> <p>8. Budowa płyty terminala wraz z fundamentem suwnicy RMG na działkach 10 i 11 oraz bieżniami pod suwnicę RTG.</p> <p>9. Doprowadzenie zasilania z obecnego transformatora do nowo planowanego terminala Kutno II wraz z realizacją niezbędnej infrastruktury (stacja trafo 1).</p> <p>10. Budowa pregate oraz miejsc parkingowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.</p> <p>11. Budowa wiaty do naprawy oraz stanowiska do mycia kontenerów.</p> <p>12. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza.</p> <p>13. Budowa miejsc postojowych dla mobilnego sprzętu</p> | <p>obręb Kotliska: 8, 9, 10, 11, 12/1, 12/2, 13/4, 42, 43</p> <p>obręb Sieraków: 66/6</p> <p>obręb m. Kutno 3; 1, 28/3, 28/4, 826/2, 826/3, 826/1, 829/3, 39/1, 63/2, 38/3, 35/6, 829/4,</p> | <p>1. Budowa operacyjnej części terminala w zakresie budynków biurowych, hal napraw i magazynowych, stanowisk naprawczych, stanowisk do mycia kontenerów oraz pojazdów, parkingów, powierzchni składowych pustych oraz pełnych kontenerów oraz powiązania kolejowego z torami głównymi jak i istniejącym terminalem Kutno I.</p> <p>2. Budowa układu torów kolejowych na połączeniu z torami należącymi do PKP oraz istniejącym terminalem (tor przejazdowy 79). Dodatkowo tor prowadzący na myjnię pojazdów szynowych bezpośredni wzdłuż hali napraw (tor 77). System rozjazdów tworzy na terenie terminala tory naprawcze w hali napraw (71, 73 oraz 75) oraz 5 torów wzdłuż płyty terminala podlegających etapowaniu (tory 61, 63, 65, 67, 69).</p> <p>3. Budowa budynku w strefie wjazdowej o celach administracyjno-socjalnych o powierzchni użytkowej parteru w pierwszym etapie ok. 130 m² i dwóch kondygnacjach do wysokości ok. 8,8 m w technologii murowanej.</p> <p>4. Budowa fundamentu o wymiarach ok. 2,0 m x 1,5 m pełniącego rolę bieżni dla suwnicy RTG, a w układzie docelowym fundament pod szynę dla suwnicy RTG. Długość fundamentów ok. 183 m.</p> <p>5. Budowa hali napraw wraz z nawami posiadającymi pomieszczenia socjalno-biurowe o pow. użytkowej (parteru) ok. 2600 m² i wysokości ok. 14,3 m oraz przyległego utwardzonego terenu.</p> <p>6. Powierzchnia do składowania kontenerów pustych ok. 16 000 m² w kształcie trapezu o wysokości ok. 135 m. Płyta terminala do składowania kontenerów pełnych oraz zawierających ładunki niebezpieczne o szerokości ok. 46 m i długości ok. 183 m.</p> <p>7. Droga umożliwiająca dojazd do terminala Kutno I o szerokości 4,0 m i długości (łącznie z odc. na terenie Kutno I) ok. 95,0m oraz droga wzdłuż hali napraw spełniająca zadania drogi pożarowej o szerokości 5,0 m i długości ok. 140,0 m.</p> <p>8. Budowa płyty terminalowej (zgodnie z pkt 6.) wraz z fundamentem dostosowanym do poruszania się suwnic RTG oraz w układzie docelowym RMG.</p> <p>9. Połączenie istniejącej stacji trafo na terminala Kutno I z stacją trafo zlokalizowaną w rejonie hali napraw.</p> <p>10. Budowa przestrzeni parkingowej o pojemności 37 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych oraz 42 miejsc postojowych dla ciągników z naczepami (TIR).</p> |

przeładunkowego.

14. Infrastruktura dla posadowienia zbiornika na olej napędowy.
15. Budowa infrastruktury pod przyszlą piętrową galerię do obsługi "Reefer".
16. Budowa stanowiska do mycia środków transportu.
17. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu.
18. Budowa infrastruktury technicznej oraz miejsc składowania odpadów związanych z pracą terminala.
19. Mobilne stanowisko do odstawiania uszkodzonych kontenerów.
20. Budowa bramy wjazdowej/wyjazdowej wraz z ogrodzeniem (podlegającym etapowaniu oraz bramą p.poż.

Budowa układu dróg wjazdowych na terminal wraz z systemem bram w rejonie budynku administracyjno - socjalnego (4 pasy z rezerwą pod piąty pas wyjazdowy). Budowa oświetlenia, monitoringu wizyjnego oraz systemów komunikacji niezbędnych do pracy terminala.

11. Budowa stanowiska do napraw kontenerów o powierzchni zabudowy ok. 113 m² oraz stanowiska do mycia kontenerów wraz systemem przejmowania ścieków o wymiarach ok. 15 m x 14 m.
12. Budowa instalacji sprężonego powietrza do zasilania urządzeń pneumatycznych w hali napraw oraz wzdłuż płyty terminala (podlegającej etapowaniu).
13. Wyznaczenie 2 miejsc postojowych sprzętu mobilnego na terenie terminala o wymiarach ok. 7 m x 11 m.
14. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w lokalizacji tymczasowej.
15. Budowa systemu przepustów umożliwiających docelową zabudowę galerii piętrowych do obsługi reeferów oraz ich zasilenie.
16. Budowa szczelnego stanowiska do mycia środków transportu wraz z systemem przejmowania ścieków po północnej stronie hali napraw o wymiarach ok. 37 m x 4,5 m.
17. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie występujących przewodów średniego i niskiego napięcia, gazu wysokiego ciśnienia, wodociągowych oraz możliwych drenów rolnych jak i pozostałości po wcześniejszych inwestycjach. Przebudowa instalacji istniejącego terminala umożliwiających podłączenie nowej inwestycji Kutno II (np. sieć elektroenergetyczna, teletechniczna).
18. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, kanalizacji sanitarnej Dn150-200, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej Dz63-160, przeciwpożarowej Dz110-355, gazowej Dz90, sprężonego powietrza Dz63, ciepła technologicznego 2x Dn50 oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala jak i miejsc składowania odpadów wynikających z pracy terminala kontenerowego.
19. Wyznaczenie miejsca parkowania mobilnego stanowiska do odstawiania uszkodzonych kontenerów o wymiarach 5,0 m x 20,0 m.
20. Budowa ogrodzenia części terminalowej o wysokości ok. 2,0 m wraz z systemem bram umożliwiających komunikację i kontrolę ruchu (okresowe zamykanie terenu) wraz z odcinkami przestawnymi umożliwiającymi etapowanie inwestycji.

| | | | |
|--------------------------|--|--|---|
| <p>Etap 2</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcie działki 12/1. 2. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 12/1 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 3. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 4. Obsługa terminala przy pomocy urządzeń mobilnych typu EH i RTG. 5. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 6. Dostosowanie organizacji płyty do pracy RTG. 7. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 8. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 9. Doprowadzenie infrastruktury do tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy oraz ustawienie zbiornika. | <p>obręb Kotliska : 11, 12/1, 12/2, 13/3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 12/1. 2. Plac o szerokości ok. 46,0 m i długości ok. 160 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 3,6 m – 4,6m. 3. Budowa fundamentu podsuwnicowego na długości ok. 160,0m. 4. System operacyjny terminala dostosowany do operowania sprzętem typu empty handler oraz RTG poprzez wykonywanie poszerzonego fundamentu suwnicy (do szerokości ok. 2,0 m) oraz większe odstępy między strefami składowania kontenerów. 5. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 12/1 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 11 i 12/1. 6. Wykonanie szerszego fundamentu suwnicy będącego jednocześnie bieżnią dla RTG. 7. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 8. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, kanalizacji sanitarnej Dn150-200, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej Dz63-160, wodociągowej p.poż. wraz z kontenerową stacją podnoszenia ciśnienia usytuowaną na działce 8 Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 12/1. 9. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w lokalizacji tymczasowej. |
| <p>Etap 3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa układu torów kolejowych nowej bocznicą dla działki 12/1 (5 torów). 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 4. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 5. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza. | <p>obręb Kotliska : 11, 12/1, 12/2, 13/3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa układu torowego (5 torów kolejowych o konstrukcji klasycznej podsypkowej) o działkę 12/1 (śr. wydłużenie torów o około 150m) wraz zabudową kozłów oporowych. 2. Budowa fundamentu podsuwnicowego w międzytorzu 65-67 o długości ok. 160,0 m. 3. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 4. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 12/1. 5. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza z przewodu głównego do rejonu tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy (sięgacz pod torami kolejowymi do płyty terminala). |

| | | | |
|----------------------|---|--|--|
| <p>Etap 4</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcie działki 13/3. 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 13/3 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 4. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 5. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 6. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 7. Doprowadzenie infrastruktury do tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy oraz ustawienie zbiornika. | <p>obręb Kotliska : 12/1, 13/3, 13/5, 12/2, 13/4, 13/6</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 13/3. 2. Wymiar fundamentu w przekrój około 1,3 m x 1,5 m i długości ok. 190 m. 3. Plac o szerokości ok. 46 m i długości ok. 190 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 4,6 m. 4. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 13/3 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 12/1 i 13/3. 5. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 6. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 13/3. 7. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w tymczasowej lokalizacji na północno wschodnim narożu działki ewidencyjnej 13/3. |
| <p>Etap 5</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa układu torów kolejowych nowej bocznicy dla działek 13/3, 13/5 (5 torów). 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 4. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza. 5. Infrastruktura dla posadowienia zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 7. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | <p>obręb Kotliska : 12/1, 13/3, 13/5</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa układu torowego (5 torów kolejowych o konstrukcji klasycznej podsypkowej) o działki 13/3 oraz 13/5 do układu docelowego (śr. wydłużenie torów o około 360 m) wraz zabudową kozłów oporowych. 2. Budowa fundamentu podsuwnicowego w międzytorzu 65-67 o długości ok. 353,0 m. 3. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 13/5 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 13/3 i 13/5. 4. Rozbudowa układu sieci sprężonego powietrza do formy docelowej o zakres objęty działkami 13/3 i 13/5 o długości ok. 350,0 m. 5. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej po rozbudowie płyty terminala w etapie 6 ustawienie zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 7. Budowa sieci związanej z prawidłowym funkcjonowaniem rozbudowanego terminala o kolejny etap w tym: sieć drenarska układu torowego, oświetlenie, system teletechniczny z monitoringiem, sieć sprężonego powietrza i inne. |

| | | | |
|----------------------|--|--|--|
| <p>Etap 6</p> | <p>1. Zajęcie działki 13/5. 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Budowa pregate oraz miejsc parkingowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz bramy przeciwpożarowej na działce 13/5. 4. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 13/5 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 5. Posadowienie zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 7. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska : 9, 10, 11, 13/5, 13/6, 41, 13/4,</p> | <p>1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 13/5 wraz z powiązaniem z drogą powiatową w formie zjazdu do działań ratunkowych. 2. Wymiar fundamentu w przekroju ok. 1,3 m x 1,5 m i długości ok. 160 m wraz z blokiem hamownym. 3. Ustawienie mobilnego ogrodzenia w rejonie parkingu TIR powiększając jego obszar do układu docelowego (około 69 miejsc postojowych TIR oraz 38 dla pojazdów osobowych). Rozbudowa strefy wjazdowej o kolejną bramę wraz z infrastrukturą towarzyszącą (zasilanie, sieć teletechniczna, system monitoringu). Przebudowa ogrodzenia w rejonie powstającego zjazdu do działań ratunkowych. 4. Plac o szerokości ok. 46 m i długości ok. 175 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 4,6 m. 5. Ulokowanie zbiornika na olej napędowy o pojemności 5000 l w północno wschodniej części działki 13/5 przy płycie terminala zgodnie z zaleceniami producenta w zakresie bezpieczeństwa. 6. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 7. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 13/5.</p> |
| <p>Etap 7</p> | <p>1. Budowa stacji transformatorowej 4. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska: 11</p> | <p>1. Budowa stacji transformatorowej w rejonie styku działek ewidencyjnych 11 i 12/1 umożliwiającej zasilanie rozbudowanej części terminala o działki 12/1,13/3 i 13/5. 2. Usunięcie kolizji w rejonie zabudowy stacji w postaci zabudowanego urządzenia krańcowego zabezpieczającego przewody na wcześniejszych etapach, usunięcia kolizji z systemem odwodnienia zabezpieczającym teren przed napływem wody terenowej. 3. Budowa przyłączy oraz sieci z wybudowanej stacji trafo.</p> |
| <p>Etap 8</p> | <p>1. Montaż torów jezdnych suwnic RMG wraz ze zderzakami, hamulcami burzowymi itd. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5</p> | <p>1. Montaż szyn wraz z zamocowaniem do fundamentów podsuwnicowych dostosowanych do suwnic RMG wraz ze zderzakami oraz hamulcami burzowymi w miejscach parkowania suwnic. 2. Usunięcie ewentualnych kolizji z elementami uzbrojenia terenu wynikającymi z etapowania robót. 3. Budowa uszynień.</p> |

| | | | |
|----------------|---|--|---|
| Etap 9 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko do odstawiania uszkodzonych kontenerów. 2. Dostawa i montaż dwóch suwnic RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania, korytka i lejek/trąbka, oświetlenie przy korytku kablowym) w układzie docelowym dla czterech suwnic. 3. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 4. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ustalenie stanowiska do odstawiania uszkodzonych kontenerów (wym. ok. 20,0 m x 5,0 m) w miejscu docelowym na działce 13/5. 2. Dostawa oraz montaż suwnic RMG zasilanych elektrycznie wraz z osprzętem (elementy zasilania wraz z komorą, korytka dla przewodów zasilania, itd.). 3. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicom i zabudowy komory zasilania. Usunięcie elementów krańcowych zabudowanych ochronnie na poprzednich etapach. 4. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 10 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa i montaż jednej suwnicy RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania). 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa oraz montaż suwnicy RMG zasilanej elektrycznie wraz osprzętem (elementy zasilania). 2. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicy (modyfikacja komory zasilania suwnicy). 3. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 11 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa i montaż jednej suwnicy RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania). 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa oraz montaż suwnicy RMG zasilanej elektrycznie wraz osprzętem (elementy zasilania). 2. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicy (modyfikacja komory zasilania suwnicy). 3. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 12 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa małej hali. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 11 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa hali o powierzchni ok. 215 m² i wysokości do kalenicy ok. 7,0 m. 2. Usunięcie kolizji z infrastrukturą podziemną wynikających z realizacji fundamentów i przyłączy 3. Budowa przyłączy do hali zgodnie z projektem (m.in. zasilanie, teletechnika, kanalizacja deszczowa). |
| Etap 13 | 1. Rozbudowa budynku administracyjno - socjalnego - faza II | obręb Kotliska: 10 | 1. Rozbudowa budynku o dodatkową powierzchnię użytkową (parteru) ok. 158 m ² w formie dwukondygnacyjnej budowli o wysokości ok. 8,8 m. |
| Etap 14 | 1. Budowa odcinka testowego trakcji kolejowej | obręb Kotliska: 9, 10 | Budowa odcinka testowego trakcji kolejowej o długości przęsła około 25 m. |
| Etap 15 | 1. Budowa piętrowej galerii do obsługi "Reefer". | obręb Kotliska: 11 | Budowa piętrowej galerii do obsługi reeferów wraz z przyłączem do ich zasilania |
| Etap 16 | 1. Budowa zbiornika ppoż. | obręb Kotliska: 11 | Zabudowa zbiornika na wodę do celów p.poż wraz z pompownią o pojemności min. 450 m ³ . |

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- a) Zaplecze budowy zlokalizować w taki sposób, aby w najmniejszym stopniu powodowało uciążliwości akustyczne; zaplecze zlokalizować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed potencjalnym wyciekami substancji ropopochodnych oraz wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji ww. substancji.
- b) Ograniczyć do niezbędnego minimum ruch pojazdów na placu budowy; plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów, używać sprawnych pojazdów oraz innych urządzeń spalinowych, spełniających wymogi dopuszczające do użytku oraz normy EURO, ograniczać czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym, ograniczać prędkość pojazdów w rejonie budowy, w okresach suszy zraszać wodą plac budowy, materiały sypkie transportować w sposób ograniczający pylenie, np. poprzez przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie; ewentualne naprawy sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem przedsięwzięcia w specjalistycznych stacjach serwisowych.
- c) Stosować nowoczesne maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażone w sprawne układy wydechowe, osłony i tłumiki oraz elementy tłumiące drgania; w miarę możliwości, stosować sprzęt nowy, dla którego obowiązują zaostrzone wymagania odnośnie emisji hałasu do środowiska; opracować i wdrożyć stosowny plan robót, zapewniający optymalizację w zakresie wykorzystania sprzętu budowlanego i środków transportu (np.: poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów); prace budowlane prowadzić głównie w porze dziennej (6.00 – 22.00), za wyjątkiem tzw. robót ciągłych, które nie mogą zostać przerwane w porze nocnej.
- d) Realizację przedsięwzięcia wykonać bez usuwania drzew i krzewów, a roboty ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym; prace ziemne wykonywać bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków wodno-gruntowych.
- e) Powstałe w fazie realizacji niezanieczyszczone masy ziemne, wykorzystać na terenie przedsięwzięcia poprzez rozplantowanie na terenach biologicznie czynnych.
- f) Przy wykonywaniu drenażu w rejonie istniejącego stawu zadbać, aby nie naruszyć pierwotnej struktury gruntu między stawem, a wykopem pod drenaż; w przypadku zaobserwowania w trakcie prac ziemnych intensyfikacji dopływu od strony stawu, zastosować przesłonę filtracyjną; wszelkie roboty prowadzone w sąsiedztwie ww. stawu (szczególnie wykonanie drenażu), prowadzić ręcznie (bez użycia ciężkiego sprzętu).
- g) W razie potrzeby odwadniać wykopy w przypadku konieczności prowadzenia prac ziemnych w złych warunkach atmosferycznych.
- h) Ścieki sjojalno-bytowe powstające w fazie realizacji ujmować i gromadzić w przenośnych i szczelnych sanitariatach, opróżnianych przez uprawnione podmioty, lub wykorzystać istniejący budynek posiadający węzeł sanitarny, podłączony do zbiornika bezodpływowego.
- i) Odpady powstające w fazie realizacji magazynować w specjalnie wyznaczonych i oznakowanych miejscach z utwardzonym podłożem; odpady z grupy 15 oraz 20 magazynować w szczelnych pojemnikach lub kontenerach z pokrywą, lub w oznakowanych skrzyniopaletach, big-bagach, paletach (po skonsolidowaniu i zabezpieczeniu przed rozsypaniem) w pomieszczeniu ze szczelnym (ewentualnie skanalizowanym) podłożem oraz zadaszeniem; odpady z grupy 13 oraz 16 magazynować w szczelnie zamykanych

pojemnikach lub beczkach z szczelnie zamykaną pokrywą, w wyznaczonych pomieszczeniach z zadaniem – pojemniki te i beczki lokalizować na wannach ociekowych, a pomieszczenie magazynowe wyposażać w adsorbery oraz absorbery; odpady z grupy 17 w formie sypkiej (nadmiar gleby i ziemi), magazynować w przyzmacz usypowych, na utwardzonym podłożu, a po zebraniu ilości wywozowej, ładować na pojazdy ciężarowe typu wanna i wywozić; pozostałe odpady z grupy 17 magazynować w szczelnych kontenerach, usytuowanych na utwardzonym podłożu – kontenery te wyposażać w plandeki lub pokrywy (zamiennie magazynować odpady w wyznaczonej i oznakowanej strefie w trakcie procesu jego wytworzenia, wybrać materiały surowcowe do wykorzystania na miejscu budowy oraz załadować pozostałą część na pojazdy typu wanna celem wywiezienia do miejsca przetworzenia); w fazie realizacji magazynować odpady w taki sposób, by nie powstawały ścieki przemysłowe (odcieki z miejsc magazynowania odpadów).

- j) Teren budowy ogrodzić oraz prowadzić bieżącą kontrolę wykopów na okoliczność przedostania się do nich zwierząt, a także kontrolę wszelkich rozlewisk wodnych (w tym kałuż) na okoliczność pojawienia się płazów – w przypadku ich wystąpienia, zastosować dodatkowe ogrodzenia ochronne; prowadzić roboty w sposób ograniczający hałas oraz zanieczyszczenia powietrza; ograniczyć do niezbędnego minimum roboty w porze nocnej w celu minimalizacji czynników płoszących zwierzęta, utrzymywać reżim wód gruntowych i powierzchniowych (w szczególności układu melioracyjnego) w celu zachowania stanu arealów żerowiskowych w rejonie przedsięwzięcia.
- k) Zminimalizować powierzchnię przeznaczoną pod zaplecze budowy, a po zakończeniu budowy uporządkować miejsca magazynowania odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne; ograniczyć do niezbędnego minimum zakres prac związanych z przekształceniem terenu; zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności: wykorzystywać istniejące powierzchnie utwardzone, uszczelnić nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp., zadasyć powierzchnie, na których magazynowane będą materiały budowlane i odpady; stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie, unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do unieszkodliwienia; ograniczyć w obszarze przedsięwzięcia naprawy sprzętu mechanicznego oraz w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, zachować szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw, prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym: organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów, wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych, w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami, zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty.
- l) Powstające w fazie eksploatacji ścieki socjalno-bytowe z węzła sanitarnego budynku socjalno-biurowego oraz hali napraw, odprowadzać do szczelnej kanalizacji sanitarnej, za pośrednictwem dwóch kanałów podłączonych do sieci miejskiej.
- m) Ścieki przemysłowe powstające w myjni wagonów, w hali napraw oraz na stanowisku mycia kontenerów, odprowadzać do szczelnej kanalizacji sanitarnej za pośrednictwem trzech kanałów podłączonych do sieci miejskiej, po ich wcześniejszym podczyszczeniu zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci.

- n) Wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych oraz powierzchni dachów obiektów kubaturowych terminala KUTNO II, a także z systemu drenaży zabezpieczających konstrukcję nawierzchni przed negatywnym oddziaływaniem (wahaniem zwierciadła) wód gruntowych, kierować do szczelnej kanalizacji deszczowej, wyposażonej w zespół urządzeń podczyszczających (osadnik i separator), a następnie za pośrednictwem planowanego zbiornika retencyjnego o poj. 1600 m³, do istniejącego rowu melioracyjnego R-D3, zlokalizowanego na południe od terenu przedsięwzięcia. Wody ze zbiornika odprowadzać do rowu w ilości nie większej niż wynosi naturalny spływ z terenów zielonych, tj. 170 l/s.
- o) W fazie eksploatacji zapewnić cykliczną kontrolę i konserwację wszystkich urządzeń technicznych na terenie terminala, specjalistyczną konstrukcję zbiornika na paliwo (dwupłaszczową z zewnętrzną powierzchnią zabezpieczoną antykorozyjnie), specjalistyczne procedury organizacyjne oraz środki techniczne (np. zasowa na kanale deszczowym odprowadzającym wody opadowe ze strefy przeładunkowej) w odniesieniu do transportów ADR.
- p) Wody opadowe i roztopowe z placu z transportem ADR (strefy przeładunkowej) w przypadku zmieszania niekontrolowanego z substancją niebezpieczną ująć w zamknięty system kanalizacji deszczowej, odpompowywać i wywozić przez odpowiednie służby; zamknięty system kanalizacji odciąć od układu odprowadzającego wody opadowe zasuwami odcinającymi.
- q) Załadunek i rozładunek kontenerów w pierwszej fazie funkcjonowania terminala zapewnić technologii urządzeń mobilnych zasilanych silnikami diesla (przy pomocy pojazdów przedsiębiornych/wysięgnikowych, tzw. Reach Stacker, Empty Handler), a w dalszym etapie rozwoju po osiągnięciu odpowiedniego poziomu operacji przeładunkowych, wykorzystać technologię przeładunku opartą o elektryczne suwnice bramowe.
- r) W fazie eksploatacji stosować sprawny technicznie zespół urządzeń mobilnych i stacjonarnych, poddawany cyklicznym przeglądom, dodatkowo utrzymywać w czystości wewnętrzne ciągi komunikacyjne, ograniczyć pracę pojazdów typu Reach Stacker, Empty Handler lub ciągników terminalowych na rzecz elektrycznych bezemisyjnych suwnic.
- s) Powstające w fazie eksploatacji odpady magazynować selektywnie w szczelnych pojemnikach, ustawionych na utwardzonym i zadaszonym podłożu, w sposób ograniczający wpływ czynników atmosferycznych (alternatywnie odpady magazynować w wyznaczonych do tego celu pomieszczeniach obiektów kubaturowych); odpady z grupy 15 oraz 20 magazynować w zewnętrznej strefie z utwardzonym podłożem w oznakowanych, szczelnych pojemnikach lub kontenerach z pokrywą (ewentualnie magazynować w skrzyniopaletach, big-bagach lub paletach, po skonsolidowaniu i zabezpieczeniu przed rozsypaniem w pomieszczeniu z szczelnym (ewentualnie skanalizowanym) podłożem oraz zadaszaniem); odpady z grupy 13 oraz 16 magazynować w szczelnie zamykanych pojemnikach lub beczkach, w wyznaczonych pomieszczeniach z zadaszaniem (pojemniki te i beczki usytuować na wannach ociekowych, a pomieszczenie magazynowe wyposażić w adsorbery oraz absorbery); nie magazynować na terenie przedsięwzięcia ewentualnych odpadów pochodzących ze zdarzeń losowych oraz odpadów pochodzących z czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych; odpady z grupy 17 magazynować w szczelnych kontenerach usytuowanych na utwardzonym podłożu w pobliżu miejsca prowadzenia robót remontowych (kontenery te wyposażać w plandeki lub pokrywy); odpady magazynować tak, by nie powstawały odcieki z miejsc magazynowania – ścieki przemysłowe.

- t) Do magazynowania odpadów w fazie eksploatacji wykorzystać trzy główne miejsca z utwardzonym podłożem oraz zadaszaniem: po wschodniej stronie budynku administracyjno-socjalnego, po zachodniej oraz południowej stronie hali napraw.
- u) Na etapie użytkowania terminala prowadzić wszelkie procesy przy uwzględnieniu ograniczenia hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza (w szczególności ograniczenie tzw. pylenia wtórnego), utrzymywać reżim wód gruntowych i powierzchniowych (w szczególności układu melioracyjnego oraz drenarskiego) w celu zachowania stanu areałów żerowiskowych w rejonie przedsięwzięcia, utrzymywać w dobrym stanie powierzchnię biologicznie czynną pozostającej w granicach terminala, zastosować dodatkowe ogrodzenia ochronne w celu uniemożliwienia przedostawania się płazów na terenie terminala w przypadku stwierdzenia ich obecności – zwłaszcza w rejonie południowej granicy części terminala KUTNO II (z uwagi na obecność stawu hodowlanego).
- v) W fazie eksploatacji wyposażyć place magazynowe w sorbenty na wypadek niekontrolowanego uwolnienia płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń, stosować sprawny technicznie sprzęt, poddawany cyklicznym kontrolom oraz konserwacji.
- w) Wyposażyć terminal w mobilną wannę, przeznaczoną dla nieszczelnych kontenerów.
- x) Do obsługi oraz przeładunków na terminalu, wykorzystać następujące urządzenia przeładunkowe: suwnice typu RMG, suwnice typu RTG, pojazdy typu Empty Handler, pojazdy typu Reach Stacker, suwnicę szynową wewnątrz hali napraw, wózki widłowe i paletowe, ciągniki terminalowe wraz z naczepami, ciągniki siodłowe wraz z naczepami, pojazdy utrzymaniowe (odśnieżanie i zamiatanie);
- y) W planowanej hali napraw prowadzić prace remontowe oraz serwisowe związane z funkcjonowaniem terminala oraz urządzeń i pojazdów użytkowanych na terenie terminala, w tym m.in.: naprawę wagonów, lokomotyw, przeglądy okresowe, naprawę pojazdów typu Reach Stacker, Empty Handler, ciągników i naczep samochodowych; dopuszczasz się prowadzenie prac precyzyjnych, takich jak ręczne spawanie.
- z) Planowaną halę magazynową wykorzystać do magazynowania oraz prowadzenia okazjonalnych czynności celnych (weryfikacji ładunków z rozformowanego kontenera przez uprawnione służby).
- aa) Prace związane z bieżącą naprawą uszkodzeń kontenerów, prowadzić na planowanym stanowisku naprawy kontenerów (pod planowaną wiatą).
- bb) Place magazynowe oraz parkingowe wyposażyć w środki adsorpcyjne oraz absorpcyjne.
- cc) Opracować optymalny system przejazdu urządzeń mobilnych na terenie terminala, uwzględniający ograniczenie tzw. pustych przejazdów.
- dd) W planowaniu przejazdów wykorzystywać ukształtowanie terenowe oraz bariery architektoniczne (obiekty kubaturowe), pełniące funkcje ekranującą w stosunku do lokalnych jednostek osadniczych.
- ee) Ograniczać jednoczesne funkcjonowanie kilku źródeł hałasu do niezbędnego minimum.
- ff) Na terenie terminala stosować urządzenia spełniające kryteria poziomów akustycznych, określonych w odrębnych przepisach.
- gg) W trakcie realizacji stosować materiały budowlane posiadające wymagane atesty i deklaracje zgodności.
- hh) Miejsca magazynowania odpadów zorganizować w sposób eliminujący ich ekspozycję na czynniki atmosferyczne.
- ii) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu; system wodno-ściekowy oraz urządzenia

podczyszczające regularnie i terminowo poddawać próbom szczelności i konserwacjom; wszelkie wykryte nieszczelności, bądź awarie niezwłocznie usuwać.

3. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18 i 23 ustawy ooś:

- a) Dla planowanego terminala Kutno II, zaprojektować:
- budowę płyty terminala o szerokości do ok. 46,0 m i długości do ok. 705 m,
 - budowę placu składowego oraz utwardzenie terenu na potrzeby manewrowo – składowe o pow. do ok. 16 000 m²,
 - budowę wewnętrznego układu komunikacyjnego wraz z drogami pożarowymi o szerokości min. ok. 4,0 m,
 - budowę bocznic kolejowej pięciu torów oraz torów do hali napraw o łącznej długości do ok. 5,5 km wraz z odcinkiem zelektryfikowanym,
 - budowę budynku socjalno-biurowego o pow. użytkowej (parteru) ok. 288 m² wraz z infrastrukturą bramy wjazdowej – pięć pasów,
 - budowę hali napraw (wagony/lokomotywy/sprzęt, maszyny i pojazdy obsługi terminala), wraz z częścią socjalno – techniczną w postaci dwukondygnacyjnych naw o powierzchni użytkowej (parteu) ok. 2600 m²,
 - budowę hali magazynowej o powierzchni użytkowej ok. 215 m²,
 - budowę instalacji dla czterech suwnic kolejowych oraz bieźni dla dwóch suwnic kołowych RTG,
 - budowę sieci i instalacji energetycznej/deszczowej/sanitarnej/wodociągowej/p.poż/gazowej/CCTV/teletechnicznej, sprężonego powietrza,
 - budowę zaplecza parkingowego (parking dla pojazdów osobowych ok. 38 miejsc i samochodów ciężarowych ok. 69 miejsc, maszyn i urządzeń obsługi terminala) wraz z rozbudową na istniejącym terminalu,
 - realizację stanowisk specjalistycznych, do mycia pojazdów (ok. 37 m x 4,5 m), do naprawy (pow. ok. 113 m²) i mycia kontenerów (ok. 15 m x 13 m), do zabezpieczenia uszkodzonych kontenerów, do magazynowania materiałów eksploatacyjnych,
 - stanowiska do składowania kontenerów zawierających materiały niebezpieczne, transportowanych w ramach obowiązujących przepisów i umów międzynarodowych z wyłączeniem materiałów wybuchowych, zakaźnych i radioaktywnych;
- b) Dla istniejącego terminala Kutno I zaprojektować:
- wydłużenie istniejącego toru kolejowego nr 12 stacji kolejowej Stara Wieś o ok. 115 m,
 - rozbudowę bramy wjazdowej na istniejącym terminala o dodatkowy pas wyjazdowy o szer. 6,0 m,
 - dostosowanie instalacji oraz wydłużenie torów podsuwnicowych o ok. 55 m na istniejącej części terminala wraz z niezbędnymi do tego pracami polegającymi na wzmocnieniu nasypu celem instalacji 1 suwnicy kolejowej;
- c) Zaprojektować budowę, przebudowę oraz rozbiórkę infrastruktury technicznej w niezbędnym zakresie oraz instalację sterowania oraz zasilania niezbędnego do funkcjonowania docelowo dodatkowych trzech suwnic bramowych kołowych o napędzie elektrycznym wraz z dostosowaniem istniejących bieźni do obowiązujących wymagań na terminala Kutno I;
- d) planowany terminal Kutno II powiązać z istniejącym układem drogowym poprzez odnogę wylotu północnego z ronda, prowadzącego do obecnie funkcjonującego terminala;

- e) na terenie dz. 10 oraz 11 wykonać parking dla pojazdów oczekujących na przyjęcie, a także jeden pas wjazdowy oraz jeden pas wyjazdowy i dwa pasy komunikacyjne pomiędzy terminalami (na działce nr 9);
- f) niezależnie od powyższego zaprojektować przejazd techniczny, umożliwiający komunikację pojazdów pracujących na terminalu istniejącym ze stanowiskiem serwisowym w hali napraw – przejazd ten ułożyć równolegle do istniejących torów kolejowych po ich południowej stronie;
- g) układ kolejowy bocznicę połączyć z istniejącym torem nr 6 poprzez system rozjazdów, umożliwiający przejazd pomiędzy bocznicami terminala Kutno I i terminala Kutno II;
- h) zaprojektować wewnętrzny układ komunikacyjny, na który składać się będzie:
- bocznicę kolejową – pięć równoległych torów o zmiennej szerokości międzytorzy w zakresie od ok. 4,50 m do ok. 6,60 m (między osiami torów) w zależności od sytuowanych w nim obiektów; długość użyteczna torów w zakresie od ok. 515 m do ok. 660 m; tory zakończone po stronie wschodniej kozłami oporowymi; po stronie zachodniej system rozjazdów tworzyć ma tory prowadzące do wnętrza hali napraw (w hali tory „zerowe”) oraz komunikujące z układem torów istniejącego terminala jak i głównym układem torów; na bocznicę kolejową zlokalizować stanowisko do mycia pojazdów oraz odcinek zelektryfikowany, służący do testów systemów elektrycznych lokomotyw; cztery tory usytuowane najbliżej projektowanej płyty terminala leżące w zasięgu operacyjnym suwnic RMG, mają mieć charakter torów przeładunkowych, zaś piąty tor ma mieć charakter toru odstawczego;
 - układ dróg wewnętrznych – ruch pojazdów kierować z parkingu buforowego do wyjazdu lub ku odpowiedniej bramie wjazdowej na terminalu istniejącym lub nowoprojektowanym;
 - układ dróg wewnętrznych dla pojazdów ciężarowych pobierających i zdających ładunki – pojazdy kierować na zasadniczą płytę terminala, wyznaczoną drogę wzdłuż południowej granicy działek 12/1, 13/3, 13/5 o długości ok. 700 m, zakończonej naprowadzeniem na drogi powrotne pomiędzy układem torowym bocznic, a fundamentem suwnicy, na których odbywać się będzie przeładunek; długość każdej drogi powrotnej wynieść ma również ok. 700 m.
 - układ dróg wewnętrznych do obsługi operacyjnej terminala – wyznaczyć dodatkowe drogi spełniające wymagania dróg przeciwpożarowych; podstawową drogę służącą komunikacji wewnętrznej oraz transportowi materiałów związanych z funkcjonowaniem hali napraw, zlokalizować po jej południowej stronie – szerokość tej drogi 5,0 m; drugą drogę o szer. 5,0 m i długości ok. 160 m, zlokalizować wzdłuż wschodniej granicy dz. nr 11 i połączyć z układem dróg wzdłuż płyty terminala.
 - układ placu, składający się z czterech rodzajów placz składowo-manewrowych:
 - plac składowy kontenerów będący w docelowym układzie w zakresie pracy suwnicy RMG zlokalizować na płycie terminala – plac ten rozbudowywać etapami, jednocześnie zwiększając jego pojemność,
 - plac składowy kontenerów z materiałami niebezpiecznymi, zlokalizować na płycie terminala, wyposażyć w dodatkowe systemy zapobiegające negatywnemu wpływowi na środowisko w przypadku awarii (bliskość szczelnej wanny, system kanalizacji deszczowej z możliwością odcinkowego zamknięcia),
 - plac składowy kontenerów pustych, zlokalizować po południowo – wschodniej stronie bramy wjazdowej, ,

- plac składowy materiałów i części związanych z funkcjonowaniem terminala i pracami prowadzonymi w hali napraw o nawierzchni dostosowanej do pracy pojazdów typu Empty Handler; plac ten zlokalizować w bezpośrednim otoczeniu hali napraw.
- parking samochodów osobowych oraz ciężarowych:
 - w pierwszym etapie utworzyć ok. 42 miejsc postojowych o wymiarach 3,50 m x 19,00 m oraz ok. 35 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych oraz 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych,
 - w etapie docelowym utworzyć ok. 69 miejsc postojowych 3,5 m x 19,0 m dla pojazdów typu TIR oraz ok. 38 miejsc postojowych 2,5 m x 5,0 m z rezerwą na instalacje dla pojazdów elektrycznych oraz 2 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych.
 - na obszarze istniejącego terminala utworzyć 6 dodatkowych miejsc postojowych o wymiarach 2,5m x 5,0m wraz z rezerwą pod rozbudowę parkingu o kolejne miejsca oraz sieć chodników; zarezerwować przestrzeń pod instalację dla pojazdów elektrycznych.
- obiekty kubaturowe:
 - budynek socjalno-biurowy, zlokalizowany pomiędzy strefą parkingową, a płytą terminala, wykonany w technologii tradycyjnej murowanej jako dwukondygnacyjny o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 288 m²,
 - halę napraw, zlokalizowaną w północno-zachodniej części terminala, wykonaną w technologii mieszanej (szkieletowej dla części technicznej oraz murowanej dla części techniczno-biurowych); budynek o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 2600 m² (część techniczna jednokondygnacyjna, część techniczno-biurowa w formie nawy południowej i północnej, dwukondygnacyjna o powierzchni użytkowej ok. 1070 m²); halę wyposażać w system wentylacji grawitacyjnej, wyciągowej punktowej nad stanowiskami roboczymi wymagającymi takich rozwiązań, dla części socjalno-technicznej zapewnić system wentylacji mechanicznej wraz z klimatyzacją,
 - halę magazynową, zlokalizowaną w południowej części terenów inwestycyjnych, wykonaną w technologii lekkiej stalowej; budynek jednokondygnacyjny o powierzchni w rzucie do ok. 215 m²;
 - stanowisko naprawy kontenerów w technologii lekkiej stalowej, zadane, ze ścianami z trzech stron, o powierzchni w rzucie 130 m²;
- infrastrukturę sieciową:
 - instalację wodociągową – zaprojektować przebudowę wodociągu będącego własnością Gminy Kutno, kolidującego z projektowanym terminalem; trasę wodociągu poprowadzić wzdłuż ul. Okólnej oraz równoległe do istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia (poza strefą ochronną); zasilanie planowanej części terminala w wodę zaprojektować z wodociągu będącego własnością PWiK; włączenie usytuować w rejonie istniejącego ronda przy ul. Okólnej; w rejonie włączenia zaprojektować komorę wodomierzowa połączoną z komorą zasuw; z projektowanego wodociągu zasilić zbiornik ppoż., umożliwiający zapewnienie zabezpieczenia pożarowego dla projektowanego przedsięwzięcia inwestycji (umożliwiający zapewnienie dodatkowego zabezpieczenia pożarowego w strefie ADR);
 - kanalizację sanitarną i technologiczną do odprowadzania ścieków socjalno-bytowych oraz technologicznych planowanego terminala; podłączyć ją do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej, obsługującej już istniejący terminal; ścieki przemysłowe

odprowadzać do projektowanej kanalizacji sanitarnej po podczyszczeniu do parametrów wskazanych przez gestora sieci; wykonać trzy ciągi kanalizacji sanitarnej:

- kanał KS1 – odprowadzający ścieki socjalno-bytowe z części techniczno-biurowej projektowanej hali napraw do istniejącej sieci kanalizacji miejskiej; sieć kanalizacji sanitarnej prowadzić poza płytą terminala (pod parkingiem) do punktu wpięcia w sieć miejską w rejonie ul. Okólnej,
- kanał KS2 – odprowadzający ścieki socjalno-bytowe z części techniczno-biurowej projektowanej hali napraw, ścieki przemysłowe z hali napraw oraz projektowanej myjni wagonów; ścieki przemysłowe podczyszczać w separatorze zintegrowanym z osadnikiem do parametrów wymaganych przez gestora sieci; podczyszczone ścieki odprowadzać do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej zlokalizowanej w rejonie ul. Okólnej,
- kanał KS3 – odprowadzający ścieki przemysłowe ze stanowiska mycia kontenerów, zadaszonego stanowiska napraw kontenerów oraz budynku administracyjno-socjalnego; stanowisko mycia kontenerów wyposażać we wpust włączony do projektowanej kanalizacji sanitarnej; ścieki przemysłowe pochodzące ze stanowiska mycia kontenerów oraz stanowiska napraw kontenerów przed odprowadzeniem do projektowanej sieci kanalizacji sanitarnej podczyszczać w separatorze zintegrowanym z osadnikiem do parametrów wymaganych przez gestora sieci; ścieki odprowadzać do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej, odprowadzającej ścieki z istniejącego terminala,
- kanalizację deszczową – wodę z projektowanych wpustów ulicznych i korytek linowych odprowadzać do istniejącego rowu melioracyjnego R-D3; do systemu kanalizacji włączyć system drenaży zabezpieczających konstrukcję nawierzchni przed negatywnym oddziaływaniem (wahaniem zwierciadła) wód gruntowych; w celu ochrony odbiornika (ww. rowu), na układzie kanalizacji deszczowej zaprojektować podziemny zbiornik retencyjny o poj. ok 1600 m³ (składający się 4 baterii, każda o pojemności do ok. 400 m³); do projektowanego zbiornika doprowadzić wody opadowe i roztopowe poprzez trzy ciągi kanalizacyjne:
 - kanał KD1 – od obszaru składowania poprzez parking do zbiornika retencyjnego; do kanału podłączyć odwodnienie liniowe z parkingu, ze składowiska pustych kontenerów oraz odcinek kanalizacji deszczowej projektowany wzdłuż suwnicy w ramach 1 etapu terminala,
 - kanał KD2 – odcinek grawitacyjny od rejonu stacji trafo wraz z podłączeniem odwodnienia torowiska do zbiornika retencyjnego; w ramach tego odcinka zaprojektować również podłączenie odcinka kanalizacji grawitacyjnej z obszaru składowania kontenerów oraz z strefy składowania materiałów niebezpiecznych umieszczony w drodze obsługującej ruch terminalowy po stronie południowej płyty terminala; odcinek grawitacyjny od zbiornika do studni 1D17.1 zaprojektować tak, by zrealizować go w ramach 1 etapu terminala; odcinek kanału w rejonie lokalizacji materiałów niebezpiecznych zaprojektować z zasuwą, z możliwością odcięcia na wypadek wycieku,
 - kanał KD3 – kanalizację deszczową w rejonie wjazdu na teren terminala oraz w rejonie hali napraw (odcinek do zbiornika retencyjnego, wzdłuż ul. Okólnej i placu wjazdowego),

- w celu zabezpieczenia odbiornika (rowu) oraz zbiornika retencyjnego, wody opadowe podczyszczać w urządzeniach podczyszczających – zaprojektować trzy układy podczyszczające (na każdym ciągu kanalizacyjnym), składające się z osadnika wirowego i separatora, odrębnie na każdym kanale – wody opadowe z powierzchni utwardzonej terminala KUTNO II oraz z powierzchni dachowych obiektów kubaturowych, przed odprowadzaniem do zbiornika retencyjnego podczyszczać za pośrednictwem trzech zespołów (osadnik i separator): Układ oczyszczania 1 – $Q=70/700 \text{ dm}^3/\text{s}$, Układ oczyszczania 2 – $Q=60/600 \text{ dm}^3/\text{s}$, Układ oczyszczania 3 – $Q=15/150 \text{ dm}^3/\text{s}$; układy podczyszczające zlokalizować przed zrzutem do projektowanego zbiornika retencyjnego,
- ponadto zaprojektować trzy ciągi kanalizacyjne:
 - kanał KD4 – odprowadzający wody ze zbiornika retencyjnego poprzez przepompownię nr 1P1 do odbiornika wód opadowych, tj. rowu R-D3,
 - kanał KD5 – przebudowa odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie przebudowywanego wjazdu na istniejącą część terminala,
 - kanał KD6 – przebudowa odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie istniejącego terminala;
- zabezpieczyć/przebudować gazociąg znajdujący się w rejonie przedsięwzięcia, zgodnie z warunkami gestora sieci; ewentualną przebudowę wykonać równoległe do istniejącej sieci gazowej,
- instalacje grzewczą i wentylację – wykonać jedną wspólną kotłownię gazową na potrzeby ogrzewania budynku biurowo-socjalnego, hali napraw oraz budynków technicznych (nawa północna i południowa); ciepło technologiczne z kotłowni do budynku biurowo-socjalnego doprowadzić za pomocą rurociągów prowadzonych w gruncie; wentylację pomieszczeń realizować poprzez centrale wentylacyjne nawiewno-wywiewne z odzyskiem ciepła oraz indywidualnych wentylatorów wywiewnych; halę napraw ogrzewać za pomocą promienników wodnych, zapewnić jej grawitacyjną wentylację, zapewnić nawiew świeżego powietrza do kanałów naprawczych za pomocą nawiewnej wentylacji mechanicznej uruchamianej okresowo, a jako wentylację awaryjną hali napraw, zastosować układ nawiewnych wentylatorów ściennych (osiowych) oraz wywiewne wentylatory dachowe,
- instalację klimatyzacji – w okresie letnim chłodzić układem klimatyzacji pomieszczenia biurowe, socjalne i pomieszczenia hotelowe w budynku biurowo-socjalnym oraz pomieszczenia biurowe, socjalne i salę odpraw w budynkach techniczno-socjalnych, przyległych do hali napraw; w pomieszczeniach serwerowni oraz innych wymagających usunięcia wewnętrznych zysków ciepła od zamontowanych urządzeń, wykonać instalację klimatyzacji pracującą przez cały rok,
- sieć elektroenergetyczną obsługującą budynki terminala, oświetlenie terminala oraz stanowiącą źródło zasilania suwnic kolejowych; sieć prowadzić obwodowo w stosunku do płyty terminala; wybudować stację transformatorowej, do której wykonać przyłącza przez właściwy zakład energetyczny; wykonać przebudowę i zabezpieczenie sieci nN oraz sieci SN obcych gestorów poprzez zabudowę rur osłonowych w miejscu kolizji lub wykonać przebudowę w innej lokalizacji zgodnie z otrzymanymi wytycznymi,

- sieć teletechniczną opartą na technologii światłowodowej; wykonać ją poza obszarem płyty terminala;
- inne instalacje i urządzenia:
 - instalację p.poż – w celu zabezpieczenia pożarowego zaprojektować sieć hydrantową na całym obszarze terminala; w pierwszym etapie inwestycji projektowaną sieć połączyć z istniejącą siecią hydrantową na istniejącym terminalu; na dalszych etapach realizacji wykonać zbiornik p.poż wraz z pompownią pożarową oraz kontenerową stację podnoszenia ciśnienia; docelowo całą sieć hydrantową terminala Kutno II zasilać z istniejącego zbiornika p.poż na działce 826/2 poprzez podniesienie ciśnienia w kontenerowej stacji pomp, zlokalizowanej na pograniczu działek 8, 9; sieć hydrantową poprowadzić wzdłuż szlaków komunikacyjnych oraz projektowanej suwnicy; hydranty zlokalizować wzdłuż drogi manewrowej, z projektowanego zbiornika p.poż zasilać dodatkową instalację p.poż. w rejonie strefy składowania materiałów niebezpiecznych (ADR),
 - monitoring wizyjny obejmujący obszar bramy wjazdowej i wyjazdowej, strefę parkingową, wewnętrzny układ komunikacyjny, plac składowy oraz wjazd na terminal od strony kolejowej,
 - w hali napraw wydzielić pomieszczenie sprężarkowni i zlokalizować w niej sprężarkę wraz ze zbiornikiem; z pomieszczenia wyprowadzić zewnętrzną instalację, służącą na potrzeby nabijania składów pociągów powietrzem oraz wykonywania prób hamulców; sprężone powietrze doprowadzić również do budynku hali napraw, gdzie wykorzystywane będzie do zasilania drobnego sprzętu jak i zasilania narzędzi,
 - do tankowania maszyn i taboru obsługującego terminal (lokomotywy, ciągników terminalowych, ciągników siodłowych, pojazdów do utrzymania – odśnieżania, zamywania, itp.), suwnic RTG, wykonać szczelny, naziemny, dwupłaszczowy zbiornik na paliwo o poj. 5000 l z dystrybutorem; zbiornik wyposażyc w system alarmowy – czujniki wycieku; zbiornik zlokalizować na nawierzchni szczelnej, betonowej, której odwodnienie będzie realizowane przez system kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator substancji ropopochodnych,
 - wydzielić stanowisko mycia kontenerów i pojazdów o nawierzchni szczelnej, zapewniającym odbiór ścieków powstających przy myciu kontenerów oraz urządzeń przy użyciu ręcznych myjek; stanowisko o powierzchni 15 x 14 m, wyposażone we wpust włączony do kanalizacji sanitarnej,
 - myjnię wagonów (stanowisko mycia pojazdów i taboru kolejowego) – wydzielić na nawierzchni szczelnej, zapewniając odbiór ścieków powstających przy myciu kontenerów oraz urządzeń przy użyciu ręcznych myjek; stanowisko o powierzchni 37 x 4,5 m wyposażone w odwodnienie liniowe,
 - zaprojektować mobilne stanowisko na nieszczelne kontenery – stalową szczelną wannę, do której w przypadku rozszczelnienia ładunku lub kontenera typu tank, wkładany będzie kontener i do czasu przyjazdu służb ratunkowych, odbywać się będzie izolacja substancji, mogących stanowić zagrożenie dla środowiska, uniemożliwiając ich niekontrolowany spływ na teren i grunt; po dojeździe służb ratowniczych wyciek neutralizować, a wannę przy użyciu sorbentów oczyścić i zneutralizować; powstałe podczas akcji odpady odbierać przez specjalistyczne jednostki
- i) Ścieki przemysłowe z myjni kontenerów, myjni wagonów, stanowiska napraw kontenerów oczyszczać planowanych w separatorach do parametrów wskazanych przez gestora sieci; parametry separatorów koalescencyjnych zintegrowanych z osadnikiem: przepustowość

nominalna – 3 l/s, przepustowość maksymalna – 3 l/s, pojemność separatora – ok. 400 l, pojemność osadnika – ok. 600 l.

- j) Zaprojektować przebudowę istniejącej kotłowni olejowej o mocy 126 kW, obsługującej terminal KUTNO I, na kotłownię gazową (paliwo: gaz ziemny) o analogicznych parametrach.
- k) Do ogrzewania planowanej hali napraw terminala Kutno II, zaprojektować kotłownię gazową (paliwo: gaz ziemny) o mocy 428 kW (kaskadę 4 kotłów, każdy o mocy ok. 107 kW).
- l) Zaprojektować następujące emitory emisji zorganizowanej:

| Oznaczenie | Nazwa | Lokalizacja | Typ emitora | Wysokość m | Średnica m |
|------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------|------------|------------|
| E1 | Kotłownia - KUTNO I | Dach budynku biurowo-socjalnym | Pionowy niezadaszony | 10,00 | 0,15 |
| E2 | Kotłownia - KUTNO II | Dach nawy PD hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,26 | 0,25 |
| E3 | Odciąg spawalniczy | Dach centralnej hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,85 | 0,25 |
| E4a | Odciąg ślusarni DIW | Dach nawy PN hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,03 | 0,16 |
| E4b | Odciąg ślusarni DPR | Dach nawy PD hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,03 | 0,16 |
| E5 | Wentylacja hali (LZO) | Dach centralnej hali napraw | Pionowy zadaszony | 14,85 | 0,80 |

- m) Przegrody zewnętrzne planowanej hali napraw, powinny charakteryzować się następującymi minimalnymi współczynnikami izolacyjności akustycznej: nawa północna o wys. 8,4 m: ściana zachodnia 36,9 dB, ściana północna, wschodnia i południowa 37 dB, dach – 37 dB; centralna hala o wysokości 11,4 m – ściana zachodnia – 36,9, ściana północna i południowa – 37 dB, ściana wschodnia – 36,8 dB, dach – 37 dB; nawa południowa o wysokości 8,4 m: ściana zachodnia, północna, wschodnia – 37 dB, sciana południowa – 36,9 dB, dach – 37 dB.

- n) Zaprojektować stacjonarne źródła hałasu o maksymalnych poziomach mocy akustycznej:

| Lp. | Źródło hałasu | Wysokość położenia, H [m] ok. | Lokalizacja | Moc akustyczna w porze dnia nie większa niż [dB] | Moc akustyczna w porze nocy nie większa niż [dB] |
|----------------|-----------------------|-------------------------------|---------------|--|--|
| KUTNO II | | | | | |
| Hala napraw | | | | | |
| Nawa północna | | | | | |
| 1. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 2. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 3. | Wentylator dachowy x3 | 9,0 | dach obiektu | 74,8 | 71,8 |
| 4. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 5. | Czerpnia ścienna | 2,0 | ściana boczna | 65,0 | 62,0 |
| 6. | Wyrzutnia ścienna | 2,0 | ściana boczna | 65,0 | 62,0 |
| Centralna hala | | | | | |
| 7. | Czerpnia ścienna x2 | 11,3 | ściana boczna | 68,0 | 65,0 |
| 8. | Czerpnia ścienna | 11,3 | ściana boczna | 60,0 | 57,0 |

| | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------|------|---------------------------|------|------|
| 9. | Czerpnia ścienna x2 | 11,3 | ściana boczna | 68,0 | 65,0 |
| Nawa południowa | | | | | |
| 10. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 11. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 69,0 | 66,0 |
| 12. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 13. | Wentylator dachowy x3 | 9,0 | dach obiektu | 74,8 | 71,8 |
| 14. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 15. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 70,0 | 67,0 |
| 16. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 17. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 70,0 | 67,0 |
| Budynek socjalno-biurowy | | | | | |
| 18. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 19. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 20. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 21. | Wentylator dachowy x5 | 8,5 | dach obiektu | 77,0 | 74,0 |
| 22. | Wentylator dachowy x7 | 8,5 | dach obiektu | 78,5 | 75,4 |
| 23. | Agregat klimatyzacyjny | 8,5 | dach obiektu | 47,0 | 44,0 |
| 24. | Agregat klimatyzacyjny | 8,5 | dach obiektu | 47,0 | 44,0 |
| Myjnia wagonów | | | | | |
| 25. | Urządzenia ręczne | 1,0 | obiekt w położeniu teru | 85,0 | - |
| Stanowisko napraw i mycia kontenerów | | | | | |
| 26. | Urządzenia ręczne | 1,0 | obiekt w położeniu terenu | 85,0 | - |

- o) Zaprojektować na terenie terminala Kutno II zbiornik na olej napędowy w północno-wschodnim narożu płyty terminala, przemieszczając go wraz z kolejnymi etapami rozbudowy (kolejno naroża działek 11, 12/1, 13/3, 13/5 po południowej stronie projektowanych torów kolejowych).
- p) Wykonać uzupełniającą sieć drenaży w postaci rur drenarski o średnicy ok. fi 200 mm; rury ułożyć w obsypce z kruszywa naturalnego owiniętego geowłókniną; przekrój drenu winien mieć wymiar ok. 0,4 m na ok. 0,5m wysokości (zasadniczy przekrój drenu); wysokość oraz rzędna drenu dostosować do lokalizacji oraz wysokości odbierającego układu kanalizacji deszczowej.
- q) Odtworzyć drenaż rolniczy na działkach 12/1,12/2,13/4,13/6, 39/1 obręb Kotliska wzdłuż granic nieruchomości.
- r) Zaprojektować rozbiórkę części konstrukcji istniejącego układu torowego oraz drogowego po północnej i zachodniej stronie planowanego przedsięwzięcia oraz obszaru niezbędnego przy dostosowaniu infrastruktury do docelowego układu funkcjonowania terminala

(przebudowa sieci, wydłużenie istniejącego toru podsuwnicowego wraz z fragmentem placu składowego).

- II. Stwierdzam brak konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej oraz działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.**
- III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**
- IV. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania ws. wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.**
- V. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu dla przedmiotowego przedsięwzięcia w porze nocy:**
 - 1. W analizie akustycznej wykonanej w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać w terenie pomiary hałasu, rzeczywistego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w trakcie jego eksploatacji w porze nocy. Przedmiotowe pomiary wykonać w punktach charakterystycznych dla trzech, najbliższych położonych względem terenu przedmiotowego przedsięwzięcia, terenów chronionych akustycznie wskazanych w nw. pismach uzyskanych z jednostek samorządu terytorialnego:
 - a) wraz ze sprawozdaniem z ww. pomiarów należy dołączyć aktualne (tzn. wydane nie wcześniej niż trzy miesiące od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikacje akustyczne uzyskane od Wójta Gminy Kutno i Prezydenta Miasta Kutno, w których będą wskazane informacje na temat lokalizacji i granic najbliższych, względem terenu przedmiotowego przedsięwzięcia, istniejących terenów chronionych akustycznie;
 - b) analiza porealizacyjna powinna być wykonana w terminie 6 miesięcy po oddaniu do użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia, a wyniki analizy akustycznej należy przedstawić w terminie miesiąca od dnia jej wykonania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą;
 - c) do sprawozdania z ww. pomiarów należy załączyć również szczegółową informację o warunkach pogodowych panujących podczas wykonywania każdego z pomiarów (prędkość wiatru, temperatura, wilgotność) oraz o ilości pracujących, w momencie wykonywania danego pomiaru, źródeł hałasu na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia;
 - d) zakres danych uwzględnionych w analizie porealizacyjnej powinien spełniać wskazania art. 83 ustawy ooś.
- VI. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) 10 czerwca 2019 r. wpłynął wniosek z 6 czerwca 2019 r. PCC Intermodal S.A. z siedzibą w Gdyni, reprezentowanej przez pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową stacji Stara Wieś oraz rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12”. Pismem z 14 czerwca 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr zwrócono się do Wnioskodawcy (za pośrednictwem pełnomocnika)

o uzupełnienie powyższego wniosku. Ww. wniosek uzupełniony został 15 lipca 2019 r., w związku z czym spełnił on wymagania formalne. Obwieszczeniem z 22 lipca 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.2 zawiadomiono strony postępowania o: wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, a także o organach współdziałających. Obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kutno oraz Urzędu Miasta Kutno (dodatkowo zostało zamieszczone na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta Kutno).

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany, wymienionych w następujących punktach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839):

- § 3 ust. 1 pkt 33, tj. „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”;
- § 3 ust. 1 pkt 37, tj. „instalacje do naziemnego magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, gazów łatwopalnych oraz innych kopalnych surowców energetycznych, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 10 m³ oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m³, a także niezwiązanych z dystrybucją instalacji do magazynowania stałych surowców energetycznych”;
- § 3 ust. 1 pkt 52 lit. b, tj. „zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż: 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a - przy czym przez powierzchnię zabudowy rozumie się powierzchnię terenu zajęta przez obiekty budowlane oraz pozostałą powierzchnię przeznaczoną do przekształcenia w wyniku realizacji przedsięwzięcia”;
- § 3 ust. 1 pkt 56 lit. b, tj. „garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 50, 52-55 i 57, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż: 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a - przy czym przez powierzchnię użytkową rozumie się sumę powierzchni zabudowy i powierzchni zajętej przez pozostałe kondygnacje nadziemne i podziemne mierzone po obrysie zewnętrznym rzutu pionowego obiektu budowlanego”;
- § 3 ust. 1 pkt 58, tj. „linie kolejowe i urządzenia do przeladunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele

liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznicę z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km”;

- § 3 ust. 1 pkt 60, tj. *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”;*
- § 3 ust. 1 pkt 79, tj. *„sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków”.*

W związku z faktem, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części na dz. ew. nr 1, obr. 3 Skłęczki, miasto Kutno oraz dz. ew. nr 43, obr. 12 Kotliska, gm. Kutno, które zgodnie z Decyzją Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe (Dz. Urz. MI. Z 2020 r., poz. 38) stanowią tereny zamknięte, organem właściwym do wydania decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest RDOŚ w Łodzi, na podstawie art. 75 ust. 6 ustawy o oś oraz w związku z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712).

Pismem z 23 lipca 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.4 zwrócono się do Wnioskodawcy (za pośrednictwem pełnomocnika) o złożenie wyjaśnień do informacji zawartych w karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia. Wymagane uzupełnienie otrzymano 5 sierpnia 2019 r. (pismo pełnomocnika Wnioskodawcy z 2 sierpnia 2019 r.).

Obwieszczeniem z 26 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.5 zawiadomiono strony postępowania o przewidywanym terminie wydania postanowienia o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (albo jego braku) dla planowanego przedsięwzięcia, tj. 28 października 2019 r. Obwieszczenie to zostało zamieszczone w sposób opisany powyżej.

Po analizie całości zgromadzonej dokumentacji, RDOŚ w Łodzi pismem z 2 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.7 zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kutnie oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie z prośbą o wydanie opinii w trybie art. 64 ustawy o oś. Jednocześnie obwieszczeniem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.8 zawiadomiono strony postępowania o ww. wystąpieniu. Obwieszczenie to zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

PPIS w Kutnie pismem z 26 września 2019 r., znak: PPIS.ZNS.MS.481.37.19 wyraził opinię, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Dyrektor RZGW w Warszawie w piśmie z 17 października 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.1.188.2019.RZGW.MC wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, w której jednocześnie wskazano na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach konkretnych warunków i wymagań.

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, jak również biorąc pod uwagę opinie organów współdziałających w przedmiotowej sprawie, RDOŚ w Łodzi uznał, że konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym, RDOŚ w Łodzi wydał postanowienie z 25 października 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.10, w którym postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 25 października 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.11 poinformowano strony postępowania o wydanych opiniach PPIS w Kutnie oraz Dyrektora RZGWWP w Warszawie, a także o wydanym postanowieniu. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Pełnomocnik Wnioskodawcy pismem z 4 listopada 2019 r. zwrócił się z prośbą o wydanie odpisu ww. postanowienia. Wnioskowany odpis został przesłany do pełnomocnika Wnioskodawcy przy piśmie RDOŚ w Łodzi z 7 listopada 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.13.

Następnie RDOŚ w Łodzi postanowieniem z 4 grudnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.14 zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu powyższego przedsięwzięcia na środowisko. O powyższym zawiadomiono strony postępowania obwieszczeniem z 4 grudnia 2019 r., znak: Znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.15. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Pełnomocnik Wnioskodawcy pismem z 14 lutego 2020 r. przedłożył raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, wraz z dokumentami, wymaganymi na podstawie art. art. 74 ust. 1 pkt. 3 i pkt. 6 ustawy ooś, w brzmieniu przed dniem 24 września 2019 r.

Ponieważ wraz z wpływem raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko ustąpiły przyczyny uzasadniające zawieszenie postępowania, RDOŚ w Łodzi postanowieniem z 20 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.17 podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 20 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.18 zawiadomiono strony postępowania o powyższym, a także o tym, że organem właściwym do wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kutnie oraz, że organem właściwym do dokonania uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie. Jednocześnie zawiadomieniem z 20 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.19 podano do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, o wpływie raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, a także o organach współpracujących w niniejszym postępowaniu. Pisma te zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej (BIP) RDOŚ w Łodzi. Ponadto zamieszczono je na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kutno oraz Urzędu Miasta Kutno (pisma umieszczono także na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta Kutno).

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 5 marca 2020 r. przesłał brakujący wypis z rejestru gruntów dla dz. ew. nr 91 obr. Bielawki.

Z uwagi na skomplikowanie sprawy oraz konieczność dokładnej analizy przedłożonej dokumentacji, obwieszczeniem z 13 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.21 wyznaczono przewidywany termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej (BIP) RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kutno oraz Urzędu Miasta Kutno (pisma umieszczono także na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta Kutno).

Po analizie przedłożonej dokumentacji pismem z 8 maja 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.23 zwrócono się do pełnomocnika Wnioskodawcy o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W wezwaniu tym zawarto ponadto informację, że w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19, bieg podanego terminu na uczynienie zadość wezwaniu nie rozpoczyna się. Dodatkowo poinformowano, że w okresie stanu epidemii ogłoszonego z powodu CO-VID bieg terminów procesowych w postępowaniach administracyjnych nie rozpoczyna się, a rozpoczęty ulega zawieszeniu na ten okres.

Pismem z 27 maja 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.24 poinformowano pełnomocnika Wnioskodawcy, że bieg terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia uległ zawieszeniu 31 marca 2020 r. oraz, że pierwszy dzień terminu podanego w ww. wezwaniu RDOŚ w Łodzi z 8 maja 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.23 na uczynienie zadość temu wezwaniu, przypada na 24 maja 2020 r. Dodatkowo w piśmie tym wskazano, że terminy w postępowaniach których bieg uległ zawieszeniu, będą dalej od 24 maja 2020 r.

Pismem z 10 czerwca 2020 r. pełnomocnik Wnioskodawcy zwrócił się z prośbą o wydłużenie terminu uzupełnienia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym RDOŚ w Łodzi pismem z 10 czerwca 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.25 przedłużył termin uzupełnienia ww. raportu.

Obwieszczeniem z 17 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.26 poinformowano o wyznaczeniu nowego przewidywanego terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczenie zostało wywieszone w sposób opisany powyżej.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 22 lipca 2020 r. przedłożył uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Po analizie zgromadzonej dokumentacji, pismem z 28 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.28 zwrócono się ponownie do pełnomocnika Wnioskodawcy o uzupełnienie ww. raportu.

Pismem z 30 września 2020 r. pełnomocnik Wnioskodawcy zwrócił się do RDOŚ w Łodzi z prośbą o wydłużenie terminu uzupełnienia powyższego raportu. W związku z powyższym, pismem z 5 października 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.29 przedłużono termin uzupełnienia raportu.

Obwieszczeniem z 2 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.30 poinformowano o wyznaczeniu nowego przewidywanego terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczenie zostało wywieszone w sposób opisany powyżej.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 2 listopada 2020 r. przedłożył uzupełnienie ww. raportu.

Po analizie zgromadzonej dokumentacji, pismem z 7 grudnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.32 zwrócono się ponownie do pełnomocnika Wnioskodawcy o uzupełnienie ww. raportu. Pełnomocnik Wnioskodawcy uzupełnił dokumentację przy piśmie z 29 grudnia 2020 r. Przy piśmie z 8 stycznia 2021 r. pełnomocnik Wnioskodawcy przekazał dodatkowe egzemplarze uzupełnienia dokumentacji.

Następnie RDOŚ w Łodzi pismem z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.33 zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kutnie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Zawiadomieniem z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.37 (poprawiającym zawiadomienie z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.37), podano do publicznej wiadomości informację o: organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania opinii przed

wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, o tym, że Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie nie uzgadnia warunków realizacji przedsięwzięcia, ponieważ organ ten wyraził wcześniej opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (opinia z 17 października 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.1.188.2019.RZGW.MC). Ponadto w zawiadomieniu tym podano informację o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, o sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, a także informację o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. Jednocześnie obwieszczeniem z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.35 zawiadomiono strony postępowania o wezwaniu Wnioskodawcy do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, o otrzymaniu uzupełnień ww. raportu, o wystąpieniu do PPIS w Kutnie o wydanie opinii, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, a także o tym, że RDOŚ w Łodzi nie uzgadnia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych, tj. Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz, że ww. zawiadomieniem RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa. Powyższe pisma zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kutno oraz Urzędu Miasta Kutno.

W piśmie z 26 stycznia 2021 r., znak: PPIS.ZNS.JO.482.2.21 PPIS w Kutnie zaopiniował, warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia, które uwzględnione zostały w punktach 2 m, 2n, 3 h, 2bb, 2k, 2l, 2cc, 2r, 2ff, 2dd, 2ee, 3m, 2gg, 2hh, 2s niniejszej decyzji. Ponadto w warunkach określonych w niniejszej decyzji uwzględniono warunku zawarte w opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

Obwieszczeniem z 25 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.39 zawiadomiono strony postępowania o ww. opinii PPIS w Kutnie, a także o wyznaczeniu nowego przewidywanego terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z uwagi na trwający możliwość składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie administracyjnej w ramach udziału społeczeństwa. Obwieszczenie to zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi, także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kutno oraz Urzędu Gminy Kutno.

Pismem z 7 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.41 zwrócono się do Urzędu Miasta Kutno o udzielenie pisemnego potwierdzenia obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty następujących obwieszczeń RDOŚ w Łodzi: z 17 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.26; z 2 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.30; z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.35, z 25 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.39. Dodatkowo w piśmie tym zwrócono się z prośbą o udzielenie pisemnego potwierdzenia podania do publicznej wiadomości w trybie art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy o oświadczeniu z 14 stycznia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.37. Odpowiedź na pismo otrzymano 20 kwietnia 2021 r. przy piśmie Prezydenta Miasta Kutno z 15.04.2021 r., znak: OŚ.604.21.2019.DP.10.

W związku z powyższym, obwieszczeniem z 21 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.59.2019.DKr.42 zawiadomiono strony postępowania o zgromadzeniu materiału dowodowego, wyznaczając przy tym siedmiodniowy termin od dnia publicznego ogłoszenia tego obwieszczenia na zapoznanie się z dokumentacją oraz składanie uwag i wniosków. Obwieszczenie to zostało zamieszczone w sposób opisany powyżej (pismem z 18 maja 2021 r., znak: 18 maja 2021 r. zwrócono się do Urzędu Miasta Kutno i informację potwierdzającą obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty powyższego obwieszczenia, a informację zwrotną otrzymano

20 maja 2021 r. przy piśmie Prezydenta Miasta Kutno z 14 maja 2021 r., znak: OŚ.604.21.2019.DP.11).

Pełnomocnik Wnioskodawcy pismami z 24 i 25 maja 2021 r. zwrócił do RDOŚ w Łodzi z prośbą o ujednoczenie zapisów dotyczących parametrów powierzchni poszczególnych budynków. W piśmie tym podano, że w materiale dowodowym wskazano niejednoznaczne nazewnictwo odnoszące się do poszczególnych budynków: budynku socjalno-biurowego, hali napraw wraz z częścią socjalno-techniczną w postaci dwukondygnacyjnych naw, hali magazynowej, budynku w strefie wjazdowej o celach administracyjno-socjalnych o dwóch kondygnacjach, rozbudowywy budynku o doatkową powierzchnię zabudowy. W piśmie tym wskazano, że zamiast podawaniu powierzchni zabudowy dla tych budynków, winno się uwzględnić powierzchnię użytkową (parteru) tych budynków. Wyjasniono, że w dokumentacji dotyczącej obliczeń emisji zanieczyszczeń do środowiska uwzględniano rozwiązania dokumentacji projektowej stadium projektu budowlanego, dla którego ujmowano powyższe powierzchnie. Wskazano także, że powyższe doszczegółowienie nie wprowadza nie powoduje zmian w analizach oddziaływania na środowisko. Prośbę zawartą w powyższych pismach pełnomocnika Wnioskodawcy, uwzględniono przy wydawaniu niniejszej decyzji.

Włączenie społeczności w proces decyzyjny stanowi dodatkowe źródło informacji i przyczynia się do szerszej identyfikacji oddziaływań i określania efektów przedsięwzięcia. W konsekwencji możliwa jest (ewentualna) modyfikacja projektu przedsięwzięcia, aby zadowalał on (w mniejszym lub większym stopniu) wszystkie zainteresowane strony.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś przez ocenę oddziaływania na środowisko rozumie się: *„postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:*

- a) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,*
- b) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,*
- c) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu”.*

Jednym ze szczególnych elementów oceny oddziaływania na środowisko jest zatem udział społeczeństwa. Jest on tym bardziej konieczny, albowiem na etapie stosowania prawa organy administracji publicznej (zwłaszcza na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) winny realizować wymogi wypływające z ustawy z 21 czerwca 2001 r. o ratyfikacji Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (Dz. U. z 2001 r., Nr 89, poz. 970) w kontekście następujących zapisów art. 6 ust. 4 ww. Konwencji, *„Każda ze Stron umożliwi udział społeczeństwa na tyle wcześnie, że wszystkie warianty będą jeszcze możliwe, a udział społeczeństwa może być skuteczny”.* Celem konsultacji jest włączenie ogółu społeczeństwa w proces projektowo-decyzyjny poprzez informowanie oraz zbieranie uwag i wniosków dotyczących wypracowywanych rozwiązań na poszczególnych etapach realizacji przedsięwzięcia. Do konsultowania projektu w charakterze stron zapraszane są:

- organy administracji publicznej (głównie na szczeblu lokalnym);
- mieszkańcy obszaru oraz jego użytkownicy w rejonie planowanego przedsięwzięcia;
- organizacje ekologiczne i pozarządowe.

Zgodnie z art. 85 ustawy ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia. Uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać m.in.:

1) w przypadku gdy została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- a) informacje o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę, i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
- b) informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
 - ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
 - uzgodnienia regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz opinie organu, o którym mowa w art. 78,

wyniki postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

W ramach procedury udziału społeczeństwa nie wpłynęły do tut. organu uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową Stacji Stara Wieś oraz rozbudową istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12. Przedsięwzięcie realizowane będzie na dz. ew. nr:

- 49/2, 23/2, 28/1, 24/2, 25/3, 27/2, 28/3, 29/1, 826/1, 28/4, 826/3, 826/2, 39/1, 38/3, 63/2,1, 35/6, 829/4, 829/3 obr. 3 Miasto Kutno;
- 8, 9, 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5, 42, 43, 12/2, 13/4, 13/6, 41 obr. Kotliska, gm. Kutno;
- 66/6 obr. Sieraków, gm. Kutno.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie na terenach, na których obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, wprowadzone następującymi uchwałami:

- Uchwała nr XXIII/247/08 Rady Miasta Kutno z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w Kutnie pomiędzy ul. Skłęczkowską, torami PKP i granicą Miasta Kutno,
- Uchwała nr XLI/241/2018 Rady Gminy Kutno z dnia 27 marca 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obrębu Kotliska, Gmina Kutno,
- Uchwała Rady Gminy Kutno nr XVI/106/2004 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kutno,
- Uchwała Rady Gminy Kutno nr XXI/131/2004 z dnia 27 sierpnia 2004 r. w sprawie sprostowania błędu pisarskiego powstałego w uchwale Nr XVI/106/2004 Rady Gminy Kutno z dnia 16 kwietnia 2004 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kutno.

W ww. miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, teren przedsięwzięcia przeznaczony jest pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny oraz zabudowę usługową (oznaczenie: P/U – terminal Kutno II, 1P-U, 11P – terminal Kutno I). Infrastruktura towarzysząca oraz sieci przebudowywane zlokalizowane będą na działkach o przeznaczeniu: RP – tereny otwarte, rolne oraz KD – drogi i ulice dojazdowej, KZ – drogi i ulice zbiorcze oraz TK. W raporcie wykazano, że założenia projektowe oraz funkcjonalne planowanego przedsięwzięcia pozostają zgodne z treścią dokumentacji planistycznej.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo: rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminala Kutno I), budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II).

Istniejąca część terminala zlokalizowana jest w Kutnie przy ul. Okólnej na dz. ew. nr: 23/2; 24/2; 27/2; 28/1; 28/3; 29/1; 49/2; 826/1; 25/3 obr. 3 Skłęczki oraz częściowo na sąsiednich dz. ew. nr: 29/2; 27/3; 826/2. Do głównych elementów istniejącego terminala KUTNO I należą:

strefa wjazdowa z układem trzech pasów wjazdowych i dwóch wyjazdowych wraz z urządzeniami związanymi z kontrolą wjazdu i wyjazdu (bramowa konstrukcja wsporcza, szlabany, bramy, podesty), budynek biurowo-socjalny mieszczący także część działającą na potrzeby obsługi bramy, budynek warsztatowo-socjalny z pomieszczeniem sprężarkowni i wiatą, miejsce magazynowania odpadów, droga przejazdowa, żelbetowa wanna bezpieczeństwa, zbiornik retencyjny na wody deszczowe z towarzyszącymi obiektami technicznymi, place składowe dla kontenerów pełnych, pustych oraz stanowiska dla kontenerów-chłodniczych (reefer), stanowisko mycia i naprawy kontenerów, strefa kolejowa obejmująca cztery tory oraz tor jezdny suwnicy, trafostacja z rozdzielnią średniego i niskiego napięcia. Ponadto terminal posiada bramę główną oraz bramę gospodarczo-pożarową. Pomiędzy wjazdem głównym i placem składowym przewidziano układ drogowy dla samochodów ciężarowych. Dodatkowo obecne są parkingi dla samochodów osobowych (w strefie wjazdowej) i dla samochodów ciężarowych oraz naczep w głębi terenu. Organizacja ruchu pojazdów obejmuje drogi wokół budynków, zapewniając dojazdy gospodarcze jak i spełniając warunki dla dróg pożarowych. Całość terenu terminala jest ogrodzona ogrodzeniem w postaci siatki ocynkowanej. Od strony wjazdowej (reprezentacyjnej) obecne jest ogrodzenie systemowe stalowe. W zakresie instalacji wyróżnia się: instalację sprężonego powietrza dla potrzeb bocznic kolejowej i warsztatu, sieć hydrantową przyłączoną do projektowanego zbiornika ppoż. na sąsiedniej działce, sieć wodociągową przyłączoną do sieci miejskiej, sieć kanalizacji sanitarnej podłączoną do sieci miejskiej, sieć grawitacyjną kanalizacji deszczowej z wpustami deszczowymi oraz zespołem urządzeń podczyszczających, sieć tłoczną kanalizacji deszczowej, sieć elektryczną oświetlenia terenu, sieć teletechniczną monitoringu, sieć elektryczną odbiorów technologicznych sieć ciepłą. Dostarczanie ciepła do budynku techniczno-socjalnego odbywa się siecią ciepłą, zasilaną kotłownią wodną o mocy 126 kW na olej lekki, zlokalizowanej w budynku biurowo-socjalnym. Docelowo istniejąca kotłownia olejowa w budynku techniczno-socjalnym zasilana będzie gazem ziemnym.

Bilans terenu dla istniejącej części terminala KUTNO I o pow. 11,4 ha: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,1 ha, powierzchnia dróg strefy wjazdowej – 0,3 ha, powierzchnia chodników i opasek – 0,03 ha, powierzchnia placów składowych i dróg manewrowych – 6,9 ha, powierzchnia otwartego zbiornika retencyjnego i pompowni – 0,2 ha, powierzchnia zieleni 1,4 ha, powierzchnia bocznic 2,5 ha. W dokumentacji podano, że z uwagi na niewielki zakres prac na terenie terminala KUTNO I (montaż trzeciej suwnicy, miejscowa korekta infrastruktury technicznej, wydłużenie torowiska o 55 m, korekta geometrii ciągów komunikacyjnych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów kubaturowych) bilans terenu istniejącego terminala KUTNO I po realizacji przedsięwzięcia wyniesie: powierzchnia terminala – 11,4 ha, w tym: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,1 ha, powierzchnia dróg strefy wjazdowej – 0,3 ha, powierzchnia chodników i opasek – 0,03 ha, powierzchnia placów składowych i dróg manewrowych – 6,93 ha, powierzchnia otwartego zbiornika retencyjnego i pompowni – 0,2 ha, powierzchnia zieleni – 1,33 ha, powierzchnia bocznic – 2,54 ha.

W chwili obecnej teren przedsięwzięcia dla planowanego terminala KUTNO II stanowią głównie grunty rolnicze z pojedynczymi zadrzewieniami oraz zespołami krzewów, przeznaczone w dokumentacji planistycznej pod cele produkcyjne i usługowe. Od strony północno-zachodniej obszar ten ogranicza torowisko kolejowe. Od strony południowej przedsięwzięcie ograniczone jest poprzez ciek wodny. W bliskim sąsiedztwie, w kierunku południowym znajdują się liczne zakłady produkcyjne oraz centra logistyczne. Po południowo-wschodniej stronie znajdują się grunty orne wraz ze dwoma stawami gospodarczymi oraz nieliczną zabudową mieszkaniowo-zagrodową. Od strony wschodniej teren ten, ograniczony jest drogą powiatową DP2128E wraz z przydrożną zielenią.

Bilans terenu terminala KUTNO II przed realizacją przedsięwzięcia: powierzchnia terminala – 10,300 ha, w tym: powierzchnia biologicznie czynna – 10,203 ha, powierzchnia torowiska wraz z nasypem kolejowym i poboczem 0,097 ha. Po realizacji przedsięwzięcia bilans terenu terminala KUTNO II przedstawiał się będzie następująco: powierzchnia terminala – 10,3 ha, w tym: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,4 ha, powierzchnia chodników, opasek i parkingów osobowych – 0,1 ha, powierzchnia biologicznie czynna – 1,1 ha, powierzchnia bocznic – 2,2 ha, strefa magazynowo-przeładunkowa (płyta terminala) – 3,0 ha, strefa magazynowo-przeładunkowa (pozostały teren) – 1,8 ha, strefa parkingowa – 0,5 ha, strefa komunikacyjna – 1,2 ha.

Teren przedsięwzięcia położony jest poza szlakami migracji lokalnej oraz korytarzami migracyjnymi wyższej rangi. W rejonie rozpatrywanego terenu inwestycyjnego obecna jest typowa zieleń o charakterze ruderalnym z obecnymi zespołami zieleni wysokiej, funkcjonująca wzdłuż ciągów komunikacyjnych, która poddana została naturalnej sukcesji. Na terenie przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin i grzybów (w tym porostów) oraz chronionych siedlisk przyrodniczych. Nie stwierdzono również gatunków roślin i grzybów (w tym porostów) rzadkich w skali regionu oraz kraju. Nie stwierdzono także występowania chronionych gatunków bezkręgowców. Większość zidentyfikowanych bezkręgowców to gatunki pospolite i liczne w odpowiednich dla siebie siedliskach na terenie praktycznie całego kraju. Stwierdzono obecność pospolitych w skali kraju gatunków owadów i pajęczaków. Nie stwierdzono także gatunków ichtiofauny w istniejącym rowie R-D3. Jednocześnie ustalono, że staw graniczący z planowanym przedsięwzięciem od strony południowej, stanowi miejsce hodowli karpi. Wśród gatunków ptaków obserwowano typowe gatunki synantropijne charakterystyczne dla obszarów zurbanizowanych, w tym 11 gatunków objętych ścisłą ochroną oraz 1 gatunek objęty ochroną częściową. Nie stwierdzono obecności aktywnych ptasich gniazd oraz drzew dziuplastych będących potencjalnymi siedliskami ptaków na terenie przedsięwzięcia. Jedynie na zinwentaryzowanym drzewie nr 11 stwierdzono obecność gniazda, ale podczas prowadzonych wizji nie stwierdzono w nim obecności ptaków lub lęgu. Potencjalnie rozpatrując wśród zaobserwowanych gatunków ptaków może to być gniazdo gawrona. Badania herpetologiczne nie potwierdziły występowania w strefie oddziaływania przedsięwzięcia gatunków płazów i gadów objętych ochroną prawną. Obszar objęty analizą skontrolowano pod kątem potencjalnych miejsc bytowania i rozrodu płazów, w tym celu szczegółowo przeszukano m.in. rejon zbiornika wodnego (po południowej stronie planowanego terminala Kutno II), wzdłuż rowu melioracyjnego, zarośla. Inwentaryzacja nie wykazała w ww. miejscach śladów bytowania i rozrodu płazów. Wynika to głównie z faktu, iż teren planowanego przedsięwzięcia stanowi obszar użytkowany rolniczo z zastosowaniem dopuszczalnych ilości środków chemicznych oraz hodowlanego charakteru stawu, co wyklucza utrzymanie skrzeku płazów. Z uwagi na uwarunkowania terenowe, nie można wykluczyć pojawienia się zaskrońca zwyczajnego, aczkolwiek badania terenowe nie potwierdziły jego obecności w obszarze przedsięwzięcia. Na analizowanym obszarze nie stwierdzono obecności chronionych gatunków ssaków. Zaobserwowano obecność pospolitych gatunków takich jak: mysz polna (*Apodemus agrarius*), nornica ruda (*Myodes glareolus*), nornik zwyczajny (*Microtus arvalis*). Z uwagi na żerowiskowy charakter terenu inwestycyjnego (pole uprawne) nie można wykluczyć pojawiania się taksonów nie posiadających statusu ochronnego, np.: sarna (*Capreolus capreolus*), lis (*Vulpes vulpes*), zając (*Lepus*). W okresie jesienno-zimowym stwierdzono jedynie odchody zająca (w rejonie głównego ciągu komunikacyjnego) oraz tropy saren po północnej stronie torowiska. Jednocześnie należy podkreślić, iż przedsięwzięcie położone jest w trudno dostępnej dla zwierząt lokalizacji, co wyklucza zachowanie ciągłego szlaku migracyjnego. W okresie

wiosennym oraz letnio-jesiennym prowadzono nasłuchy nietoperzy. Aktywności ww. gatunków nie stwierdzono.

Zgodnie z informacjami podanymi w uzupełnieniu, realizacja przedsięwzięcia nie wymaga wycinki drzew lub krzewów.

W sąsiedztwie stawu hodowlanego, zlokalizowanego na dz. 13/4 przewiduje się wykonywanie: robót ziemnych (zdjęcie darni i humusu, wykonanie wykopu pod infrastrukturę podziemną i fundamentową), wykonanie infrastruktury podziemnej (w tym drenażu), wykonanie platformy terminala, wykonanie infrastruktury naziemnej. Całość ww. prac wykonywana będzie tak, aby uniknąć przypadkowego wkroczenia na teren pozainwestycyjny. Nie przewiduje się okresowego naruszenia lub trwałego ograniczenia powierzchni stawu poprzez jego częściowe zasypanie. Linia brzegowa ww. stawu pozostaje poza granicami linii rozgraniczającej przedsięwzięcia. W bezpośrednim sąsiedztwie stawu, wszelkie roboty ziemne (w szczególności wykonanie drenażu) prowadzone będą ręcznie (bez użycia ciężkiego sprzętu) w celu zachowania pierwotnej struktury gruntu pomiędzy brzegiem stawu a koroną wykopu pod drenaż. W przypadku stwierdzenia intensywnego dopływu wody do wykopu od strony stawu, roboty zostaną przerwane i zastosowana zostanie przesłona filtracyjna. Wskazane rozwiązania techniczne oraz technologiczne mają na celu zachowanie linii brzegowej stawu oraz jej bilansu ilościowego, w odniesieniu do użytkowego poziomu wody w zbiorniku. Przedsięwzięcie nie przewiduje elementów związanych z terminalem wchodzących bezpośrednio w teren zbliżony do stawu, w związku z czym nie będzie występować ingerencja w jego kształt, ani pojemność. Linia brzegowa ww. stawu pozostaje poza granicami linii rozgraniczających przedsięwzięcia. Jedyne prace zbliżone do stawu polegać będą na odcięciu napływu wód podziemnych przez wykonanie drenażu rolniczego opaskowego, łączącego również ewentualnie występujące drenaże rolnicze nie rozpoznane w fazie projektowania. W bezpośrednim sąsiedztwie stawu, prace ziemne związane z układaniem instalacji podziemnych (w szczególności drenażu), będą realizowane z zachowaniem zasady minimalnego oddziaływania na tereny przyległe od strony nie podlegającej przedsięwzięciu, celem zachowania pierwotnej struktury gruntu pomiędzy stawem, a koroną wykopu. W przypadku stwierdzenia zagrożenia napływu wód ze stawu do wykopu wykonane zostaną zabezpieczenia ograniczające to zjawisko w postaci np. przesłon filtracyjnych. Wskazane rozwiązania techniczne oraz technologiczne mają na celu zachowanie linii brzegowej stawu oraz jej bilansu ilościowego, w odniesieniu do użytkowego poziomu wody w zbiorniku. Pozostałe prace związane z wykonaniem platformy terminala oraz infrastruktury naziemnej (w rejonie stawu) prowadzone będą: z ograniczeniem jednoczesnej pracy sprzętu wibracyjnego oraz ciężkiego, z zachowaniem min. 2 m odstępu w lokalizacji sprzętu ciężkiego od linii rozgraniczającej, z zastosowaniem technologii ręcznych w sytuacji możliwego zastąpienia nimi robót przy użyciu mechanicznego sprzętu wibrującego. Wykonawca robót będzie dążył do ich wykonania przy niskim stanie wód gruntowych.

Na obszarze biologicznie czynnym, na którym przewiduje się roboty, nie stwierdzono obecności cennych siedlisk przyrodniczych. Wskazane prace ziemne prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym oraz archeologicznym.

Przedsięwzięcie położone jest w obszarze przeznaczonym pod przedsięwzięcia o charakterze przemysłowym. Nie wymaga ono przebudowy cieków powierzchniowych oraz nie ogranicza funkcjonujących obecnie kierunków spływów naturalnych wód opadowych i roztopowych. Zachowany zostanie również staw zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia. Układ i konstrukcja obiektów kubaturowych KUTNO II będą nawiązywać stylem do architektury obecnej na terminala KUTNO I. Nie planuje się utworzenia dominatów terenowych

przewyższających obecną wielkopowierzchniową zabudowę przemysłową oraz infrastrukturę przeładunkową. Planuje się również utrzymanie obecnego układu komunikacji publicznej.

W ramach rozwiązań projektowych planuje się ograniczenie zajętości terenu do niezbędnego minimum, zapewnienie odpowiedniej gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi odprowadzanymi z terenu terminala (podczyszczanie przed odprowadzeniem do odbiorników), zachowanie złożoności i przepustowości funkcjonującego w terenie układu melioracyjnego, zachowanie obecnego układu zieleni wysokiej.

Jak podano w dokumentacji, w zakres rozwiązań projektowych wchodzi:

- 1) budowa płyty terminala o szerokości ok. 46,0 m i długości ok. 705 m,
- 2) budowa placu składowego oraz utwardzenie terenu na potrzeby manewrowo – składowe o pow. ok. 16 000 m²,
- 3) budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego wraz z drogami pożarowymi o szerokości min. 4,0 m,
- 4) budowa bocznic kolejowej 5 torów oraz torów do hali napraw o łącznej długości ok. 5,5 km wraz z odcinkiem zelektryfikowanym,
- 5) budowa budynku socjalno-biurowego o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 288 m² wraz z infrastrukturą bramy wjazdowej – 5 pasów,
- 6) budowa hali napraw (wagony/lokomotywy/sprzęt, maszyny i pojazdy obsługi terminala), wraz z częścią socjalno – techniczną w postaci dwukondygnacyjnych naw o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 2600 m²,
- 7) budowa hali magazynowej o powierzchni użytkowej ok. 215 m²,
- 8) budowa instalacji dla 4 suwnic kolejowych oraz bieżni dla 2 suwnic kołowych RTG,
- 9) budowa sieci i instalacji energetycznej, deszczowej, sanitarnej, wodociągowej, p.poż., gazowej, CCTV, teletechnicznej, sprężonego powietrza,
- 10) budowa zaplecza parkingowego (parking dla pojazdów osobowych ok. 38 miejsc i samochodów ciężarowych i ok. 69 miejsc, maszyn i urządzeń obsługi terminala) wraz z rozbudową na istniejącym terminala,
- 11) realizacja stanowisk specjalistycznych, do mycia pojazdów (ok 37 m x 4,5 m), do naprawy (pow. ok. 113 m²) i mycia kontenerów (ok. 15 m x 13 m), do zabezpieczenia uszkodzonych kontenerów, do magazynowania materiałów eksploatacyjnych,
- 12) stanowiska do składowania kontenerów zawierających materiały niebezpieczne, transportowanych w ramach obowiązujących przepisów i umów międzynarodowych z wyłączeniem materiałów wybuchowych, zakaźnych i radioaktywnych
- 13) wydłużenie istniejącego toru kolejowego nr 12 stacji kolejowej Stara Wieś o ok. 115 m,
- 14) rozbudowa bramy wjazdowej na istniejącym terminala o dodatkowy pas wjazdowy o szer. 6,0 m,
- 15) dostosowanie instalacji oraz wydłużenie torów podsuwnicowych o ok. 55m na istniejącej części terminala wraz z niezbędnymi do tego pracami polegającymi na wzmocnieniu nasypu celem instalacji 1 suwnicy kolejowej,
- 16) budowa, przebudowa oraz rozbiorka infrastruktury technicznej w niezbędnym zakresie,
- 17) instalacja sterowania oraz zasilania niezbędnego do funkcjonowania docelowo dodatkowych 3 suwnic bramowych kołowych o napędzie elektrycznym wraz z dostosowaniem istniejących bieżni do obowiązujących wymagań na terminala Kutno I^o.

Projektowany terminal będzie pracował przez cały rok, 24 h/d. Udział środków transportu w porze dnia oraz nocy będzie kształtował się w następujący sposób: pora dnia: 90% ruchu kołowego, 67% ruchu szynowego; pora nocy: 10% ruchu kołowego, 33% ruchu szynowego.

Szacunkowy procentowy rozkład transportu drogowego oraz kolejowego: Kutno I 60%-75%, Kutno II 40%-25%.

W dokumentacji wskazano następujący maksymalny dobowy ruch pojazdów:

| Rodzaj transportu | Pojazdy/składy kolejowe (P/24h)* | KUTNO I (P/24h)* | KUTNO II (P/24h)* |
|---|----------------------------------|------------------|-------------------|
| Przejazdy samochodów ciężkich na część parkingową oraz składową | 410 | 268 | 142 |
| Pojazdy osobowe - przejazdy | 152 | 152 | |
| Składy kolejowe | 12 | 8 | 4 |
| *Średniodobowe kursy pojazdów i składów kolejowych | | | |

Do obliczeń przyjęto następujące założenia:

| Rodzaj transportu | KUTNO I [P/dobę] | | KUTNO II [P/dobę] | | KUTNO I | | KUTNO II | |
|----------------------------------|------------------|-----------|-------------------|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Pora dnia | Pora nocy | Pora dnia | Pora nocy | Pora dnia [P/8h] | Pora nocy [P/1h] | Pora dnia [P/8h] | Pora nocy [P/1h] |
| Pojazd ciężki | 244 | 24 | 118 | 24 | 122 | 3 | 59 | 3 |
| Pojazd osobowy (suma KUTNO I+II) | Pora dnia: 136 | | Pora nocy: 16 | | Pora dnia: 68 | | Pora nocy: 2 | |
| Skład kolejowy | 5 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 |

Na terenie terminala, realizowane będą następujące zespoły funkcjonalne: przeładunek kontenerów z transportu kolejowego na plac terminala (do czasu pobrania przez inny pociąg lub samochód ciężarowy) lub bezpośrednio na środki transportu kołowego, a także realizacja transportu kołowego z wybranymi kontenerami do miejsc przeznaczenia, naprawa oraz konserwacja lokomotyw, wagonów, kontenerów, sprzętu i maszyn obsługujących terminal.

W ramach realizacji przedsięwzięcia KUTNO II przewiduje się etapowanie robót budowlanych, zależnie od rosnącej przepustowości układu. Załadunek i rozładunek kontenerów w pierwszej fazie funkcjonowania terminala będzie się odbywał w technologii urządzeń mobilnych zasilanych silnikami diesla tj. przy pomocy pojazdów przedsięwzięcia/wysięgnikowych (tzw. Reach Stacker, Empty Handler). W dalszym etapie rozwoju po osiągnięciu odpowiedniego poziomu operacji przeładunkowych, planowane jest wykorzystanie technologii przeładunku opartej o elektryczne suwnice bramowe. Tory szlakowe biegnące obok terenu Terminala będą połączone z bocznica kolejową na terenie Terminala.

W trakcie realizacji wykorzystywane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. W fazie realizacji przewiduje się wykorzystanie: warstwa ścieralna SMA – ok. 153 m³, warstwa ścieralna beton cementowy płyta terminala – ok. 12020 m³, warstwa ścieralna beton cementowy KR 5 – ok. 8888 m³, warstwa ścieralna beton asfaltowy KR 3 – ok. 55 m³, warstwa wiążąca BA – ok. 390 m³, podbudowa zasadnicza z BA – ok. 600 m³, podbudowa z mieszanki niezwiązanej – ok. 11310 m³, podbudowa mieszanka związana – ok. 27421 m³, warstwa ulepszonego podłoża mieszanka związana – ok. 30241 m³, nawierzchnia brukowana z kostki betonowej ok. 1380 m³. W fazie realizacji, stosowane będą maszyny napędzane olejem napędowym, wykorzystujące sprężone powietrze (do których wytworzenia zostaną wykorzystane odpowiednie agregaty zasilane także olejem napędowym), wykorzystujące prąd elektryczny (do których wytworzenia zostaną wykorzystane odpowiednie agregaty zasilane także olejem napędowym). Woda na potrzeby socjalne w fazie realizacji będzie zapewniona przez wynajęte w tym celu firmy. Wykonawca zakłada pozyskanie niezbędnych kruszyw z lokalnych przedsiębiorstw produkcyjnych. Niezanieczyszczone masy ziemne wykorzystane będą do prac wykończeniowych na terenie przedsięwzięcia (rozplantowanie na terenach biologicznie czynnych).

Eksploatacja zaplecza budowy (węzłów sanitarnych) wiąże się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych. Będą one gromadzone w przenośnych i szczelnych sanitariatów, serwisowanych przez uprawnione podmioty. W dokumentacji podano także, że z uwagi na obecność budynku posiadającego węzeł sanitarny podłączony do zbiornika bezodpływowego, zaleca się jego wykorzystanie jako zaplecza socjalnego pracowników. Wszelkie roboty prowadzone w sąsiedztwie istniejącego stawu hodowlanego o pow. ok. 0,5 ha (szczególnie wykonanie drenażu), należy prowadzić ręcznie (bez użycia ciężkiego sprzętu), w celu zachowania pierwotnej struktury gruntu pomiędzy brzegiem stawu, a koroną wykopu pod drenaż. W przypadku stwierdzenia intensywnego dopływu wody do wykopu od strony stawu, roboty należy przerwać i zastosować przesłone filtracyjną. Zastosowane rozwiązania techniczne oraz technologiczne mają na celu zachowanie linii brzegowej stawu. Nie przewiduje się jej okresowego naruszenia lub trwałego ograniczenia powierzchni stawu poprzez jego częściowe zasypianie.

W fazie realizacji podczas prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia pyłowe i gazowe, których źródłem będą silniki pojazdów i maszyn wykorzystywanych przy budowie, tj. mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki, samochody transportujące materiały budowlane, itp. Emisja ta będzie niezorganizowana, a czas jej występowania ograniczy się do czasu prowadzenia prac budowlanych. Celem minimalizacji oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne, zaleca się: ograniczanie do niezbędnego minimum ruchu pojazdów na placu budowy, utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów; używanie pojazdów oraz innych urządzeń spalinowych, spełniających wymogi dopuszczające do użytku oraz normy EURO, w pełni sprawnych, dbanie o jakość stosowanego paliwa, ograniczanie czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym, ograniczanie prędkości pojazdów samochodowych w rejonie budowy, zraszanie wodą placu budowy w okresach suszy, postępowanie w sposób uważny w przypadku pracy z materiałami sypkimi, np. przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie. Źródłem hałasu w fazie realizacji będą maszyny i urządzenia budowlane, jak również pojazdy ciężarowe dowożące materiały budowlane, oraz wywożące odpady. Czas tego oddziaływania będzie ściśle ograniczony do czasu trwania prac budowlanych. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania. Ważna jest tutaj zarówno, jakość sprzętu jak i jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja. W miarę możliwości, należy zastosować sprzęt nowy, dla którego obowiązują zaostrzone wymagania odnośnie emisji hałasu do środowiska. W dokumentacji podano, że należy opracować i wdrożyć stosowny plan robót, zapewniający optymalizację w zakresie wykorzystania sprzętu budowlanego i środków transportu (np.: poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów). Oddziaływanie na etapie realizacji jest uciążliwością przemijającą. W ramach działań organizacyjnych zaleca się, aby prace budowlane prowadzono głównie podczas pory dziennej (6.00 – 22.00). Wyjątek stanowią roboty tzw.: ciągłe, które nie mogą zostać przerwane w porze nocnej. Podczas robót należy unikać w miarę możliwości jednoczesnej pracy kilku maszyn kwalifikowanych, jako ciężki sprzęt budowlany. Poziomy dźwięku generowane na etapie budowy mogą przyjmować wartości odbierane, jako uciążliwe na terenach zamieszkałych, jednak należy pamiętać, że oddziaływanie to jest przejściowe i całkowicie ustaje z chwilą zakończenia prac budowlanych. Z uwagi na wykonywanie robót w obszarze zabudowanym zaplecze budowy należy zlokalizować w taki sposób, aby w najmniejszym stopniu powodowało uciążliwości pod względem oddziaływania hałasu. W fazie budowy można się ponadto spodziewać emisji drgań, generowanych przez maszyny, które ustają z chwilą zakończenia prac budowlanych. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się robót

rozbiórkowych w odniesieniu do obiektów kubaturowych. Przedmiotem rozbiórki będzie część konstrukcji istniejącego układu torowego oraz drogowego po północnej i zachodniej stronie planowanego przedsięwzięcia oraz obszar niezbędny przy dostosowaniu infrastruktury do docelowego układu funkcjonowania terminala (przebudowa sieci, wydłużenie istniejącego toru podsuwnicowego wraz z fragmentem placu składowego). W fazie realizacji powstawać mogą odpady o kodach: 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04, 15 01 05, 15 01 06 (każdy do 0,5 Mg/rok), 15 02 02* (do 5,0 Mg/rok), 15 02 03 (do 2,0 Mg/rok), 17 01 07 (ok. 20,0 Mg/rok), 17 01 81 (ok. 100,0 Mg/rok), 17 03 02 (ok. 20,0 Mg/rok), 17 04 07 (ok. 50,0 Mg/rok), 17 05 04 (ok. 130 000 m³), 17 09 04 (ok. 300 Mg/rok), 20 03 01 (do 10,0 Mg/rok). Odpady te gromadzone będą w specjalnie wyznaczonych i oznakowanych strefach z utwardzonym podłożem. Odpady z grupy 15 oraz 20 planuje się magazynować w szczelnych pojemnikach lub kontenerach z pokrywą. Alternatywnie wskazane odpady mogą być magazynowane w oznakowanych skrzyniopaletach, big-bagach lub paletach (po skonsolidowaniu i zabezpieczeniu przed rozsypaniem). Przedmiotowa alternatywna metoda wymaga jednak zapewnienia pomieszczenia ze szczelnym (ewentualnie skanalizowanym) podłożem oraz zadaszeniem. Odpady z grupy 13 oraz 16 magazynowane będą w oznakowanych pojemnikach specjalistycznych lub beczkach ze szczelnie zamykaną pokrywą w wyznaczonych pomieszczeniach z zadaszeniem. Ww. pojemniki oraz beczki usytuowane będą na wannach ociekowych, a pomieszczenie magazynowe wyposażone zostanie w adsorbery oraz absorbery. Odpady z grupy 17 w formie sypkiej (nadmiar gleby i ziemi), magazynowane będą w przyzmach usypowych, na utwardzonym podłożu, a po zebraniu ilości wywozowej, ładowane będą na pojazdy ciężarowe typu wanna i wywożone. Pozostałe odpady z grupy 17 magazynowane będą w szczelnych wielkogabarytowych kontenerach usytuowanych na utwardzonym podłożu. Kontenery te wyposażone będą w plandeki lub pokrywy. Zamiennie przewiduje się sukcesywne gromadzenie wskazanego rodzaju odpadu w wyznaczonej i oznakowanej strefie w trakcie procesu jego wytworzenia, wybranie materiałów surowcowych do wykorzystania na miejscu budowy oraz bezpośredni załadunek pozostałej części na pojazdy typu wanna po zakończeniu ww. procesu w celu transportu do miejsca przetworzenia. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych, stanowiących odcieki z miejsc magazynowania odpadów. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się następujące działania zmierzające do ochrony środowiska przyrodniczego: ogrodzenie terenu objętego budową, bieżąca kontrola wykopów na okoliczność przedostania się do nich zwierząt, kontrola wszelkich rozlewisk wodnych (w tym kałuż) na okoliczność pojawienia się płazów, a w przypadku ich wystąpienia zastosowanie dodatkowych ogrodzeń ochronnych w celu wykluczenia przedostawania się płazów na teren budowy wg wskazań nadzoru przyrodniczego, wykonywanie prac zgodnie z harmonogramem w celu maksymalnego ograniczenia czasu ich trwania, prowadzenie robót przy uwzględnieniu ograniczenia hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza (w szczególności ograniczenie tzw. pylenia wtórnego) w celu minimalizacji czynników płoszących zwierzęta, ograniczenie do niezbędnego minimum robót w porze nocnej w celu minimalizacji czynników płoszących zwierzęta, utrzymanie reżimu wód gruntowych i powierzchniowych (w szczególności układu melioracyjnego) w celu zachowania stanu areałów żerowiskowych w rejonie przedsięwzięcia, zagospodarowanie zdjętych warstw humusowych w celu ich ponownego wykorzystania wraz z zastosowaniem zabiegów, które wykluczają zasiedlanie przyzmi przez ptaki, zagospodarowanie terenu w sposób umożliwiający zachowanie jak największej ilości drzew i krzewów (wykluczono wycinkę drzew wysokich). Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w terenie silnie zurbanizowanym, a szata roślinna tego terenu i jego otoczenia, uległa wyraźnemu przekształceniu na skutek działalności człowieka, co skutkuje brakiem obecności płatów roślinności naturalnej. Wyniki prowadzonych prac terenowych wskazują jednoznacznie

na brak występowania chronionych gatunków roślin i grzybów (w tym porostów), a także siedlisk i gatunków podlegających ochronie prawnej. Należy również podkreślić, iż teren przedsięwzięcia nie koliduje i znajduje się poza zasięgiem funkcjonowania lokalnych szlaków migracji zwierząt oraz korytarzy wyższej rangi. Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała brak gatunków chronionych na mocy dyrektywy siedliskowej i ptasiej oraz gatunków rzadkich w skali kraju i regionu. Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, oraz charakter przedsięwzięcia pozwalają na stwierdzenie, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, nie przyczyni się do zmniejszenia różnorodności biologicznej, zwłaszcza gatunków chronionych na mocy dyrektywy siedliskowej i ptasiej oraz gatunków rzadkich w skali kraju i regionu. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wskazuje się następujące działania, mające na celu ochronę środowiska gruntowego: zminimalizować powierzchnie przeznaczone pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren uporządkować i zrehabilitować; ograniczać do niezbędnego minimum ruch pojazdów na placu budowy; zapewnić sprawną organizację oraz optymalny harmonogram robót w celu ograniczenia czasu trwania uciążliwości spowodowanych robotami budowlanymi; ograniczyć do niezbędnego minimum zakres prac związanych z przekształceniem terenu; zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności: preferować wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych, uszczelnić nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp., zadasyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane i odpady, dostarczyć pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników (np. kontener) lub wykorzystać istniejącą infrastrukturę ustawić przenośne szczelne toalety dla pracowników lub wykorzystać istniejącą infrastrukturę; zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego odpadami stałymi i ciekłymi, w tym: utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza, zapewnić zaplecze socjalne dla pracowników, stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie, unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do unieszkodliwienia, ograniczyć w obszarze przedsięwzięcia naprawy sprzętu mechanicznego oraz w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, zachować szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw, prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym: organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów, wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych, w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami, zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na zabytki archeologiczne, czyli możliwości ich zniszczenia w trakcie wykonywania prac ziemnych, ustalono konieczność prowadzenia robót pod stałym nadzorem archeologicznym, co ograniczy możliwość zniszczenia stanowisk zidentyfikowanych we wcześniejszych badaniach, a także nie objętych do tej pory identyfikacją lub stwierdzonych podczas realizacji robót ziemnych. Jeżeli w trakcie prowadzenia robót ziemnych lub budowlanych, stwierdzone zostanie występowanie nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, reliktyw zabudowy, zabytków ruchomych lub przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, iż są one zabytkami, należy wstrzymać ww. roboty i zabezpieczyć go i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie powiadomić właściwego terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub wójta, burmistrza albo prezydenta. Przedsięwzięcie pozostaje w kolizji z potencjalnym stanowiskiem archeologicznym. Tym samym, całość robót ziemnych należy przeprowadzić pod nadzorem archeologicznym.

W dokumentacji podano, że w rejonie przedsięwzięcia stwierdzono wody gruntowe na głębokości 1,1 – 9,6, natomiast ustabilizowane zwierciadło na poziomie 0,5-3,4 m. W jednym z otworów na głębokości 0,7 m ppt, stwierdzono poziom o zwierciadle swobodnym. Miejscami zaobserwowano sączenie się wód, występujące na głębokości 0,6-3,5 m. Występowanie wód gruntowych w rejonie przedsięwzięcia związane jest głównie z śródglinowymi soczewkami I przewarstwieniami piasków. Podczas badań, w niektórych otworach, zaobserwowano również ciągły i stabilny napływ wód gruntowych do otworów. Dlatego też, w przypadku prowadzenia prac ziemnych w złych warunkach atmosferycznych, może wystąpić konieczność prowadzenia odwodnienia powierzchniowego. W celu minimalizacji oddziaływania należy uwzględnić powyższe przy planowaniu prac ziemnych związanych z wykopami. Przedsięwzięcie położone jest poza obszarem narażonym na niebezpieczeństwo pojawienia się powodzi.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do ograniczenia czasu oczekiwania, załadunku oraz rozładunku pojazdów ciężarowych na terenie terminala, a także do zwiększenia przepustowości oraz polepszenia warunków ruchu w układzie dróg publicznych. Jednocześnie zwiększony zostanie transport kolejowy oparty głównie na składach elektrycznych. Należy również podkreślić, iż eksploatacja terminala nie będzie skutkowałą generowaniem ponadnormatywnych stężeń substancji zanieczyszczających poza jego granicami. W celu ograniczenia emisji do atmosfery do atmosfery w ramach części KUTNO II zastosowany zostanie system grzewczy oparty na instalacji gazowej. Planuje się także wprowadzenie zespołu suwnic zasilanych energią elektryczną. W planowaniu przejazdów wykorzystane zostanie ukształtowanie terenowe oraz bariery architektoniczne (obiekty kubaturowe), które pełnią funkcję ekranującą w stosunku do lokalnych jednostek osadniczych.

Eksploatacja przedsięwzięcia wymagać będzie wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw i energii. Szacunkowe zapotrzebowanie na media w związku z eksploatacją terminala:

| Lp. | Obiekt na terenie terminala | Woda | Energia elektryczna | Paliwo |
|-----|-----------------------------|--------------------------------|--|--|
| 1. | Płyta terminala | - | Oświetlenie terenu oraz podłączenie monitoringu oraz zasilanie suwnicy bramowej RMG Układ grzania i chłodzenia kontenerów typu reefer | Urządzenia przeładunkowe, Empty Handler i RTG |
| 2a. | Hala napraw | Cele socjalne i technologiczne | Cele socjalne i technologiczne, instalacja grzewcza, sprężarkownia, centrala wentylacyjna oraz agregat chłodniczy | Instalacja grzewcza i wentylacyjna Cele technologiczne - urządzenia techniczne wykorzystywane do bieżącej konserwacji |
| 2b. | Hala magazynowa | - | Cele technologiczne | - |
| 3. | Myjnia wagonów | Cele technologiczne | Oświetlenie terenu, podłączenie urządzeń i monitoringu Zasilanie urządzeń służących do naprawy kontenerów | Cele technologiczne - urządzenia techniczne wykorzystywane do bieżącej konserwacji |
| 4. | Stanowiska napraw i mycia | Cele technologiczne | Oświetlenie terenu, podłączenie urządzeń i monitoringu. Układ | Mobilne urządzenia |

| | | | | |
|-----|--|--|--|---|
| | kontenerów oraz stanowisko mycia pojazdów kolejowych | w strefie mycia kontenerów i taboru kolejowego | zapobiegający zamarzaniu wody oraz pompa podająca wodę. | przeładunkowe oraz urządzenia techniczne wykorzystywane do bieżącej konserwacji |
| 5. | Zbiornik ppoż | Cele ppoż | Oświetlenie terenu, podłączenie urządzeń oraz podłączenie monitoringu | - |
| 6. | Budynek socjalno-biurowy | Cele socjalne | Cele biurowe i socjalne, centrala wentylacyjna oraz agregat chłodniczy | Instalacja grzewcza i wentylacyjna |
| 7. | Zbiornik na olej napędowy | - | Zasilanie infrastruktury | - |
| 8. | Strefa komunikacyjna | - | Oświetlenie terenu oraz podłączenie monitoringu | - |
| 9. | Strefa przejazdu i parkowania | - | Oświetlenie terenu oraz podłączenie monitoringu, Zasilanie pojazdów elektrycznych | - |
| 10. | Plac manewrowo składowy | - | Oświetlenie terenu oraz podłączenie monitoringu | - |

Dodatkowo, na terenie hali napraw przewiduje się zastosowanie: środków chemii organicznej oraz nieorganicznej do bieżącej konserwacji stacjonarnych oraz mobilnych urządzeń technicznych, materiałów metalowych oraz z tworzyw sztucznych do bieżącej konserwacji stacjonarnych oraz mobilnych urządzeń technicznych, w tym: materiałów do ręcznego spawania. Przewiduje się, że na terenie terminala Kutno I wystąpi zapotrzebowanie na wodę do celów socjalno-bytowych i technologicznych w ilości ok. 855 m³/rok. Na terenie terminala Kutno II z kolei wystąpi zapotrzebowanie na wodę na cele socjalno-bytowe w ilości ok. 5,76 m³/dobę (ok. 1450 m³/rok), a na cele technologiczne w ilości ok. 1770 m³/rok. Na terenie terminala przewiduje się następujące zapotrzebowanie na energię elektryczną w skali roku: KUTNO I – ok. 807 566 kWh, KUTNO II – ok. 1 653 093 kWh. Przewiduje się rekuperację energii elektrycznej na terenie terminala w postaci odzysku energii podczas procesu pracy suwnicy. Zużycie paliwa w formie oleju napędowego szacuje się na ok. 478,5 m³/rok (KUTNO I) oraz 271,5 m³/rok (KUTNO II). W okresie zimowym eksploatacja układu komunikacyjnego będzie się wiązała z użyciem środków do zwalczania śliskości zimowej. Środkami chemicznymi wykorzystywanymi do usuwania śliskości zimowej są: chlorek sodu (NaCl), chlorek wapnia (CaCl₂), chlorek magnezu (MgCl₂) oraz ich mieszaniny. By zapobiec zbrylaniu soli dodawany jest do niej w niewielkich ilościach żelazocyjanek potasu (K₄[Fe(CN)₆]). Kompleks żelaza (II) charakteryzuje się dużą trwałością, co powoduje, iż żelazocyjanek potasu nie posiada właściwości toksycznych. Wymienione sole, jak również ich mieszaniny, stosowane są w postaci roztworów bądź w postaci stałej. Ich ilość jest ściśle związana z warunkami pogodowymi. Szacuje się zużycie 50 Mg ww. środków w skali roku. Dodatkowo, na terenie terminala prowadzone będą prace związane z konserwacją oraz naprawą kontenerów oraz wagonów kolejowych. Do głównych czynności, związanych z generowaniem emisji należą: szlifowanie, spawanie, malowanie. Preparaty i środki stosowane na terenie zakładu wraz z podaniem ich szacunkowego rocznego zużycia:

- preparaty eksploatacyjne do urządzeń stacjonarnych i mobilnych: oleje silnikowe – 6,53 Mg/rok, Oleje mineralne – 0,32 Mg/rok, smary – 3,50 Mg/rok, Płyny eksploatacyjne (płyn do spryskiwaczy, płyn do chłodziw, roztwór AdBlue itp.) – 3,79 Mg/rok;
- preparaty w procesie nakładania spoiwa: Kleje – 0,0043 Mg/rok, Silikony – 0,0020 Mg/rok,;

- Preparaty w procesie malowania (powlekania powierzchni): Emalie – 0,48 Mg/rok, lakiery – 0,0006 Mg/rok, Farby – 0,0010 Mg/rok;
- Preparaty i materiały w procesie czyszczenia powierzchni: Preparaty do czyszczenia powierzchni – 0,04 Mg/rok, Benzyna ekstrakcyjna – 0,03 Mg/rok, Szampony – 0,01 Mg/rok, Odrzewiacze – 0,07 Mg/rok, Rozcieńczalniki ksylenowe – 0,12 Mg/rok, Zmywacze uniwersalne (baza nafta – 0,05 Mg/rok, Czyściwo bawełniane – 0,14 Mg/rok,
- Materiały w procesie szlifowania: ściernica lamelkowa – 0,15 Mg/rok, Tarcza do szlifowania – 0,17 Mg/rok, Tarcza do cięcia – 0,04 Mg/rok,
- Materiały w procesie spawania: Elektrody – 1701 szt./rok, Druty – 170 mb/rok.

Na etapie eksploatacji na terenie terminala przewiduje się funkcjonowanie źródeł emisji niezorganizowanej w postaci: ruchu pojazdów ciężarowych oraz osobowych w części KUTNO I oraz KUTNO II, pracy pojazdu typu Reach Stacker, Empty Handler oraz ciągników terminalowych w części KUTNO I oraz KUTNO II, procesu eksploatacji zbiornika na olej napędowy paliwo o pojemności 5000 l w części KUTNO I (zbiornik istniejący) oraz KUTNO II. Stosunkowo niewielka wysokość emitorów oraz niski poziom emisji skutkować będą brakiem naruszania standardów środowiska poza granicami terminala, co wykazano w przeprowadzonych analizach. Z szacunku wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza oraz ich przestrzennego rozkładu wynika, że etap eksploatacji analizowanej inwestycji nie spowoduje przekroczenia obowiązujących poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu. W ramach ochrony stanu aerosanitranego otoczenia terminala przewiduje się: zastosowanie sprawnego technicznie zespołu urządzeń mobilnych i stacjonarnych, poddawanych cyklicznym przeglądom, utrzymywanie w czystości wewnętrznych ciągów komunikacyjnych, ograniczenie pracy pojazdów typu Reach Stacker, Empty Handler lub ciągników terminalowych na rzecz elektrycznych bezemisyjnych suwnic, zastosowanie niskoemisyjnej kotłowni gazowej.

Eksploatacja terminala będzie wiązała się z koniecznością zastosowania środków transportowych i przeładunkowych. Będą to: skład kolejowy, zespół pojazdów ciężarowych, zespół pojazdów osobowych, zespół pojazdów Reach Stacker, Empty Handler, ciągników terminalowych, zespół suwnic RTG lub RMG.

Na etapie eksploatacji na terenie przedsięwzięcia przewiduje się funkcjonowanie następujących źródeł hałasu w określonych częściach terminala:

- KUTNO I: centrale wentylacyjne oraz agregaty chłodnicze budynku socjalno-biurowego oraz techniczno-socjalnego, przejazd (oraz załadunek/rozładunek) pojazdów ciężarowych w obrębie płyty terminala, przyjazd/wyjazd pojazdów osobowych, przejazd (oraz załadunek/rozładunek kontenerów) pojazdów typu Reachstacker, Empty Handler lub ciągników terminalowych, wjazd/wyjazd składu kolejowego, praca suwnic bramowych eRTG (3 suwnice elektryczne) oraz suwnice RMG (3 suwnice), sprężarkownia;
- KUTNO II: centrale wentylacyjne oraz odciaży stanowiskowe budynku socjalno-biurowego oraz hali napraw, przejazd (oraz załadunek/rozładunek) pojazdów ciężarowych w obrębie płyty terminala, przejazd (oraz załadunek/rozładunek kontenerów) pojazdów typu Empty Handler lub ciągników terminalowych, wjazd/wyjazd składu kolejowego, przyjazd/wyjazd pojazdów osobowych, praca suwnic bramowych (docelowo 4 suwnice), urządzenia ręczne użytkowane na stanowisku napraw oraz mycia kontenerów, a także w myjni wagonów, budynek hali napraw jako miejsce użytkowania instalacji i urządzeń o określonej mocy akustycznej.

W dokumencie wskazano, m.in., że: obsługa w zakresie transportu oraz przeładunku odbywać się będzie w porze dziennej oraz nocnej, ruch wewnętrzny będzie się odbywać z prędkością 10 km/h – 20 km/h, przyjęto w analizie trzy suwnice eRTG na terenie terminala KUTNO I,

uwzględniono plany rozwojowe obejmujące instalacje trzeciej suwnicy RMG na terenie terminala Kutno I, założono najbardziej niekorzystny wariant przejazdu pojazdów ciężarowych po terenie terminala Kutno I oraz Kutno II zakładający ruch najbliższej granic inwestycji, przyjęto ilość pojazdów ciężarowych wjeżdżających w porze nocy (8h) na teren terminala KUTNO II w ilości 24 szt., przyjęto trasę ruchu Empty Handlerów na terenie terminala KUTNO II oraz uwzględniono ich ruch w porze dnia i nocy; przyjmując poziom mocy akustycznej Empty Handlerów wynoszący 103 dB (na podstawie informacji uzyskanej od Producenta), zamodelowano stocki kontenerów na obszarach obu terminali, które będą stanowić w rzeczywistości funkcję ekranującą hałas z terenu inwestycji (wysokość stock-ów przyjęto na poziomie 11 m – 4 warstwy kontenerów w przynajmniej jednym rzędzie), w porze dnia (8h) przyjęto ruch pociągów w dwie strony: wjazd-wyjazd, zaś w najbardziej niekorzystnej jednej godzinie pory dnia wyłącznie w jedną stronę.

W analizie akustycznej przyjęto następujące liniowe źródła hałasu:

| Symbol | Źródło hałasu | [Poj/dobę] | | Pora dnia [Poj/8h] | Pora nocy [Poj/1h] |
|--------|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|--|
| | | Pora dnia | Pora nocy | | |
| C1 | Pojazdy ciężkie - KUTNO I | 244 | 24 | 122 | 3 |
| C1H | Pojazdy ciężkie - KUTNO I (HEL) | 24 | 3 | 12 | 0,4 |
| C2 | Pojazdy ciężkie - KUTNO II | 118 | 24 | 59 | 3 |
| Os | Pojazd osobowy - KUTNO I+II | 136 | 16 | 68 | 2 |
| P1 | Skład kolejowy - KUTNO I | 5 | 3 | 3 | 1 |
| P2 | Skład kolejowy - KUTNO II | 3 | 1 | 1 | 1 |
| RS | Reachstacker (4 szt.) | 240 operacji na każdy pojazd | 120 operacji na każdy pojazd | 15 operacji na każdy pojazd w ciągu godziny | 15 operacji na każdy pojazd w ciągu godziny |
| EH | Empty Handler (2 szt.) | 40 operacji na każdej z 4 tras | 12 operacji na każdej z 4 tras | 2,5 operacji na każdej z 4 tras | 1,5 operacji na każdej z 4 tras |
| R1 | Suwnica RMG napęd - Kutno I (3 szt.) | 240 operacji na każdą suwnicę | 120 operacji na każdą suwnicę | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny |
| R2 | Suwnica RMG napęd - Kutno II (4 szt.) | 240 operacji na każdą suwnicę | 120 operacji na każdą suwnicę | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny |
| Re | Suwnica eRTG napęd - Kutno I (3 szt.) | 240 operacji na każdą suwnicę | 120 operacji na każdą suwnicę | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny | 15 operacji na każdą suwnicę w ciągu godziny |

Poziom mocy akustycznej, L_{Wn} dla źródeł ruchomych, przyjęto zgodnie z poniższymi danymi.

| Środek transportu lub przeladunku | Oznaczenie | Wysokość źródła [m] | Moc akustyczna L_{Wn} , dBA |
|-----------------------------------|--|---------------------|-------------------------------|
| Skład kolejowy | KUTNO I: p43-p51 KUTNO II: pi1-pi13 | 0,5 | 108,0 |
| Pojazd ciężarowy | KUTNO I: c1-c22 | 1,0 | 96,5 |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | KUTNO II: ci1-ci37 | | |
| Pojazd osobowy | Do obliczeń przyjęto jedną trasę pojazdów osobowych dla obu części terminala (scenariusz najmniej korzystny): OS1-OS12 | 0,5 | 94,0 |
| Reach Stacker/ Empty Handler/ ciągnik terminalowy | KUTNO I: r23-r42 KUTNO I: Rs1-Rs2 KUTNO II: ri1-ri23 KUTNO II: Rs'1-Rs'4 | 1,0 | 108,0 |
| Suwnica RTG/RMG | | | |
| Podzespół torowy (hamowanie suwnicy) | KUTNO I (2 suwnice): S1d-S2d* KUTNO II (4 suwnice): S1'd-S4'd | 0,5 | 90,0 |
| Podzespół przeładunkowy praca wyciągarki praca wózka praca pomostu | KUTNO I (2 suwnice): S1g-S2g* KUTNO II (4 suwnice): S1'g-S4'g | Średnia wysokość źródła zastępczego: 20,0 m | Źródło zastępcze: 86,6 80,0 83,0 82,0 |
| *Do obliczeń przyjęto równoczesną wymienną pracę 2 suwnic RTG lub RMG w całym pasie torowym. | | | |

W porze nocy, przewiduje się pracę urządzeń typu Reach Stacker/ Empty Handler zamiennie w stosunku do suwnic. W poniższej tabeli przedstawiono charakterystykę ww źródeł hałasu (Źródła liniowe – charakterystyka dodatkowych urządzeń dla pory nocy):

| Oznaczenie | Długość odcinka | Liczba przejazdów w porze dnia | Liczba przejazdów w porze nocy | Moc akustyczna w porze dnia, dBA | Moc akustyczna w porze nocy, dBA |
|------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| KUTNO I | | | | | |
| Rs1 | 65,4 | 132 | 11 | - | 96,6 |
| Rs2 | 65,4 | 132 | 11 | - | 96,6 |
| KUTNO II | | | | | |
| Rs'1 | 30 | 29 | 3 | - | 87,5 |
| Rs'2 | 30 | 29 | 3 | - | 87,5 |
| Rs'3 | 30 | 29 | 3 | - | 87,5 |
| Rs'4 | 30 | 29 | 3 | - | 87,5 |

Źródłem hałasu o charakterze kubaturowych jest planowana do realizacji hala napraw. Poniżej przedstawiono parametry tego obiektu.

| Lp. | Części hali napraw | Wysokość obiektu, H [m] | Izolacyjność ścian i dachu, R [dB] | Zespoły urządzeń | Moc akustyczna urządzeń [dB] | Moc akustyczna budynku w porze dnia [dB] | Moc akustyczna budynku w porze nocy [dB] |
|-----|--------------------|-------------------------|--|--|--|--|--|
| 1. | Nawa PN | 8,4 | Szach 36,9 Spn 37 Swsch 37 Spd 37 D 37 | Pora dnia sprężarka sprężarka szlifierka inne urządzenia Pora nocy sprężarka sprężarka | Pora dnia 68 dB 66 dB 91 dB 91 dB Pora nocy 52 dB 50 dB | 94 dB | 54,1 dB |

| | | | | | | | |
|----|----------------|------|--|--|--|---------|-------|
| 2. | Centralna hala | 11,4 | Szach 36,9 Spn 37 Swsch 36,8 Spd 37 D 37 | <u>Pora dnia</u> spawarka szlifierka inne urządzenia <u>Pora nocy</u> spawarka | <u>Pora dnia</u> 88 dB 88 dB 91 dB <u>Pora nocy</u> 87 dB | 94 dB | 87 dB |
| 3. | Nawa PD | 8,4 | Szach 37 Spn 37 Swsch 37 Spd 36,9 D 37 | <u>Pora dnia</u> szlifierka inne urządzenia <u>Pora nocy</u> - | <u>Pora dnia</u> 85 dB 88 dB <u>Pora nocy</u> - | 89,7 dB | - |

Poniżej przedstawiono charakterystykę źródeł hałasu o charakterze stacjonarnym wszechkierunkowym, tj. zespołu central wentylacyjnych, agregatów chłodniczych oraz odciągów stanowiskowych zamontowanych w obiektach kubaturowych:

| Lp. | Źródło hałasu | Wysokość położenia, H [m] ok. | Lokalizacja | Moc akustyczna w porze dnia nie większa niż [dB] | Moc akustyczna w porze nocy nie większa niż [dB] |
|-----------------|-----------------------|-------------------------------|---------------|--|--|
| KUTNO II | | | | | |
| Hala napraw | | | | | |
| Nawa północna | | | | | |
| 1. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 2. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 3. | Wentylator dachowy x3 | 9,0 | dach obiektu | 74,8 | 71,8 |
| 4. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 5. | Czerpnia ścienna | 2,0 | ściana boczna | 65,0 | 62,0 |
| 6. | Wyrzutnia ścienna | 2,0 | ściana boczna | 65,0 | 62,0 |
| Centralna hala | | | | | |
| 7. | Czerpnia ścienna x2 | 11,3 | ściana boczna | 68,0 | 65,0 |
| 8. | Czerpnia ścienna | 11,3 | ściana boczna | 60,0 | 57,0 |
| 9. | Czerpnia ścienna x2 | 11,3 | ściana boczna | 68,0 | 65,0 |
| Nawa południowa | | | | | |
| 10. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 11. | Centrala wentylacyjna | 9,0 | dach obiektu | 69,0 | 66,0 |
| 12. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 13. | Wentylator dachowy x3 | 9,0 | dach obiektu | 74,8 | 71,8 |
| 14. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |
| 15. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 70,0 | 67,0 |
| 16. | Wentylator dachowy x2 | 9,0 | dach obiektu | 73,0 | 70,0 |

| | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------|-----|---------------------------|------|------|
| 17. | Wentylator dachowy | 9,0 | dach obiektu | 70,0 | 67,0 |
| Budynek socjalno-biurowy | | | | | |
| 18. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 19. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 20. | Centrala wentylacyjna | 8,5 | dach obiektu | 67,0 | 64,0 |
| 21. | Wentylator dachowy x5 | 8,5 | dach obiektu | 77,0 | 74,0 |
| 22. | Wentylator dachowy x7 | 8,5 | dach obiektu | 78,5 | 75,4 |
| 23. | Agregat klimatyzacyjny | 8,5 | dach obiektu | 47,0 | 44,0 |
| 24. | Agregat klimatyzacyjny | 8,5 | dach obiektu | 47,0 | 44,0 |
| Myjnia wagonów | | | | | |
| 25. | Urządzenia ręczne | 1,0 | obiekt w położeniu teru | 85,0 | - |
| Stanowisko napraw i mycia kontenerów | | | | | |
| 26. | Urządzenia ręczne | 1,0 | obiekt w położeniu terenu | 85,0 | - |

W obliczeniach założono 13 punktów obserwacyjnych usytuowanych na granicy terenów objętych ochroną prawną. Obliczone równoważne wartości poziomu dźwięku dla pory dziennej oraz nocnej w punktach obserwacji, przedstawiono w tabeli poniżej.

| Ozn. | Lokalizacja punktu obserwacji | Dopuszczalna wartość poziomu dźwięku (pora dnia), dB | Wartości poziomu dźwięku (pora dnia), dB | Dopuszczalna wartość poziomu dźwięku (pora nocy), dB | Wartości poziomu dźwięku (pora nocy), dB |
|------|-------------------------------------|--|--|--|--|
| P1 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR | 55 | 49,9 | 45 | 44,3 |
| P2 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR | 55 | 49,4 | 45 | 44,4 |
| P3 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR | 55 | 46,4 | 45 | 41,7 |
| P4 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR1 | 55 | 47,0 | 45 | 43,2 |
| P5 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR1 | 55 | 43,6 | 45 | 39,9 |
| P6 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR1 | 55 | 43,5 | 45 | 40,4 |
| P7 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MR1 | 55 | 43,7 | 45 | 40,5 |
| P8 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MN1 | 55 | 50,1 | 45 | 45,0 |
| P9 | Zabudowa mieszkaniowa zagrodowa MN1 | 55 | 45,8 | 45 | 41,2 |
| P10 | Zabudowa mieszkaniowa na terenie P* | - | 48,9 | - | 42,7 |
| P11 | Zabudowa mieszkaniowa na terenie P* | - | 44,9 | - | 38,9 |
| P12 | Zabudowa mieszkaniowa na terenie | - | 44,0 | - | 38,2 |

| | | | | | |
|--|--|----|------|----|------|
| | P* | | | | |
| P13 | Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna MN1 | 50 | 42,2 | 40 | 37,5 |
| * zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na terenie oznaczonym jako „4P, 5P, 9P, 10P” tj.: tereny produkcyjno-magazynowo-składowe (zgodnie z treścią uchwały nr XXIII/257/08 Rady Miasta Kutno z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w Kutnie pomiędzy ul. Skłęczkowską, torami PKP i granicą miasta Kutno), co skutkuje jedynie koniecznością podjęcia działań zapewniających odpowiedni poziom akustyczny wewnątrz budynku mieszkalnego (zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska) | | | | | |

Zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości minimum 150 m od granic terminala KUTNO I i KUTNO II. Jak podano w dokumentacji, izolynie poziomów dopuszczalnych hałasu emitowanego przez KUTNO II w skumulowanym układzie z istniejącą częścią terminala KUTNO I, nie naruszają granic obszarów chronionych. Z przeprowadzonej analizy propagacji hałasu w środowisku wynika, iż eksploatacja terminala zapewni dotrzymanie obowiązujących standardów środowiska. Przewidziano rozwiązania techniczne i organizacyjne zapewniają: ograniczenie przejazdów jałowych, ograniczenie jednoczesnego funkcjonowania kilku źródeł hałasu do niezbędnego minimum, wykorzystanie istniejącej oraz planowanej zabudowy do funkcji ekranującej. Wykonane analizy propagacji hałasu wykazały, że przedmiotowa inwestycja nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie, w tym oddziaływań o charakterze skumulowanym z istniejącą częścią terminala. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że planowana inwestycja nie przyczyni się do pogorszenia obecnego stanu aerosanitarnego powietrza i nie naruszy standardów środowiska (również w ujęciu skumulowanym z istniejącą częścią terminala) poza jej granicami.

Ścieki socjalno-bytowe powstające w węźle sanitarnym budynku socjalno-biurowego oraz hali napraw, odprowadzane będą do szczelnej kanalizacji sanitarnej za pośrednictwem dwóch kanałów podłączonych do sieci miejskiej. Szacuje się, iż w związku z obsługą terminala KUTNO II powstawać będzie ok. 1450 m³/rok ścieków socjalno-bytowych. Ścieki przemysłowe powstające w myjni wagonów, w hali napraw oraz na stanowisku mycia kontenerów odprowadzane będą do szczelnej kanalizacji sanitarnej za pośrednictwem trzech kanałów podłączonych do sieci miejskiej. Szacuje się, iż w związku z obsługą terminala KUTNO II powstawać będzie ok. 1770 m³/rok ścieków przemysłowych. Zgodnie z dotychczasowymi warunkami wskazywanymi przez gestora sieci, ścieki przemysłowe odprowadzane do miejskiej kanalizacji sanitarnej będą zawierały do 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych. Ww. ścieki przemysłowe będą oczyszczone w separatorach do parametrów wskazanych przez Gestora Sieci tj. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Kutnie. Parametry separatorów koalescencyjnych zintegrowanych z osadnikiem: przepustowość nominalna – 3 l/s, przepustowość maksymalna – 3 l/s, pojemność separatora – ok. 400 l, pojemność osadnika – ok. 600 l. Powierzchnia utwardzona terminala KUTNO II oraz zespół połączeń dachowych obiektów kubaturowych, wyposażone będą w systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych do jednego z trzech kanałów szczelnej zamkniętej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane w jednym z trzech zespołów urządzeń podczyszczających (osadnik i separator) przed odprowadzeniem do zbiornika retencyjnego. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane z powierzchni utwardzonej oraz dachowej będą kierowane do szczelnej kanalizacji deszczowej wyposażonej w zespół urządzeń podczyszczających (osadnik i separator), a następnie za pośrednictwem zbiornika retencyjnego do rowu melioracyjnego. W celu zabezpieczenia odbiornika wód pochodzących z ww. kanalizacji deszczowej tj.: rowu melioracyjnego R-D3 (zlokalizowanego na południe od terenów inwestycyjnych, w okolicy działki ewidencyjnej nr 63/2) oraz zbiornika retencyjnego zaprojektowano podczyszczenie wód opadowych w urządzeniach podczyszczających. Układy

podczyszczające zlokalizowane będą przed zrzutem do projektowanego zbiornika retencyjnego, dla następujących parametrów: Układ oczyszczania 1 – $Q=70/700 \text{ dm}^3/\text{s}$, Układ oczyszczania 2 – $Q=60/600 \text{ dm}^3/\text{s}$, Układ oczyszczania 3 – $Q=15/150 \text{ dm}^3/\text{s}$. Z uwagi na ograniczenie przepustowości odbiornika (rów otwarty) zaprojektowano zbiornik retencyjny o pojemności ok. 1600 m^3 . Projektowany zbiornik retencyjny składać będzie się z 4 baterii o średnicy 2,0 m, długości ok. 128,0 m oraz pojemności ok. 400 m^3 każda.

Wody opadowe i roztopowe z placu z transportem ADR (strefy przeładunkowej) w przypadku zmieszania niekontrolowanego z substancją niebezpieczną zostaną ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej, następnie odpompowane i wywiezione przez odpowiednie służby. Zamknięty system kanalizacji wykonany będzie z rur kamionkowych i odcięty od układu odprowadzającego wody opadowe zasuwanymi odcinającymi sterowanymi elektrycznie z dyspozytorni centralnej. Przy zasuwach będzie umieszczona tablica informacyjna z instrukcją odcięcia. Dodatkowo należy podkreślić, iż wskazane wody opadowe i roztopowe będą w sposób kontrolowany ujmowane przez układ kanalizacyjny, którego wylot zostanie zabezpieczony systemem odcinającym odpływ do odbiornika na wypadek realizacji scenariusza awaryjnego, a także urządzeniem podczyszczającym ww. wody.

W celu ograniczenia prawdopodobieństwa niekontrolowanego uwolnienia substancji niebezpiecznej do środowiska, przewiduje się: cykliczną kontrolę i konserwację wszystkich urządzeń technicznych na terenie terminala, specjalistyczną konstrukcję zbiornika na paliwo, tj.: konstrukcja dwupłaszczyznowa z antykorozyjnie zabezpieczoną powierzchnią zewnętrzną, specjalistyczne procedury organizacyjne oraz środki techniczne (zasuwa na kanale deszczowym odprowadzającym wody opadowe z strefy przeładunkowej) w odniesieniu do transportów ADR. W celu zachowania sprawności ww. systemu gospodarki wodno-ściekowej należy wdrożyć odpowiednie działania organizacyjne oraz techniczne, mające na celu bieżący przegląd oraz konserwację poszczególnych jego elementów. Dodatkowo należy podkreślić, iż gospodarka odpadami na terenie terminala została zaprojektowana w sposób uniemożliwiający ekspozycję odpadów na działanie czynników atmosferycznych co eliminuje powstawanie ścieków przemysłowych stanowiących odcieki ze stref magazynowania odpadów.

Na terenie przedsięwzięcia występuje system drenowania przedwojennego i niestety ze względu na wiek urządzeń nie jest znana dokładna ich lokalizacja. Na terenie inwestycji został zaprojektowany drenaż celem jest zabezpieczenie projektowanej konstrukcji przed destrukcyjnym działaniem wód gruntowych oraz zebrania ewentualnych wód migrujących przez nawierzchnię w miejscu łączeń płyt lub brukowań, zaprojektowano uzupełniającą sieć drenaży w postaci rur drenarski o średnicy ok. fi 200mm. Rury należy ułożyć w obsypce z kruszywa naturalnego owiniętego geowłókniną. Przekrój drenu powinien mieć wymiar ok. 0,4 m na ok. 0,5m wysokości (zasadniczy przekrój drenu). Wysokość oraz rzędna drenu dostosowana jest do lokalizacji oraz wysokości odbierającego układu kanalizacji deszczowej. Został też odtworzony drenaż rolniczy na działkach 12/1,12/2,13/4,13/6, 39/1 obręb Kotliska wzdłuż granic nieruchomości.

Projektowany drenaż terminala przeładunkowego ma za zadanie osuszyć grunt wzdłuż jego południowej granicy oraz przejąć wody istniejących drenaży rolniczych. Natężenie dopływu do projektowanego drenażu obliczono ze znacznym marginesem bezpieczeństwa. Przyjęto powierzchnię wynikającą z obserwacji terenowych i zasad projektowania układów drenarskich, wynoszącą 54 ha. Wyliczono dopływ do projektowanych systemów drenarskich na poziomie: $Q=45,9 \text{ l/s}$.

W dokumentacji podano, że najważniejszymi czynnikami określającymi możliwości zastosowania zbiorników rozsączających, studni chłonnych, zbiorników infiltracyjnych są warunki gruntowe oraz poziom wód gruntowych. Analizując uwarunkowania geologiczne i gruntowe można

zauważyć wysoki stan wód gruntowych na przedmiotowej inwestycji, wykluczający możliwość zastosowania rozsączania, wchłaniania wód.

Sąsiadujący z terenem przedsięwzięcia staw nie posiada odpływu, a zasilany jest poprzez dopływ naturalny wód gruntowych i spływ powierzchniowy oraz okazjonalnie - sztucznie przez pompowanie (w okresie letnim). Ok. 8 m od jego brzegu będzie przebiegał drenaż na głębokości 1,06 m (projektowana rzędna 109,9 m n.p.m.). Drenaż może zintensyfikować przesączanie wód przez skarpy od strony północnej. Staw w okresie jesień-wiosna jest na bieżąco zasilany w ilości równoważącej parowanie. W okresie letnim natężenie parowania przekracza natężenie dopływu z wód gruntowych (staw jest dopełniany). Dopływ ten maleje również z powodu obniżenia zwierciadła wód gruntowych. W dokumentacji wskazano, że wpływ projektowanego drenażu na staw graniczący z przedsięwzięciem od południa będzie nieznaczny, kilkukrotnie niższy niż wpływ czynników naturalnych.

Na etapie eksploatacji terminala przewiduje się powstawanie odpadów, których źródłem będą głównie prace związane z konserwacją poszczególnych elementów infrastrukturalnych oraz jej otoczenia (m.in. utrzymanie letnie lub zimowe, prace remontowe, pielęgnacja zieleni zagospodarowanej, udrażnianie infrastruktury odwodnieniowej). W fazie eksploatacji powstawać będą odpady o kodach: 13 01 10*, 13 01 11, 13 02 05*, 13 02 06*, 13 08 99* (każdy do 10,0 Mg/rok), 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04, 15 01 07, 15 01 10*, 15 02 02* (każdy do 5,0 Mg/rok), 15 02 03 (do 2,0 Mg/rok), 16 01 03 (do 5,0 Mg/rok), 16 01 07* (do 1,0 Mg/rok), 16 01 12 (do 20,0 Mg/rok), 16 02 13* (do 0,1 Mg/rok), 17 03 02, 17 04 07 (każdy do 2,0 Mg/rok), 17 09 04 (do 15,0 Mg/rok), 20 02 01 (do 3,0 Mg/rok), 20 03 01 i 20 03 03 (każdy do 0,5 Mg/rok). Powstawać mogą ponadto odpady o kodach 16 81 01* oraz 16 81 02. Odpady wytworzone będą gromadzone selektywnie poprzez wyznaczenie i odpowiednie zagospodarowanie stref buforowych do ich czasowego przetrzymywania w sposób zapewniający: ograniczenie wpływu czynników atmosferycznych oraz dostępu osób trzecich, opis identyfikacyjny materiału odpadowego (pojemnik lub boks oznakowany kodem odpadu), zastosowanie szczelnych oznakowanych pojemników, przystosowanych do funkcjonowania w systemie wymiennym. Na etapie użytkowania terminala odpady gromadzone będą w specjalnie wyznaczonych i oznakowanych strefach z utwardzonym podłożem, do których dostęp będą miały tylko i wyłącznie osoby uprawnione. Przewiduje się również zadaszenie ww. stref. Alternatywnie, wybrane rodzaje odpadów mogą być gromadzone w wyznaczonych do tego celu pomieszczeniach obiektów kubaturowych. Odpady z grupy 15 oraz 20 planuje się magazynować w zewnętrznej strefie z utwardzonym podłożem w oznakowanych, szczelnych pojemnikach lub kontenerach z pokrywą. Alternatywnie wskazane odpady mogą być magazynowane w oznakowanych skrzyniopaletach, big-bagach lub paletach (po skonsolidowaniu i zabezpieczeniu przed rozsypaniem). Przedmiotowa alternatywna metoda wymaga jednak zapewnienia pomieszczenia z szczelnym (ewentualnie skanalizowanym) podłożem oraz zadaszeniem. Odpady z grupy 13 oraz 16 magazynowane będą w oznakowanych pojemnikach specjalistycznych lub beczkach z szczelnie zamykaną pokrywą w wyznaczonych pomieszczeniach z zadaszeniem. Ww. pojemniki oraz beczki usytuowane będą na wannach ociekowych, a pomieszczenie magazynowe wyposażone zostanie w adsorbery oraz absorbery. Wyjątek stanowią odpady pochodzące ze zdarzeń losowych, które w ramach porządkowania terenu po sytuacji awaryjnej (przez odpowiednie służby) będą bez magazynowania wywożone w wyznaczone miejsce ich unieszkodliwienia oraz odpady pochodzące z czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych, które będą przeładowywane w ww. procesie bezpośrednio na pojazd transportujący. Odpady z grupy 17 magazynowane będą w szczelnych oznakowanych kontenerach usytuowanych na utwardzonym podłożu w pobliżu miejsca prowadzenia robót remontowych. Wskazane kontenery wyposażone

będą w plandeki lub pokrywy. Na etapie użytkowania terminala nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych, stanowiących odcieki z miejsc magazynowania odpadów.

W granicach części terminala KUTNO II przewiduje się trzy główne miejsca magazynowania odpadów z utwardzonym podłożem oraz zadaszeniem: po wschodniej stronie budynku administracyjno-socjalnego, po zachodniej oraz południowej stronie hali napraw. Na terenie części terminala KUTNO I wytwarzane odpady magazynowane są w wyznaczonym pomieszczeniu budynku technicznego oraz budynku biurowo-socjalnego. Dodatkowo, w wydzielonej części placu zakładowego oraz na zapleczu budynku technicznego zagospodarowano utwardzony i zadaszony teren, przeznaczony pod lokalizację szczelnych oznakowanych pojemników. Powstające odpady przekazywane będą do zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, przewiduje się selektywne magazynowanie odpadów, w sposób ograniczający ekspozycję na czynniki atmosferyczne (pomieszczenia w obiektach kubaturowych lub ogrodzone strefy zewnętrzne z utwardzonym podłożem oraz zadaszeniem), stosowanie szczelnych pojemników i kontenerów do gromadzenia odpadów wyposażonych w plandeki lub pokrywy, zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń ww. pojemników w formie wanien podestowych oraz środków adsorpcyjnych i absorpcyjnych (dostępnych w strefach magazynowania odpadów), przekazywanie wytworzonych odpadów podmiotom uprawnionym do ich transportu i przetwarzania, ewentualnie uprawnionym do ich unieszkodliwiania.

Na etapie użytkowania terminala przewiduje się następujące działania zmierzające do ochrony środowiska przyrodniczego: ogrodzenie terenu terminala, prowadzenie wszelkich procesów przy uwzględnieniu ograniczenia hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza (w szczególności ograniczenie tzw. pylenia wtórnego) w celu minimalizacji czynników płaszcących zwierzęta, utrzymanie reżimu wód gruntowych i powierzchniowych (w szczególności układu melioracyjnego oraz drenarskiego) w celu zachowania stanu areałów żerowiskowych w rejonie przedsięwzięcia, stosowanie uporządkowanej gospodarki wodnościekowej oraz gospodarki odpadami, utrzymanie w dobrym stanie powierzchni biologicznie czynnej (zagospodarowana zieleń) pozostającej w granicach terminala, zastosowanie dodatkowych ogrodzeń ochronnych w celu uniemożliwienia przedostawania się płazów na terenie terminala w przypadku stwierdzenia ich obecności. Przewiduje się potencjalną konieczność wprowadzenia ww. ogrodzenia w rejonie południowej granicy części terminala KUTNO II z uwagi na obecność stawu hodowlanego. W sytuacji zaprzestania wskazanej hodowli karpia nie można wykluczyć pojawienia się populacji płazów.

Na etapie użytkowania terminala wraz z towarzyszącą infrastrukturą przewiduje się następujące działania mające na celu ochronę środowiska gruntowego: wyposażenie placu magazynowych w sorbenty na wypadek niekontrolowanego uwolnienia płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń, stosowanie sprawnego technicznie sprzętu, poddawanego cyklicznym kontrolom oraz konserwacji, prowadzenie konserwacji sprzętu wg ściśle określonych procedur w celu zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu, zapewnienie sprawnej organizacji użytkowania sprzętu technicznego (ograniczenie przejazdów jałowych lub przeciążania maszyn), ograniczenie ekspozycji odpadów oraz produktów na czynniki atmosferyczne poprzez zastosowanie zespołu boksów, kontenerów i pojemników, stosowanie uporządkowanej gospodarki wodno-ściekowej.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej.

W fazie realizacji przewiduje się emisję wibracji oraz hałasu, których źródłem będą prace budowlane, zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie pyłowe oraz zanieczyszczenie spowodowane emisją spalin w czasie budowy, zanieczyszczenie wód i gruntu spowodowane wyciekami szkodliwych substancji (małoprawdopodobne). Zastosowanie odpowiednich procedur postępowania w przypadku zaistnienia opisywanej sytuacji, umożliwi zminimalizowanie zagrożenia do formy znikomej, gdyż zastosowanie odpowiednich środków neutralizujących zapewnia jej skumulowanie w bezpiecznym do usunięcia materiale. Powstawać będą także odpady, magazynowane i przekazane do zagospodarowania zgodnie z zapisami ustawy o odpadach. Faza realizacji dodatkowo wiązać się będzie ze zniszczeniem struktury gleby w wyniku ruchu ciężkich maszyn budowlanych oraz składowania materiałów budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało charakter negatywnie mały i średnioterminowy. tymczasowe zajęcie terenu na czas budowy, w związku z koniecznością lokalizacji zapleczy budowy oraz przeprowadzenia dróg dojazdowych. W wyniku przedmiotowego oddziaływania następuje zniekształcenie struktury gleb oraz profilu glebowego, w okresie chwilowym w sposób bezpośredni. Oddziaływanie będą odwracalne.

Funkcjonowanie terminala będzie źródłem następujących form oddziaływań: wibracji oraz hałasu – wskazane oddziaływanie nie wiąże się z naruszeniem standardów środowiska, tj.: przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach objętych ochroną prawną. Zanieczyszczenie powietrza nie wiąże się z naruszeniem standardów środowiska. Zanieczyszczenie wód i gruntu (wody opadowe), w przypadku analizowanej inwestycji nie wystąpi, gdyż wody opadowe z korony drogi zostaną poddane podczyszczeniu przed ich odprowadzeniem do odbiorników ostatecznych. Zagospodarowanie odpadów w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami prawa skutkuje zainicjowaniem pośredniej formy oddziaływania trasy w analizowanym aspekcie.

Zachowany zostanie obecny układ komunikacji kołowej, szynowej oraz przepustowość sieci publicznych. Inwestycja nie wymaga również ograniczenia dostępu lub konieczności przebudowy dojazdu do sąsiadujących nieruchomości. Zastosowane rozwiązania techniczne i organizacyjne mają na celu zachowanie standardów środowiska (dotrzymanie dopuszczalnych normatywów na terenach objętych ochroną prawną). Przewiduje się ograniczenie emisji substancji do atmosfery poprzez zastosowanie zasilania elektrycznego suwnic szynowych, zastosowanie paliwa gazowego w kotłowniach terminali, dobry stan technicznych spalinowych urządzeń mobilnych (cyklicznie kontrolowany), ściśle wyznaczoną trasę ruchu i konfigurację pracy urządzeń mobilnych. Przewiduje się ograniczenie emisji hałasu do środowiska poprzez zastosowanie zasilania elektrycznego suwnic szynowych, dobry stan technicznych spalinowych urządzeń mobilnych (cyklicznie kontrolowany), ściśle wyznaczoną trasę ruchu i konfigurację pracy urządzeń mobilnych. Przewiduje się szczelne i kontrolowane ujmowanie ścieków sanitarnych za pośrednictwem kanalizacji sanitarnej. Przewiduje się szczelne i kontrolowane ujmowanie ścieków przemysłowych za pośrednictwem kanalizacji sanitarnej z podczyszczeniem ww. ścieków w separatorze. Przewiduje się szczelne i kontrolowane ujmowanie wód opadowych i roztopowych za pośrednictwem kanalizacji deszczowej wraz z podczyszczeniem w zespole urządzeń (osadnik+separator) i czasowym zretencjonowaniem ww. wód w podziemnym zbiorniku retencyjnym (przed odprowadzeniem do odbiornika). Przewiduje się prowadzenie selektywnej gospodarki odpadami wytworzonymi na terenie terminali.

Realizacja przedsięwzięcia zakłada konieczność zachowania reżimu wód gruntowych i powierzchniowych. Tym samym, przewiduje się utrzymanie funkcjonalności lokalnego układu melioracyjnego oraz sieci drenarskiej. Zachowanie bilansu ilościowego wód powierzchniowych oraz gruntowych, m.in. poprzez znikomą ingerencję w układ naturalnych spływów grawitacyjnych

oraz brak przerwania ciągłości przypowierzchniowych warstw wodonośnych umożliwi utrzymanie funkcjonalnego poziomu wody w stawie sąsiadującym z inwestycją.

Projektowana gospodarka wodno-ściekowa umożliwi wyeliminowanie zagrożenia podtopień lub przesuszenia terenów sąsiadujących z inwestycją, a selektywna gospodarka ściekowa umożliwi zachowanie obecnego stanu jakościowego wód powierzchniowych i gruntowych. Zajęcie terenu pod budowę terminala KUTNO II, wymaga wyłączenia z eksploatacji rolniczej gruntów ornych. Zaznacza się jednak, iż zakres wyłączenia nie powoduje defragmentacji oraz braku możliwości rolniczego użytkowania sąsiadujących terenów rolniczych. Tym samym, nie stwierdza się znaczącego ubytku w gminnym areale, który może mieć przełożenie na stabilności rynku w rozpatrywanym rejonie. W dokumentacji wskazano, że ww. ubytek został przewidziany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Realizacja i funkcjonowanie terminala KUTNO II w pośredni sposób przełoży się na ograniczenie ruchu kołowego na sąsiadujących trasach tranzytowych, z których część przebiega obecnie przez tereny zabudowane. Zmniejszenie ruchu kołowego na ww. układach komunikacyjnych wiąże się z zachowaniem dobrego stanu technicznego infrastruktury drogowej w dłuższym okresie czasu oraz z ograniczeniem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza, pochodzących od ww. ciągów.

Konstrukcja projektowanego układu uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt, a równa nawierzchnia ciągów oraz utrzymanie jej w tym stanie nie sprzyja wytwarzaniu wibracji o znaczącym charakterze. Analizowany układ będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego (115 kN/oś), a równość nawierzchni będąca najistotniejszym czynnikiem wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań. Analogiczna konstrukcja układu drogowego została zastosowana na odcinku dojazdowej drogi publicznej (ul. Okólna) wzdłuż której obecna jest zabudowa mieszkaniowa. Tym samym, istniejący układ drogowy nawiązuje swoją funkcjonalnością do układu projektowanego.

W dokumentacji podano, że przedsięwzięcie nie pokrywa się z przedsięwzięciem polegającym na „Przebudowie terminala intermodalnego w Kutnie wraz z robotami towarzyszącymi”, planowanego do realizacji na dz. ew. nr: 1, 28/1, 28/3, 49/2, 826/1 obr. 0003 Skłęczki, Miasto Kutno oraz dz. ew. nr 43 obr. 0012 Kotliska, gm. Kutno, dla którego została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 8 lipca 2017 r., znak: WOOS.4210.4.2017.DKr.11.

Na dz. ew. nr 66/6 przewiduje się jedynie podłączenie przyłącza wodociągowego (zajęcie czasowe terenu). W zakresie lokalizacji przedsięwzięcia a dokładnie przebudowywanej sieci wodociągowej na działce ewidencyjnej nr 66/6 obręb Sieraków występuje zgodność z obowiązującym zatwierdzonym uchwałą Gminy Kutno MPZP o nr XVI/106/2004. Wykonanie wspomnianych robót w obszarze terenu elementarnego, oznaczonego symbolem RP, jest zgodne z zapisami MPZP w paragrafie § 28 ust. 6.

W ramach odrębnej obsługi terminali KUTNO I oraz KUTNO II przewiduje się eksploatację dwóch zbiorników na paliwo o pojemności 5000 l. Na obecnie funkcjonującym terminala Kutno I zbiornik zlokalizowany jest w rejonie wanny ociekowej dla kontenerów po jego północno-wschodniej stronie, w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych (pogranicze działki 826/1 i 28/3). Na terminala Kutno II planuje się lokalizować zbiornik na olej w północno-wschodnim narożu płyty terminala, przemieszczając go wraz z kolejnymi etapami rozbudowy (kolejno naroża działek 11, 12/1, 13/3, 13/5 po południowej stronie projektowanych torów kolejowych). Olej napędowy w nich zawarty służyć będzie zasilaniu urządzeń mobilnych wewnątrzzakładowych.

Należy zaznaczyć, iż w ramach eksploatacji terminala przewiduje się zastosowanie zespołu środków technicznych oraz procedur organizacyjnych, które mają na celu ochronę środowiska wodno-gruntowego, m.in.: zaprojektowanie systemu kanalizacji deszczowej z zabudowanymi

urządzeniami podczyszczającymi oraz odcinającymi odpływ z rejonu magazynowania kontenerów zawierających substancje niebezpieczne, zaprojektowanie systemu kanalizacji sanitarnej, do której odprowadzane będą zarówno ścieki socjalno-bytowe jak i przemysłowe, wdrożenie systemu organizacji prac konserwatorskich, remontowych oraz porządkowych z uwzględnieniem zasady racjonalnej gospodarki wodą oraz preparatami, wyposażenie placów magazynowych oraz parkingowych w środki absorpcyjne oraz adsorpcyjne, wyposażenie terminala w mobilną wannę, przeznaczoną dla nieszczelnych kontenerów, zorganizowanie miejsca magazynowania odpadów w sposób eliminujący ich ekspozycję na czynniki atmosferyczne.

Teren przeznaczony pod przedsięwzięcie położony jest poza obszarami objętymi ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.). Najbliżej zlokalizowanym obszarem chronionym jest Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Warszawsko-Berlińska”, położony w odległości ok. 7,0 km. Najbliżej położonym obszarem należącym do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury-Neru PLH100006 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, położone w odległości ok. 7,5 km od przedsięwzięcia. Ww. odległości powodują, że wszelkie działania prowadzone w granicach przedsięwzięcia nie będą miały żadnego wpływu na przedmioty ochrony poszczególnych obszarów, siedlisk przyrodniczych oraz cennych przyrodniczo gatunków roślin i zwierząt. Z uwagi na rodzaj i charakterystykę, skalę inwestycji oraz odległość nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000.

Przedsięwzięcie położona jest w granicach JCWPd nr 63 oraz w granicach zlewni PLRW200017272188 Dopływ spod Złotnik Kutnowskich. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły dla ww. jednostek wyznaczono cele środowiskowe dotyczące polepszenia lub utrzymania ich stanu ilościowego oraz jakościowego. Jak wskazano w dokumentacji, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia stwierdza się brak jego negatywnego wpływu na utrzymanie założeń celów środowiskowych JCWPd oraz JCWP w dorzeczu Wisły. Mając na uwadze skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia można stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, eksploatacji czy likwidacji, planowane zamierzenie inwestycyjne nie przyczyni się do możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w „*Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*”.

Planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie powinno stanowić uciążliwości dla otoczenia, wpływać na pogorszenie warunków życia okolicznych mieszkańców, a także stanu środowiska, jeżeli dotrzymany będą warunki określone w niniejszej decyzji.

Jak wynika z wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie dnia 3 marca 2015 r. (sygn. akt: II OSK 1837/13), decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie prowadzi do zmian w sferze prawa rzeczowego i nie ma ona charakteru rozstrzygającego. Ponadto jak wskazuje wyrok NSA w Warszawie z dnia 13 grudnia 2012 r. (sygn. akt: II OSK 1483/11) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma charakter "rozstrzygnięcia wstępnego" względem przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną.

Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski stron postępowania.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Organ pobrał opłatę skarbową za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w kwocie 205 zł oraz za dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 ze zm.).

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Otrzymują:

1. Strony postępowania – zawiadomione w trybie art. 49 *k.p.a.*

Do wiadomości (ePUAP):

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kutnie,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

Sprawę prowadzi: Damian Krystecki 42 665 09 61



Łódź, 26 maja 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Znak: WOOS.420.59.2019.DKr.45

Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia do Decyzji 7/2021 z 26 maja 2021 r., znak: WOOS.420.59.2019.DKr.45

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II) wraz z rozbudową Stacji Stara Wieś oraz rozbudową istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminal Kutno I) wraz z rozbudową toru nr 12. Będzie ono realizowane na dz. ew. nr:

- 49/2, 23/2, 28/1,24/2,25/3, 27/2, 28/3, 29/1, 826/1, 28/4, 826/3, 826/2,39/1, 38/3, 63/2,1, 35/6,829/4, 829/3 obr. 3 Miasto Kutno;
- 8, 9, 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5, 42, 43, 12/2, 13/4, 13/6, 41 obr. Kotliska, gm. Kutno;
- 66/6 obr. Sieraków, gm. Kutno.

Przedsięwzięcie realizowane będzie etapowo:

- rozbudowa istniejącego terminala przeładunkowego na terenie Miasta Kutno (terminal Kutno I),
- budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie gminy Kutno (terminal Kutno II).

Jak podano w dokumentacji, w zakres rozwiązań projektowych wchodzi m.in.:

- 1) budowa płyty terminala o szerokości ok. 46,0 m i długości ok. 705 m,
- 2) budowa placu składowego oraz utwardzenie terenu na potrzeby manewrowo – składowe o pow. ok. 16 000 m²,
- 3) budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego wraz z drogami pożarowymi o szerokości min. 4,0 m,
- 4) budowa bocznic kolejowej 5 torów oraz torów do hali napraw o łącznej długości ok. 5,5 km wraz z odcinkiem zelektryfikowanym,
- 5) budowa budynku socjalno-biurowego o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 288 m² wraz z infrastrukturą bramy wjazdowej – 5 pasów,
- 6) budowa hali napraw (wagony / lokomotywy/sprzęt, maszyny i pojazdy obsługi terminala), wraz z częścią socjalno – techniczną w postaci dwukondygnacyjnych naw o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 2600 m²,
- 7) budowa hali magazynowej o powierzchni użytkowej ok. 215 m²,
- 8) budowa instalacji dla 4 suwnic kolejowych oraz bieżni dla 2 suwnic kołowych RTG,
- 9) budowa sieci i instalacji energetycznej/deszczowej/sanitarnej/wodociągowej/p.poż/gazowej/CCTV/teletechnicznej, sprężonego powietrza,
- 10) budowa zaplecza parkingowego (parking dla pojazdów osobowych ok. 38 miejsc i samochodów ciężarowych około 69 miejsc, maszyn i urządzeń obsługi terminala) wraz z rozbudową na istniejącym terminalu,
- 11) realizacja stanowisk specjalistycznych, do mycia pojazdów (ok 37 m x 4,5 m), do naprawy

- (pow. ok. 113 m²) i mycia kontenerów (ok. 15 m x 13 m), do zabezpieczenia uszkodzonych kontenerów, do magazynowania materiałów eksploatacyjnych,
- 12) stanowiska do składowania kontenerów zawierających materiały niebezpieczne, transportowanych w ramach obowiązujących przepisów i umów międzynarodowych z wyłączeniem materiałów wybuchowych, zakaźnych i radioaktywnych
 - 13) wydłużenie istniejącego toru kolejowego nr 12 stacji kolejowej Stara Wieś o ok. 115 m,
 - 14) rozbudowa bramy wjazdowej na istniejącym terminalu o dodatkowy pas wjazdowy o szer. 6,0 m,
 - 15) dostosowanie instalacji oraz wydłużenie torów podsuwnicowych o ok. 55 m na istniejącej części terminala wraz z niezbędnymi do tego pracami polegającymi na wzmocnieniu nasypu celem instalacji 1 suwnicy kolejowej,
 - 16) budowa, przebudowa oraz rozbiórka infrastruktury technicznej w niezbędnym zakresie.
 - 17) instalacja sterowania oraz zasilania niezbędnego do funkcjonowania docelowo dodatkowych trzech suwnic bramowych kołowych o napędzie elektrycznym wraz z dostosowaniem istniejących bieżni do obowiązujących wymagań na terminalu Kutno I.

W dokumentacji podano, że przewiduje się następujące etapowanie przedsięwzięcia:

– na istniejącym terminalu Kutno I:

| <i>Istniejący terminal - Etapowanie:</i> | | | |
|--|--|--|--|
| <i>Etap</i> | <i>Zakres etapu</i> | <i>Lokalizacja prac</i> | <i>Opis prac</i> |
| <i>Etap A</i> | Prace związane ze zmianą zagospodarowania obecnie funkcjonującego terminala. | Kutno obręb 3: 826/1, 826/3, 28/4, 28/3 | Budowa dodatkowego pasa wjazdowego w rejonie bram wjazdowych o szerokości 6,0 m oraz wyspy oddzielającej szerokości 1,5 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. bramownice, szlabany, bramy ogrodzenia, system monitoringu, zasilanie, oświetlenie, przebudowa drenażu Dn100 i systemu odwodnienia Dn200). Budowa miejsc składowania odpadów oraz dodatkowego parkingu i dobudowa chodników wzdłuż istniejących na terenie działki 826/1 wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, odwodnienie) oraz przebudową małej architektury (elementy reklamowe, maszty) i infrastruktury niezbędnej do połączenia z budowanym terminalem Kutno II (m.in. sieć gazowa Dz90, elektroenergetyczna, wodociągowa Dz160, kanalizacja sanitarna Dn200, teletechniczna, sprężonego powietrza Dz63). |
| <i>Etap B</i> | Prace przygotowawcze do montażu 3 suwnicy wraz z jej fundamentem i zasilaniem. | Kutno obręb 3: 49/2, 23/2, 28/1, 28/3, 27/2, 29/1, 826/1, 24/2, 25/3 | Wydłużenie istniejącego fundamentu suwnicy o ok. 55 m wraz z zabudową hamulca, zderzaka oraz korytek kablowych. Usunięcie zasyпки piaskowej na istniejących torach kolejowych 50, 52, 54 i 56. Dostosowanie infrastruktury w istniejącej komorze zasilania do nowej suwnicy. Modyfikacja istniejącej stacji trafo. Doprowadzenie przewodów teletechnicznych oraz elektroenergetycznych niezbędnych do funkcjonowania i zarządzania nową suwnicą. |
| <i>Etap C</i> | Dostarczenie oraz montaż trzeciej suwnicy. | Kutno obręb 3: 28/1, 28/3, 49/2, 23/2 | Dostarczenie i złożenie nowej suwnicy szynowej (RMG) wraz z instalacją sterowania i zasilania. |
| <i>Etap D</i> | Wydłużenie toru nr 12. Przebudowa wjazdu kolejowego, budowa nowego toru na terenie obecnego terminala. | Kutno obręb 3: 28/4, 28/3 obręb Kotliska: 43 | Wydłużenie istniejącego toru o konstrukcji klasycznej nr 12 na dz. nr 43 w obrębie Kotliska do długości użytecznej 750 m (o długość ok. 115 m) wraz z kozłem oporowym. Przebudowa wjazdu kolejowego na terminal Kutno I wraz z dostosowaniem pod połączenie torowe z terminalem Kutno II zabudowy |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| | | | rozjazdu oraz odcinka toru nr 77. Tory o konstrukcji klasycznej, podsypkowej. |
| Etap E | Dostarczenie oraz montaż docelowo 3 suwnic kołowych . | Kutno obręb 3: 24/2, 25/3, 27/2, 29/1, 826/1 | Realizacja prac polegających na umożliwieniu wyposażenia istniejącego terminala Kutno I w docelowo 3 suwnice bramowe kołowe (eRTG) zgodnie z rosnącym zapotrzebowaniem (możliwe doposażanie poprzez ustawienie pośrednio 1 lub 2 suwnic). Instalacja sterowania oraz zasilania niezbędne do funkcjonowania i zarządzania nowymi suwnicami wraz z elementami towarzyszącymi. Prace polegające na dostosowaniu istniejących bieżni suwnic do obecnych wymagań dostawców. |

- na planowanym terminalu Kutno II – etapowanie nowego terminala Kutno II, przy czym nie jest wymagane zachowanie kolejności realizacji poszczególnych etapów:

| Etap | Zakres prac | Lokalizacja prac | Opis prac |
|---------------|---|--|---|
| Etap I | <p>1. Zajęcie działek nr 8, 9, 10 i 11.</p> <p>2. Budowa układu torów kolejowych nowej bocznicy fazami odpowiednio dla działek 8-11 wraz z ich włączeniem do infrastruktury PKP PLK oraz połączeniem z istniejącym terminalem Kutno I (w tym przebudowa infrastruktury PKP PLK) (5 torów).</p> <p>3. Strefa wjazdowa wraz z budynkiem administracyjno-socjalnym I faza realizacji.</p> <p>4. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG/bieżni RTG.</p> <p>5. Hala napraw z infrastrukturą towarzyszącą oraz przyległymi nawierzchniami.</p> <p>6. Plac składowy kontenerów z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych.</p> <p>7. Układ drogowy zapewniający komunikację między istniejącym a nowym terminalem wraz z nawierzchniami utwardzonymi w obszarze HN.</p> <p>8. Budowa płyty terminala wraz z fundamentem suwnicy RMG na działkach 10 i 11 oraz bieżniami pod suwnicę RTG.</p> <p>9. Doprowadzenie zasilania z obecnego transformatora do nowo planowanego terminala Kutno II wraz z realizacją niezbędnej infrastruktury (stacja trafo 1).</p> <p>10. Budowa pregate oraz miejsc parkingowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.</p> <p>11. Budowa wiaty do naprawy oraz stanowiska do mycia kontenerów.</p> | <p>obręb Kotliska: 8, 9, 10, 11, 12/1, 12/2, 13/4, 42, 43</p> <p>obręb Sieraków: 66/6</p> <p>obręb m. Kutno 3; 1, 28/3, 28/4, 826/2, 826/3, 826/1, 829/3, 39/1, 63/2, 38/3, 35/6, 829/4,</p> | <p>1. Budowa operacyjnej części terminala w zakresie budynków biurowych, hal napraw i magazynowych, stanowisk naprawczych, stanowisk do mycia kontenerów oraz pojazdów, parkingów, powierzchni składowych pustych oraz pełnych kontenerów oraz powiązania kolejowego z torami głównymi jak i istniejącym terminalem Kutno I.</p> <p>2. Budowa układu torów kolejowych na połączeniu z torami należącymi do PKP oraz istniejącym terminalem (tor przejazdu 79). Dodatkowo tor prowadzący na myjnię pojazdów szynowych bezpośredni wzdłuż hali napraw (tor 77). System rozjazdów tworzy na terenie terminala tory naprawcze w hali napraw (71, 73 oraz 75) oraz 5 torów wzdłuż płyty terminala podlegających etapowaniu (tory 61, 63, 65, 67, 69).</p> <p>3. Budowa budynku w strefie wjazdowej o celach administracyjno-socjalnych o powierzchni użytkowej parteru w pierwszym etapie ok. 130 m² i dwóch kondygnacjach do wysokości ok. 8,8 m w technologii murowanej.</p> <p>4. Budowa fundamentu o wymiarach ok. 2,0 m x 1,5 m pełniącego rolę bieżni dla suwnicy RTG, a w układzie docelowym fundament pod szynę dla suwnicy RTG. Długość fundamentów ok. 183 m.</p> <p>5. Budowa hali napraw wraz z nawami posiadającymi pomieszczenia socjalno-biurowe o pow. użytkowej (parteru) ok. 2600 m² i wysokości ok. 14,3 m oraz przyległego utwardzonego terenu.</p> <p>6. Powierzchnia do składowania kontenerów pustych ok. 16 000 m² w kształcie trapezu o wysokości ok. 135 m. Płyta terminala do składowania kontenerów pełnych oraz zawierających ładunki niebezpieczne o szerokości ok. 46 m i długości ok. 183 m.</p> <p>7. Droga umożliwiająca dojazd do terminala Kutno I o szerokości 4,0 m i długości (łącznie z odc. na terenie Kutno I) ok. 95,0m oraz droga wzdłuż hali napraw spełniająca zadania drogi pożarowej o szerokości 5,0 m i długości ok. 140,0 m.</p> <p>8. Budowa płyty terminalowej (zgodnie z pkt 6.) wraz z fundamentem dostosowanym do poruszania się suwnic RTG oraz w układzie docelowym RMG.</p> <p>9. Połączenie istniejącej stacji trafo na terminala Kutno</p> |

12. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza.
13. Budowa miejsc postojowych dla mobilnego sprzętu przeładunkowego.
14. Infrastruktura dla posadowienia zbiornika na olej napędowy.
15. Budowa infrastruktury pod przyszlą piętrową galerię do obsługi "Reefer".
16. Budowa stanowiska do mycia środków transportu.
17. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu.
18. Budowa infrastruktury technicznej oraz miejsc składowania odpadów związanych z pracą terminala.
19. Mobilne stanowisko do odstawiania uszkodzonych kontenerów.
20. Budowa bramy wjazdowej/wyjazdowej wraz z ogrodzeniem (podlegającym etapowaniu oraz bramą p.poż.

- I z stacją trafo zlokalizowaną w rejonie hali napraw.
10. Budowa przestrzeni parkingowej o pojemności 37 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych oraz 42 miejsc postojowych dla ciągników z naczepami (TIR). Budowa układu dróg wjazdowych na terminal wraz z systemem bram w rejonie budynku administracyjno - socjalnego (4 pasy z rezerwą pod piątą pas wyjazdowy). Budowa oświetlenia, monitoringu wizyjnego oraz systemów komunikacji niezbędnych do pracy terminala.
11. Budowa stanowiska do napraw kontenerów o powierzchni zabudowy ok. 113 m² oraz stanowiska do mycia kontenerów wraz systemem przejmowania ścieków o wymiarach ok. 15 m x 14 m.
12. Budowa instalacji sprężonego powietrza do zasilania urządzeń pneumatycznych w hali napraw oraz wzdłuż płyty terminala (podlegającej etapowaniu).
13. Wyznaczenie 2 miejsc postojowych sprzętu mobilnego na terenie terminala o wymiarach ok. 7 m x 11 m.
14. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w lokalizacji tymczasowej.
15. Budowa systemu przepustów umożliwiających docelową zabudowę galerii piętrowych do obsługi reeferów oraz ich zasilenie.
16. Budowa szczelnego stanowiska do mycia środków transportu wraz z systemem przejmowania ścieków po północnej stronie hali napraw o wymiarach ok. 37 m x 4,5 m.
17. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie występujących przewodów średniego i niskiego napięcia, gazu wysokiego ciśnienia, wodociągowych oraz możliwych drenów rolnych jak i pozostałości po wcześniejszych inwestycjach. Przebudowa instalacji istniejącego terminala umożliwiających podłączenie nowej inwestycji Kutno II (np. sieć elektroenergetyczna, teletechniczna).
18. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, kanalizacji sanitarnej Dn150-200, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej Dz63-160, przeciwpożarowej Dz110-355, gazowej Dz90, sprężonego powietrza Dz63, ciepła technologicznego 2x Dn50 oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala jak i miejsc składowania odpadów wynikających z pracy terminala kontenerowego.
19. Wyznaczenie miejsca parkowania mobilnego stanowiska do odstawiania uszkodzonych kontenerów o wymiarach 5,0 m x 20,0 m.
20. Budowa ogrodzenia części terminalowej o wysokości ok. 2,0 m wraz z systemem bram umożliwiających komunikację i kontrolę ruchu (okresowe zamykanie terenu) wraz z odcinkami przestawnymi umożliwiającymi etapowanie inwestycji.

| | | | |
|--------------------------|--|--|---|
| <p>Etap 2</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcie działki 12/1. 2. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 12/1 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 3. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 4. Obsługa terminala przy pomocy urządzeń mobilnych typu EH i RTG. 5. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 6. Dostosowanie organizacji płyty do pracy RTG. 7. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 8. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 9. Doprowadzenie infrastruktury do tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy oraz ustawienie zbiornika. | <p>obręb Kotliska : 11, 12/1, 12/2, 13/3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 12/1. 2. Plac o szerokości ok. 46,0 m i długości ok. 160 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 3,6 m – 4,6m. 3. Budowa fundamentu podsuwnicowego na długości ok. 160,0m. 4. System operacyjny terminala dostosowany do operowania sprzętem typu empty handler oraz RTG poprzez wykonywanie poszerzonego fundamentu suwnicy (do szerokości ok. 2,0 m) oraz większe odstępy między strefami składowania kontenerów. 5. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 12/1 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 11 i 12/1. 6. Wykonanie szerszego fundamentu suwnicy będącego jednocześnie bieżnią dla RTG. 7. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 8. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, kanalizacji sanitarnej Dn150-200, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej Dz63-160, wodociągowej p.poż. wraz z kontenerową stacją podnoszenia ciśnienia usytuowaną na działce 8 Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 12/1. 9. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w lokalizacji tymczasowej. |
| <p>Etap 3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa układu torów kolejowych nowej boczniczy dla działki 12/1 (5 torów). 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 4. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 5. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza. | <p>obręb Kotliska : 11, 12/1, 12/2, 13/3</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa układu torowego (5 torów kolejowych o konstrukcji klasycznej podsypkowej) o działkę 12/1 (śr. wydłużenie torów o około 150m) wraz zabudową kozłów oporowych. 2. Budowa fundamentu podsuwnicowego w międzytorzu 65-67 o długości ok. 160,0 m. 3. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 4. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 12/1. 5. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza z przewodu głównego do rejonu tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy (sięgacz pod torami kolejowymi do płyty terminala). |

| | | | |
|----------------------|---|--|--|
| <p>Etap 4</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zajęcie działki 13/3. 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 13/3 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 4. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 5. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 6. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. 7. Doprowadzenie infrastruktury do tymczasowej lokalizacji zbiornika na olej napędowy oraz ustawienie zbiornika. | <p>obręb Kotliska : 12/1, 13/3, 13/5, 12/2, 13/4, 13/6</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 13/3. 2. Wymiar fundamentu w przekrój około 1,3 m x 1,5 m i długości ok. 190 m. 3. Plac o szerokości ok. 46 m i długości ok. 190 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 4,6 m. 4. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 13/3 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 12/1 i 13/3. 5. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 6. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 13/3. 7. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej ustawienie zbiornika na olej napędowy w tymczasowej lokalizacji na północno wschodnim narożu działki ewidencyjnej 13/3. |
| <p>Etap 5</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa układu torów kolejowych nowej bocznicy dla działek 13/3, 13/5 (5 torów). 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Budowa ogrodzenia (podlegającego fazowaniu). 4. Budowa nowej instalacji sprężonego powietrza. 5. Infrastruktura dla posadowienia zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 7. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | <p>obręb Kotliska : 12/1, 13/3, 13/5</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowa układu torowego (5 torów kolejowych o konstrukcji klasycznej podsypkowej) o działki 13/3 oraz 13/5 do układu docelowego (śr. wydłużenie torów o około 360 m) wraz zabudową kozłów oporowych. 2. Budowa fundamentu podsuwnicowego w międzytorzu 65-67 o długości ok. 353,0 m. 3. Rozbudowa ogrodzenia z objęciem terenu działki 13/5 oraz rozbiórką ogrodzenia na styku działek 13/3 i 13/5. 4. Rozbudowa układu sieci sprężonego powietrza do formy docelowej o zakres objęty działkami 13/3 i 13/5 o długości ok. 350,0 m. 5. Budowa instalacji zasilania umożliwiającej po rozbudowie płyty terminala w etapie 6 ustawienie zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 7. Budowa sieci związanej z prawidłowym funkcjonowaniem rozbudowanego terminala o kolejny etap w tym: sieć drenarska układu torowego, oświetlenie, system teletechniczny z monitoringiem, sieć sprężonego powietrza i inne. |

| | | | |
|----------------------|--|--|--|
| <p>Etap 6</p> | <p>1. Zajęcie działki 13/5. 2. Budowa układu fundamentów podsuwnicowych suwnic RMG. 3. Budowa pregate oraz miejsc parkingowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz bramy przeciwpożarowej na działce 13/5. 4. Plac składowy z infrastrukturą towarzyszącą poszerzony o działkę 13/5 z uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych. 5. Posadowienie zbiornika na olej napędowy w docelowej lokalizacji. 6. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 7. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska : 9, 10, 11, 13/5, 13/6, 41, 13/4,</p> | <p>1. Rozbudowa zasadniczej powierzchni składowej o działkę 13/5 wraz z powiązaniem z drogą powiatową w formie zjazdu do działań ratunkowych. 2. Wymiar fundamentu w przekroju ok. 1,3 m x 1,5 m i długości ok. 160 m wraz z blokiem hamownym. 3. Ustawienie mobilnego ogrodzenia w rejonie parkingu TIR powiększając jego obszar do układu docelowego (około 69 miejsc postojowych TIR oraz 38 dla pojazdów osobowych). Rozbudowa strefy wjazdowej o kolejną bramę wraz z infrastrukturą towarzyszącą (zasilanie, sieć teletechniczna, system monitoringu). Przebudowa ogrodzenia w rejonie powstającego zjazdu do działań ratunkowych. 4. Plac o szerokości ok. 46 m i długości ok. 175 m wraz z drogą manewrową po stronie południowej o szerokości ok. 4,6 m. 5. Ulokowanie zbiornika na olej napędowy o pojemności 5000 l w północno wschodniej części działki 13/5 przy płycie terminala zgodnie z zaleceniami producenta w zakresie bezpieczeństwa. 6. Usunięcie kolizji z zastałą infrastrukturą podziemną w formie możliwych drenów rolnych. Likwidacja urządzeń krańcowych zabudowanych na zakończeniu wcześniejszych etapów budowy terminala. 7. Budowa sieci kanalizacji deszczowej Dn200-800, elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej przeciwpożarowej Dz110-355, sprężonego powietrza oraz pozostałych wymaganych do funkcjonowania terminala w zakresie działki 13/5.</p> |
| <p>Etap 7</p> | <p>1. Budowa stacji transformatorowej 4. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska: 11</p> | <p>1. Budowa stacji transformatorowej w rejonie styku działek ewidencyjnych 11 i 12/1 umożliwiającej zasilanie rozbudowanej części terminala o działki 12/1,13/3 i 13/5. 2. Usunięcie kolizji w rejonie zabudowy stacji w postaci zabudowanego urządzenia krańcowego zabezpieczającego przewody na wcześniejszych etapach, usunięcia kolizji z systemem odwodnienia zabezpieczającym teren przed napływem wody terenowej. 3. Budowa przyłączy oraz sieci z wybudowanej stacji trafo.</p> |
| <p>Etap 8</p> | <p>1. Montaż torów jezdnych suwnic RMG wraz ze zderzakami, hamulcami burzowymi itd. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala.</p> | <p>obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5</p> | <p>1. Montaż szyn wraz z zamocowaniem do fundamentów podsuwnicowych dostosowanych do suwnic RMG wraz ze zderzakami oraz hamulcami burzowymi w miejscach parkowania suwnic. 2. Usunięcie ewentualnych kolizji z elementami uzbrojenia terenu wynikającymi z etapowania robót. 3. Budowa uszynień.</p> |

| | | | |
|----------------|---|---|---|
| Etap 9 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko do odstawiania uszkodzonych kontenerów. 2. Dostawa i montaż dwóch suwnic RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania, korytka i lejek/trąbka, oświetlenie przy korytku kablowym) w układzie docelowym dla czterech suwnic. 3. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 4. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ustalenie stanowiska do odstawiania uszkodzonych kontenerów (wym. ok. 20,0 m x 5,0 m) w miejscu docelowym na działce 13/5. 2. Dostawa oraz montaż suwnic RMG zasilanych elektrycznie wraz z osprzętem (elementy zasilania wraz z komorą, korytka dla przewodów zasilania, itd.). 3. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicom i zabudowy komory zasilania. Usunięcie elementów krańcowych zabudowanych ochronnie na poprzednich etapach. 4. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 10 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa i montaż jednej suwnicy RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania). 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa oraz montaż suwnicy RMG zasilanej elektrycznie wraz osprzętem (elementy zasilania). 2. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicy (modyfikacja komory zasilania suwnicy). 3. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 11 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa i montaż jednej suwnicy RMG z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. Instalacja zasilania). 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 10, 11, 12/1, 13/3, 13/5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dostawa oraz montaż suwnicy RMG zasilanej elektrycznie wraz osprzętem (elementy zasilania). 2. Dostosowanie istniejącej infrastruktury do potrzeb wynikających z budowy dodatkowych elementów towarzyszących suwnicy (modyfikacja komory zasilania suwnicy). 3. Budowa infrastruktury teletechnicznej i zasilającej dodatkową suwnicę oraz pozostałych systemów wynikających z potrzeb operacyjnych. |
| Etap 12 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa małej hali. 2. Usunięcie kolizji sieci uzbrojenia terenu. 3. Budowa infrastruktury technicznej związanej z pracą terminala. | obręb Kotliska: 11 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa hali o powierzchni ok. 215 m² i wysokości do kalenicy ok. 7,0 m. 2. Usunięcie kolizji z infrastrukturą podziemną wynikających z realizacji fundamentów i przyłączy 3. Budowa przyłączy do hali zgodnie z projektem (m.in. zasilanie, teletechnika, kanalizacja deszczowa). |
| Etap 13 | 1. Rozbudowa budynku administracyjno - socjalnego - faza II | obręb Kotliska: 10 | 1. Rozbudowa budynku o dodatkową powierzchnię użytkową (parteru) ok. 158 m ² w formie dwukondygnacyjnej budowli o wysokości ok. 8,8 m. |
| Etap 14 | 1. Budowa odcinka testowego trakcji kolejowej | obręb Kotliska: 9, 10 | Budowa odcinka testowego trakcji kolejowej o długości przęsła około 25 m. |
| Etap 15 | 1. Budowa piętrowej galerii do obsługi "Reefer". | obręb Kotliska: 11 | Budowa piętrowej galerii do obsługi reeferów wraz z przyłączem do ich zasilania |
| Etap 16 | 1. Budowa zbiornika ppoż. | obręb Kotliska: 11 | Zabudowa zbiornika na wodę do celów p.p.oż wraz z pompownią o pojemności min. 450 m ³ . |

Rozwiązania techniczne planowanego terminala Kutno II:

- powiązanie z istniejącym układem drogowym będzie odbywać się poprzez odnogę wylotu północnego z ronda prowadzącego do obecnie funkcjonującego terminala intermodalnego Kutno; na terenie obecnie projektowanego obiektu na terenie działek 10 oraz 11 przewidziano parking dla pojazdów oczekujących na przyjęcie, zaprojektowano jeden pas

- wjazdowy oraz 1 pas wjazdowy i 2 pasy komunikacyjne pomiędzy terminalami; niezależnie od powyższego został zaprojektowany przejazd techniczny umożliwiający komunikację pojazdów pracujących na terminalu istniejącym ze stanowiskiem serwisowym w hali napraw. Przejazd ten ułożony jest równolegle do istniejących torów kolejowych po ich południowej stronie; układ kolejowy bocznicowy połączony zostanie z istniejącym torem nr 6 poprzez system rozjazdów umożliwiający przejazd pomiędzy bocznicami terminala Kutni I i terminala Kutno II;
- wewnętrzny układ komunikacyjny:
 - bocznicowa kolejowa zaprojektowana jako 5 równoległych torów o zmiennej szerokości międzytorzy w zakresie od ok. 4,50 m do ok. 6,60 m (między osiami torów) w zależności od sytuowanych w nim obiektów; Długość użyteczna torów mieści się w zakresie od ok. 515 do ok. 660 m; tory zakończone są po stronie wschodniej kozłami oporowymi; po stronie zachodniej system rozjazdów tworzy tory prowadzące do wnętrza hali napraw (w hali tory „zerowe”) oraz komunikujące z układem torów istniejącego terminala jak i głównym układem torów; na bocznicowej kolejowej zlokalizowano stanowisko do mycia pojazdów oraz odcinek zelektryfikowany, służący do testów systemów elektrycznych lokomotyw; cztery tory usytuowane najbliżej projektowanej płyty terminala leżące w zasięgu operacyjnym suwnic RMG mają charakter torów przeładunkowych, zaś piąty tor ma charakter toru odstawczego;
 - układ dróg wewnętrznych: ruch pojazdów będzie kierowany przez dyspozytornię i/lub system awizacyjny (bramki, wyświetlacze, system self-check-in lub inny) z parkingowego buforowego do wjazdu lub ku odpowiedniej bramie wjazdowej na terminala istniejącym lub nowoprojektowanym; drogi manewrowe wokół parkingowego zaprojektowane zostały w systemie nawierzchni sztywnych z nawierzchnią z betonu cementowego; stanowiska postojowe zaprojektowane zostały jako nawierzchnie sztywne z betonu cementowego lub kostki brukowej betonowej;
 - układ dróg wewnętrznych dla pojazdów ciężarowych pobierających i zdających ładunki: w strefie transferowej ładunków, w zależności od obszaru i ładunku występuje nawierzchnia betonowa z betonu cementowego dostosowana do nośności dla ładunków ciężkich lub pustych kontenerów; podstawowy kierunek poruszania się pojazdów po terenie terminala jest odwrotnym do wskazówek zegara; w zależności od miejsca przeładunku pojazd będzie kierowany na plac składowy na południowy wschód od bram wjazdowych lub na zasadniczą płytę terminala zlokalizowaną wzdłuż układu torowego, gdzie urządzeniem przeładunkowym będzie w zależności od etapu RTG lub RMG; organizacja pracy placu składowego po południowej stronie nie daje możliwości jednoznacznego określenia długości jezdni, gdyż tworzy ją system wyznaczonych dróg pomiędzy stosami przeładowywanych kontenerów; charakter placu składowego wymusza potrzebę stosowania jednolitej nawierzchni z betonu cementowego na całym jego obszarze występowania; pojazdy kierowane na zasadniczą płytę terminala posiadają wyznaczoną drogę wzdłuż południowej granicy działek 12/1, 13/3, 13/5 o długości około 700 m zakończonej naprowadzeniem na drogi powrotne pomiędzy układem torowym bocznicowym, a fundamentem suwnicy, na których odbywa się przeładunek. Długość każdej drogi powrotnej również wynosi około 700 m;
 - układ dróg wewnętrznych do obsługi operacyjnej terminala: do obsługi wewnętrznej zostały wyznaczone dodatkowe drogi spełniające wymagania dróg przeciwpożarowych; podstawowa droga służąca komunikacji wewnętrznej oraz

- transportowi materiałów związanych z funkcjonowaniem hali napraw zlokalizowana jest po jej południowej stronie – szerokość tej drogi wynosi 5,0 m., druga droga zlokalizowana jest wzdłuż wschodniej granicy działki nr 11, posiada szerokość 5,0 m i łączy się z układem dróg wzdłuż płyty terminala. Długość tej drogi to około 160 m;
- układ placu: na terenie przedsięwzięcia można wyróżnić 4 rodzaje placów składowo manewrowych:
 - plac składowy kontenerów zlokalizowany na płycie terminala będący w docelowym układzie w zakresie pracy suwnicy RMG. Plac ten rozbudowywany będzie etapami jednocześnie zwiększając jego pojemność,
 - plac składowy kontenerów z materiałami niebezpiecznymi, zlokalizowany na płycie terminala wyposażony w dodatkowe systemy zapobiegające negatywnemu wpływowi na środowisko w przypadku awarii (bliskość szczelnej wanny, system kanalizacji deszczowej z możliwością odcinkowego zamknięcia),
 - plac składowy kontenerów pustych, zlokalizowany po południowo – wschodniej stronie bramy wjazdowej o nawierzchni dostosowanej do pracy pojazdów typu Empty Handler,
 - plac składowy materiałów i części związanych z funkcjonowaniem terminala i pracami prowadzonymi w hali napraw. Ze względu na stosowanie w toku prac materiałów, części i podzespołów, plac składowy zlokalizowany jest w bezpośrednim otoczeniu hali napraw;
 - parking samochodów osobowych oraz ciężarowych: rozwojowy charakter przedsięwzięcia polegający na założeniu zwiększającego się zapotrzebowania na powierzchnię składowo-przeładunkową przy mniejszym dynamizmie zapotrzebowania na miejsca postojowe dla pojazdów drogowych spowodował adaptację w pierwszych etapach realizacji inwestycji części docelowego parkingu dla pojazdów ciężarowych na plac składowy dla kontenerów pustych:
 - w pierwszym etapie inwestycji utworzonych zostanie ok. 42 miejsc postojowych o wymiarach 3,50 m x 19,00 m dla pojazdów typu TIR oraz ok. 35 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych oraz 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych,
 - w etapie docelowym zostanie utworzonych ok. 69 miejsc postojowych 3,5 m x 19,0 m oraz ok. 36 miejsc postojowych 2,5 m x 5,0 m dla pojazdów osobowych z rezerwą na instalacje dla pojazdów elektrycznych oraz 2 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych,
 - na obszarze istniejącego terminala zostanie utworzonych 6 dodatkowych miejsc postojowych o wymiarach 2,5 m x 5,0m wraz z rezerwą pod rozbudowę parkingu o kolejne miejsca oraz sieć chodników, zostanie wykonana rezerwa pod instalację dla pojazdów elektrycznych;
 - urządzenia przeładunkowe: do obsługi oraz przeładunków na terminala będą stosowane następujące maszyny: Suwnice typu RMG, Suwnice typu RTG, Pojazdy typu Empty Handler, Pojazdy typu Reach Stacker, Suwnica szynowa wewnątrz hali napraw, Wózki widłowe i paletowe, Ciągniki terminalowe wraz z naczepami, Ciągniki siodłowe wraz z naczepami, Pojazdy utrzymaniowe (odśnieżanie i zamiatanie); w zależności od etapu funkcjonowania terminala i jego obciążenia pracą będą pracować różne kombinacje pojazdów;
 - obiekty kubaturowe:
 - budynek socjalno-biurowy zlokalizowany pomiędzy strefą parkingową, a płytą

- terminala, przewiduje się wykonać w technologii tradycyjnej murowanej jako 2 kondygnacyjny (poziom zero, piętro) o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 288 m²; we wskazanym budynku przewiduje się realizację prac biurowych, zarządzających pracą terminala, zapewnianiem jego bezpieczeństwa i pozostałych czynności związanych z bieżącym funkcjonowaniem terminala (np. pomieszczenia serwerowni, archiwum) wraz z utworzeniem zaplecza socjalnego dla jego pracowników (w tym częścią noclegową),
- hala napraw zlokalizowana w północno-zachodniej części terminala przewiduje się wykonać w technologii mieszanej, tj. szkieletowej dla części technicznej oraz murowanej dla części techniczno-biurowych. Budynek o powierzchni użytkowej (parteru) ok. 2600 m² (część techniczna jednokondygnacyjna, część techniczno-biurowa w formie nawy południowej i północnej, dwukondygnacyjna o powierzchni użytkowej około 1070m²); we wskazanym obiekcie przewiduje się realizację prac remontowych oraz serwisowych związanych z funkcjonowaniem instalacji oraz urządzeń i pojazdów użytkowanych w toku realizacji czynności na terenie terminala, w tym m.in.: naprawa wagonów, lokomotyw, przeglądy okresowe, naprawa pojazdów typu Reach Stacker, Empty Handler, ciągników i naczep samochodowych. Nie można wykluczyć wykonywania prac precyzyjnych, takich jak ręczne spawanie. Hala wyposażona zostanie w system wentylacji grawitacyjnej, wyciągowej punktowej nad stanowiskami roboczymi wymagającymi takich rozwiązań, dla części socjalno-technicznej system wentylacji mechanicznej wraz z klimatyzacją,
 - hala magazynowa zlokalizowana w południowej części terenów inwestycyjnych przewiduje się wykonać w technologii lekkiej stalowej; budynek jednokondygnacyjny o powierzchni użytkowej ok. 215 m²; hala przeznaczona będzie do magazynowania oraz prowadzenia okazjonalnych czynności celnych (weryfikacja ładunków z rozformowanego kontenera przez uprawnione służby);
 - stanowisko naprawy kontenerów – obiekt wykonany w technologii lekkiej stalowej, zadaszony, ze ścianami z trzech stron o powierzchni w rzucie 130 m². Wiata umożliwiać będzie prowadzenie prac związanych z bieżącą naprawą uszkodzeń kontenerów;
- Infrastruktura sieciowa:
- instalacja wodociągowa – zaprojektowano przebudowę wodociągu będącego własnością Gminy Kutno, kolidującego z projektowanym terminalem; trasę wodociągu poprowadzono wzdłuż ul. Okólnej oraz równoległe do istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia (poza strefą ochronną); zasilanie planowanej części terminala w wodę zaprojektowano z wodociągu będącego własnością PWiK; włączenie usytuowane zostanie w rejonie istniejącego ronda przy ul. Okólnej; w rejonie włączenia zaprojektowano komorę wodomierzowa połączoną z komorą zasuw; woda do celów bytowo-gospodarczych oraz technologicznych doprowadzona zostanie do budynku biurowego, budynku hali napraw oraz do stanowiska do mycia kontenerów; zabezpieczenie hydrantowe ppoż. zapewni istniejący zbiornik zlokalizowany na działce 826/2; w ramach następnego etapu rozbudowy terminala przewidziano rozbudowę sieci ppoż. wraz z budową kontenerowej stacji podnoszenia ciśnienia uruchamianą automatycznie w przypadku wystąpienia pożaru; z projektowanego wodociągu na terenie terminala planuje się zasilic zbiornik ppoż. umożliwiający zapewnienie dodatkowego zabezpieczenia pożarowego w strefie ADR; zaprojektowano zbiornik ppoż. wraz z pompownią ze względu na występowanie zbyt

niskiego ciśnienia na wodociągu; z projektowanego wodociągu na terenie terminala planuje się zasilić zbiornik ppoż., umożliwiając zapewnienie zabezpieczenia pożarowego dla projektowanego przedsięwzięcia;

- woda do celów socjalnych i technologicznych – zużycie wody na cele socjalno-bytowe określono dla 48 pracowników biurowych i 68 pracowników fizycznych; zgodnie z ww. danymi zapotrzebowanie wody na cele socjalno-bytowe wyniesie ok. 5760 dm³/dobę, tj.: ok. 1450 m³/rok; zużycie wody do celów technologicznych założono na podstawie zużycia na istniejącym terminalu: ok. 7000 dm³/dobę – mycie kontenerów i pojazdów terminala, ok. 5000 dm³/dobę – mycie taboru i pojazdów, ok. 5000 dm³/dobę – prognozowane zużycie na istniejącym terminalu; szacuje się, iż zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych wyniesie ok. 1770 m³/rok.
- woda do celów ppoż. – zgodnie z wytycznymi rzeczoznawcy ppoż. do zabezpieczenia pożarowego przyjęto 3 działające hydranty DN100 o wydajności 15 dm³/s każdy; zapotrzebowanie wody do celów ppoż. wynosi 45 dm³/s; z uwagi na brak możliwości zapewnienia wymaganego ciśnienia i wydajności sieci wodociągowej na terenie terminala zaprojektowano zbiornik ppoż. wraz z pompownią pożarową umożliwiającą zapewnienie zabezpieczenia ppoż.;
- kanalizacja sanitarna i technologiczna – projektowana kanalizacja sanitarna odprowadzać będzie ścieki socjalno-bytowe oraz technologiczne z obszaru planowanego terminala; zaprojektowano jej podłączenie do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej obsługującej już istniejący terminal; ścieki przemysłowe odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji sanitarnej po podczyszczeniu do parametrów wskazanych przez gestora sieci, tj. Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Kutnie; zaprojektowano 3 ciągi kanalizacji sanitarnej:
 - kanał KS1 – odprowadzający ścieki socjalno-bytowe z części techniczno-biurowej projektowanej hali napraw; docelowym odbiornikiem ścieków będzie istniejąca sieć kanalizacji miejskiej; sieć kanalizacji sanitarnej prowadzona będzie poza płytą terminala (pod parkingiem) do punktu wpięcia w sieć miejską w rejonie ul. Okólnej,
 - kanał KS2 – odprowadzający ścieki socjalno-bytowe z części techniczno-biurowej projektowanej hali napraw oraz ścieki przemysłowe z hali napraw oraz projektowanej myjni wagonów; ścieki przemysłowe zostaną podczyszczone w separatorze zintegrowanym z osadnikiem do parametrów wymaganych przez gestora sieci; odbiornikiem ścieków będzie istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej, zlokalizowana w rejonie ul. Okólnej,
 - kanał KS3 – odprowadzający ścieki przemysłowe ze stanowiska mycia kontenerów, zadaszona stanowiska napraw kontenerów oraz budynku administracyjno-socjalnego; stanowisko mycia kontenerów wyposażone będzie we wpust włączony do projektowanej kanalizacji sanitarnej, ścieki przemysłowe pochodzące ze stanowiska mycia kontenerów oraz stanowiska napraw kontenerów przed odprowadzeniem do projektowanej sieci kanalizacji sanitarnej podczyszczone zostaną na separatorze zintegrowanym z osadnikiem do parametrów wymaganych przez gestora sieci; docelowym odbiornikiem ścieków będzie istniejąca sieć kanalizacji sanitarnej odprowadzająca ścieki z istniejącego terminala;
- kanalizacja deszczowa – odwodnienie projektowanego terminala zaprojektowano poprzez budowę kanalizacji deszczowej odbierającej wodę z projektowanych wpustów

ulicznych i korytek linowych; odbiornikiem wód opadowych będzie istniejący rów melioracyjny R-D3; w celu ochrony odbiornika na układzie kanalizacji deszczowej zaprojektowano zbiornik retencyjny podziemny o pojemności ok 1600 m³, umożliwiający ograniczenie odpływu z terenów utwardzonych terminala do ilości jaka jest odprowadzana w stanie istniejącym (bez zagospodarowania terenu utwardzenia); do projektowanego zbiornika retencyjnego zaprojektowano doprowadzenie wód opadowych i roztopowych poprzez trzy ciągi kanalizacyjne; w celu zabezpieczenia odbiornika oraz zbiornika retencyjnego zaprojektowano podczyszczenie wód opadowych w urządzeniach podczyszczających; Zaprojektowano trzy układy podczyszczające (na każdym ciągu kanalizacyjnym) składające się z osadnika wirowego i separatora; parametry odprowadzanych wód deszczowych będą spełniały warunki wynikające z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego tj. nie będą przekraczały stężenia 100 mg/l zawiesiny ogólnej i 15 mg/l substancji ropopochodnych; zaprojektowano sześć głównych ciągów kanalizacyjnych:

- kanał KD1 – od zbiornika retencyjnego poprzez parking do obszaru składowania; do kanału zaprojektowano podłączyć odwodnienie liniowe z parkingu, ze składowiska pustych kontenerów oraz odcinek kanalizacji deszczowej projektowany wzdłuż suwnicy w ramach 1 etapu terminala,
- kanał KD2 – odcinek grawitacyjny od zbiornika retencyjnego do rejonu stacji trafo wraz z podłączeniem odwodnienia torowiska; w ramach tego odcinka zaprojektowano również podłączenie odcinka kanalizacji grawitacyjnej z obszaru składowania kontenerów oraz z strefy składowania materiałów niebezpiecznych umieszczony w drodze obsługującej ruch terminalowy po stronie południowej płyty terminala; odcinek grawitacyjny od zbiornika do studni 1D17.1 zaprojektowano tak, by zrealizować go w ramach 1 etapu terminala; odcinek kanału w rejonie lokalizacji materiałów niebezpiecznych zaprojektowano z zasuwą, z możliwością odcięcia na wypadek wycieku,
- kanał KD3 – kanalizacja deszczowa w rejonie wjazdu na teren terminala oraz w rejonie hali napraw; odcinek od zbiornika retencyjnego, wzdłuż ul. Okólnej i placu wjazdowego,
- kanał KD4 – odprowadzenie wód ze zbiornika retencyjnego poprzez przepompownię nr 1P1 do odbiornika wód opadowych – rowu R-D3,
- kanał KD5 – przebudowa odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie przebudowywanego wjazdu na istniejącą część terminala,
- kanał KD6 – przebudowa odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie istniejącego terminala;

do systemu kanalizacji włączony zostanie także system drenaży zabezpieczających konstrukcję nawierzchni przed negatywnym oddziaływaniem (wahaniem zwierciadła) wód gruntowych; Z wykonanego rozpoznania podłoża wynika, że przedsięwzięcie zlokalizowane będzie powyżej zwierciadła wód gruntowych, natomiast nie można wykluczyć okresowych wahań szczególnie w okresach wzmożonych opadów; w celu zabezpieczenia odbiornika wód opadowych i roztopowych z projektowanej kanalizacji deszczowej, tj.: rów melioracyjny R-D3 oraz zbiornika retencyjnego, zaprojektowano podczyszczenie wód opadowych w urządzeniach podczyszczających; zaprojektowano trzy układy podczyszczające składające się z osadnika i separatora, odrębnie na każdym kanale;

- gazociąg – w rejonie przedsięwzięcia zlokalizowany jest gaz wysokiego ciśnienia; zaprojektowano zabezpieczenie/przebudowę gazociągu zgodnie z warunkami gestora sieci; ewentualną przebudowę zaprojektowano równoległe do istniejącej sieci gazowej,
- instalacja grzewcza i wentylacja – projektuje się jedną wspólną kotłownię gazową na potrzeby ogrzewania budynku biurowo-socjalnego, hali napraw oraz budynków technicznych (nawa północna i południowa); doprowadzenie ciepła technologicznego z kotłowni do budynku biurowo-socjalnego odbywać się będzie za pomocą rurociągów prowadzonych w gruncie; zapotrzebowanie na ciepło: budynek biurowo-socjalny – do 50 kW, hala napraw – do 250 kW, budynek techniczny (nawa górna) – do 50 kW, budynek techniczny (nawa dolna) – do 50 kW; w budynkach techniczno-socjalnych przyległych do hali napraw (nawa północna i nawa południowa) oraz biurowo-socjalnym ogrzewanie realizowane będzie za pomocą grzejników płytowych i ogrzewania podłogowego, wybranych w zależności od przyjętej funkcji pomieszczenia; wentylacja pomieszczeń realizowana będzie za pomocą central wentylacyjnych nawiewno-wywiewnych z odzyskiem ciepła oraz indywidualnych wentylatorów wywiewnych; ogrzewanie hali napraw realizowane będzie za pomocą promienników wodnych; w celu bytowej wentylacji hali napraw zaprojektowano wentylację grawitacyjną; dodatkowo przewiduje się nawiew świeżego powietrza do kanałów naprawczych, realizowany za pomocą nawiewnej wentylacji mechanicznej uruchamianej okresowo; za wentylację awaryjną hali napraw odpowiadać będzie układ nawiewnych wentylatorów ściennych (osiowych) oraz wywiewne wentylatory dachowe;
- instalacja klimatyzacji – pomieszczenia biurowe, socjalne i pomieszczenia hotelowe w budynku biurowo-socjalnym oraz pomieszczenia biurowe, socjalne i sala odpraw w budynkach techniczno-socjalnych przyległych do hali napraw, będą chłodzone w okresie letnim układem klimatyzacji komfortu, realizowanym za pomocą jednostek wewnętrznych sufitowych oraz ściennych; klimatyzacja została zaprojektowana w systemie split, multisplit oraz VRF; w pomieszczeniach serwerowni oraz innych wymagających usunięcia wewnętrznych zysków ciepła od zamontowanych urządzeń, zaprojektowano instalację klimatyzacji pracującą przez cały rok;
- sieć elektroenergetyczna – projektuje się sieć elektroenergetyczną obsługującą budynki terminala, oświetlenie terminala oraz stanowiącą źródło zasilania suwnic kolejowych; sieć prowadzona będzie obwodowo w stosunku do płyty terminala; w ramach przedsięwzięcia zachodzi konieczność budowy obiektu stacji transformatorowej, do której przewiduje się wykonanie przyłącza przez właściwy zakład energetyczny; przewiduje się łączne zapotrzebowanie na moc na poziomie 2 MW; w ramach przedsięwzięcia zachodzi konieczność przebudowy i zabezpieczenia sieci nN oraz sieci SN obcych gestorów, co będzie zrealizowane poprzez zabudowę rur osłonowych w miejscu kolizji lub przebudowę w innej lokalizacji zgodnie z otrzymanymi wytycznymi;
- sieć teletechniczna – dla prawidłowego działania terminala konieczne jest wykonanie sieci teletechnicznej opartej na technologii światłowodowej, zapewniającej działanie sieci Ethernet; instalacja zostanie wykonana poza obszarem płyty terminala łącząc poszczególne budynki oraz umożliwiając włączenia urządzeń bezprzewodowych do sieci wewnętrznej; cały system zostanie podłączony do sieci internetowej, której punkt zewnętrzny zapewni operator zewnętrzny;

- Inne instalacje i urządzenia:
 - instalacja ppoż. – w celu zabezpieczenia pożarowego zaprojektowano sieć hydrantową na całym obszarze terminala; w pierwszym etapie projektowana sieć będzie połączona z istniejącą siecią hydrantową na istniejącym terminalu; na dalszych etapach realizacji w celu zabezpieczenia zaprojektowano zbiornik ppoż. wraz z pompownią pożarową oraz kontenerową stację podnoszenia ciśnienia; docelowo cała sieć hydrantowa terminala Kutno II będzie zasilana z istniejącego zbiornika ppoż. na działce 826/2 poprzez podniesienie ciśnienia w kontenerowej stacji pomp zlokalizowanej na pograniczu działek 8, 9; sieć hydrantową poprowadzona zostanie wzdłuż szlaków komunikacyjnych oraz projektowanej suwnicy; hydranty zlokalizowane będą wzdłuż drogi manewrowej; z projektowanego zbiornika ppoż. będzie zasilana dodatkowa instalacja ppoż. w rejonie strefy składowania materiałów niebezpiecznych (ADR);
 - monitoring wizyjny – na terenie nowoprojektowanego terminala przewiduje się wprowadzenie monitoringu wizyjnego, obejmującego obszar bramy wjazdowej i wyjazdowej, strefę parkingową, wewnętrzny układ komunikacyjny, plac składowy oraz wjazd na terminal od strony kolejowej;
 - sprężarka powietrza – w obrysie budynku hali napraw projektuje się wydzielone pomieszczenie sprężarkowni, w której zlokalizowano sprężarkę wraz ze zbiornikiem; z pomieszczenia wyprowadzona zostanie zewnętrzna instalacja, która służyć będzie na potrzeby nabijania składów pociągów powietrzem oraz wykonywania prób hamulców; sprężone powietrze zostanie doprowadzone również do budynku hali napraw, gdzie wykorzystywane będzie do zasilania drobnego sprzętu jak i zasilania narzędzi;
 - zbiornik na paliwo o poj. 5000 l z dystrybutorem – naziemny, dwupłaszczowy wykonany z polietylenu, gwarantujący szczelność; wyposażony on będzie w system alarmowy – czujniki wycieku; zbiornik zlokalizowany będzie na nawierzchni szczelnej, betonowej, której odwodnienie będzie realizowane przez system kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator substancji ropopochodnych; stanowisko będzie służyło do tankowania maszyn i taboru obsługującego terminal taki jak lokomotywy, ciągniki terminalowe, ciągniki siodłowe, pojazdy do utrzymania (odsnieżania, zamiatania itp.), suwnice RTG;
 - stanowisko mycia kontenerów i pojazdów – stanowić będzie wydzieloną powierzchnię o nawierzchni szczelnej, z indywidualnym ukształtowaniem wysokościowym, zapewniającym odbiór ścieków powstających przy myciu kontenerów oraz urządzeń przy użyciu ręcznych myjek; projektuje się stanowisko o powierzchni 15 x 14 m wyposażone we wpust włączony do kanalizacji sanitarnej;
 - myjnia wagonów – stanowisko mycia pojazdów i taboru kolejowego stanowić będzie wydzieloną powierzchnię o nawierzchni szczelnej, z indywidualnym ukształtowaniem wysokościowym zapewniającym odbiór ścieków powstających przy myciu kontenerów oraz urządzeń przy użyciu ręcznych myjek; projektuje się stanowisko o powierzchni 37 x 4,5 m wyposażone w odwodnienie liniowe;
 - mobilne stanowisko na nieszczelne kontenery – urządzenie wykonane ze stali stanowić będzie szczelną wannę, do której w przypadku rozszczelnienia ładunku lub kontenera typu tank wkładany będzie kontener (w ten sposób, do czasu przyjazdu służb ratunkowych substancje, które stanowić mogą zagrożenie dla środowiska będą izolowane i uniemożliwi to ich niekontrolowany spływ na teren i grunt); po dojeździe służb ratowniczych wyciek będzie neutralizowany a wanna przy użyciu sorbentów

zostanie oczyszczona i zneutralizowana; powstałe podczas akcji odpady będą unieszkodliwiane przez specjalistyczne jednostki.

Projektowany terminal będzie pracował przez cały rok, 24 h/d. Udział środków transportu w porze dnia oraz nocy będzie kształtował się w następujący sposób: pora dnia: 90% ruchu kołowego, 67% ruchu szynowego; pora nocy: 10% ruchu kołowego, 33% ruchu szynowego. Szacunkowy procentowy rozkład transportu drogowego oraz kolejowego: Kutno I 60% –75%, Kutno II 40% –25%.

Na terenie terminala, realizowane będą następujące zespoły funkcjonalne: przeładunek kontenerów z transportu kolejowego na plac terminala (do czasu pobrania przez inny pociąg lub samochód ciężarowy) lub bezpośrednio na środki transportu kołowego, a także realizacja transportu kołowego z wybranymi kontenerami do miejsc przeznaczenia, naprawa oraz konserwacja lokomotyw, wagonów, kontenerów, sprzętu i maszyn obsługujących terminal.

W ramach realizacji przedsięwzięcia KUTNO II przewiduje się etapowanie robót budowlanych, zależnie od rosnącej przepustowości układu. Załadunek i rozładunek kontenerów w pierwszej fazie funkcjonowania terminala będzie się odbywał w technologii urządzeń mobilnych zasilanych silnikami diesla tj. przy pomocy pojazdów przedsięwzięcia/wysięgnikowych (tzw. Reach Stacker, Empty Handler). W dalszym etapie rozwoju po osiągnięciu odpowiedniego poziomu operacji przeładunkowych, planowane jest wykorzystanie technologii przeładunku opartej o elektryczne suwnice bramowe. Tory szlakowe biegnące obok terenu Terminala będą połączone z bocznicą kolejową na terenie Terminala.

Ścieki socjalno-bytowe oraz technologiczne z obszaru planowanego terminala odprowadzane będą projektowaną kanalizacją sanitarną, która będzie podłączona do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej obsługującej już istniejący terminal. Ścieki przemysłowe odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji sanitarnej po podczyszczeniu do parametrów wskazanych przez Gestora Sieci tj. Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Kutnie. Zaprojektowano 3 ciągi kanalizacji sanitarnej. Odwodnienie projektowanego terminala zaprojektowano poprzez projektowaną kanalizację deszczową odbierającą wodę z projektowanych wpustów ulicznych i korytek linowych. Odbiornikiem wód opadowych będzie istniejący rów melioracyjny R-D3. W celu ochrony odbiornika na układzie kanalizacji deszczowej zaprojektowano zbiornik retencyjny podziemny o pojemności ok 1600 m³. Do tego zbiornika zaprojektowano doprowadzić wody opadowe i roztopowe poprzez trzy ciągi kanalizacyjne. W celu zabezpieczenia odbiornika oraz zbiornika retencyjnego wody opadowe będą podczyszczane w trzech układach podczyszczających (na każdym ciągu kanalizacyjnym), składających się z osadnika i separatora. Dodatkowo planuje się przebudowę odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie przebudowywanego wjazdu na istniejącą część terminala oraz przebudowę odcinka kanalizacji deszczowej w rejonie istniejącego terminala.

Do systemu kanalizacji włączony zostanie także system drenaży zabezpieczających konstrukcję nawierzchni przed negatywnym oddziaływaniem (wahaniem zwierciadła) wód gruntowych.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do ograniczenia czasu oczekiwania, załadunku oraz rozładunku pojazdów ciężarowych na terenie terminala, a także do zwiększenia przepustowości oraz polepszenia warunków ruchu w układzie dróg publicznych. Jednocześnie zwiększony zostanie transport kolejowy oparty głównie na składach elektrycznych. Należy również podkreślić, iż eksploatacja terminala nie będzie skutkowałą generowaniem ponadnormatywnych stężeń substancji zanieczyszczających poza jego granicami. W celu ograniczenia emisji do atmosfery do atmosfery w ramach części KUTNO II zastosowany zostanie system grzewczy oparty

na instalacji gazowej. Planuje się także wprowadzenie zespołu suwnic zasilanych energią elektryczną.

Planowany szczelny, naziemny, dwupłaszczowy zbiornik na paliwo o pojemności 5000 l z dystrybutorem, zlokalizowany będzie na nawierzchni szczelnej, betonowej, której odwodnienie będzie realizowane przez system kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator substancji ropopochodnych. Stanowisko będzie służyło do tankowania maszyn i taboru obsługującego terminal taki jak lokomotywy, ciągniki terminalowe, ciągniki siodłowe, pojazdy do utrzymania (odsnieżania, zamiatania itp.), suwnice RTG.

W fazie eksploatacji do głównych źródeł emisji zorganizowanej będą należeć: istniejąca kotłownia olejowa obsługująca KUTNO I o mocy 126 kW, z projektowaną przebudową na kotłownię gazową o analogicznych parametrach (paliwo: gaz ziemny), planowana kotłownia gazowa (paliwo: gaz ziemny) o mocy 428 kW (kaskada 4 kotłów o mocy ok. 107 kW każdy), obsługująca KUTNO II, planowane odciągi ze stanowiska szlifowania oraz spawania na hali napraw. Szczególny przypadek stanowić będzie emisja z procesów: nakładania spoiwa, powlekania i czyszczenia powierzchni z użyciem preparatów LZO. Z uwagi na niski poziom wykorzystania ww. preparatów w skali roku na hali napraw oraz funkcjonowanie wentylacji grawitacyjnej przez zasadniczą część roku, wskazaną emisję tę należy traktować jako niezorganizowaną. W dokumentacji założono teoretyczne odprowadzenie rozpatrywanej emisji przez wentylator dachowy wentylacji mechanicznej, czyli potraktowano ją jak emisję zorganizowaną.

Projektowane emitory emisji zorganizowanej:

| Oznaczenie | Nazwa | Lokalizacja | Typ emitora | Wysokość m | Średnica m |
|------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------|------------|------------|
| E1 | Kotłownia - KUTNO I | Dach budynku biurowo-socjalnym | Pionowy niezadaszony | 10,00 | 0,15 |
| E2 | Kotłownia - KUTNO II | Dach nawy PD hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,26 | 0,25 |
| E3 | Odciąg spawalniczy | Dach centralnej hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,85 | 0,25 |
| E4a | Odciąg ślusarni DIW | Dach nawy PN hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,03 | 0,16 |
| E4b | Odciąg ślusarni DPR | Dach nawy PD hali napraw | Pionowy niezadaszony | 14,03 | 0,16 |
| E5 | Wentylacja hali (LZO) | Dach centralnej hali napraw | Pionowy zadaszony | 14,85 | 0,80 |

Na etapie eksploatacji na terenie terminala przewiduje się funkcjonowanie źródeł emisji niezorganizowanej w postaci: ruchu pojazdów ciężarowych oraz osobowych w części KUTNO I oraz KUTNO II, pracy pojazdu typu Reach Stacker, Empty Handler oraz ciągników terminalowych w części KUTNO I oraz KUTNO II, procesu eksploatacji zbiornika na olej napędowy paliwo o pojemności 5000 l w części KUTNO I (zbiornik istniejący) oraz KUTNO II.

Bilans terenu dla istniejącej części terminala KUTNO I o pow. 11,4 ha: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,1 ha, powierzchnia dróg strefy wjazdowej – 0,3 ha, powierzchnia chodników i opasek – 0,03 ha, powierzchnia placów składowych i dróg manewrowych – 6,9 ha, powierzchnia otwartego zbiornika retencyjnego i pompowni – 0,2 ha, powierzchnia zieleni 1,4 ha, powierzchnia bocznic 2,5 ha. W dokumentacji podano, że z uwagi na niewielki zakres prac na terenie terminala KUTNO I (montaż 3 suwnicy, miejscowa korekta

infrastruktury technicznej, wydłużenie torowiska o 55 m, korekta geometrii ciągów komunikacyjnych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów kubaturowych) bilans terenu istniejącego bilans terenu terminala KUTNO I po realizacji przedsięwzięcia wyniesie: powierzchnia terminala – 11,4 ha, w tym: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,1 ha, powierzchnia dróg strefy wjazdowej – 0,3 ha, powierzchnia chodników i opasek – 0,03 ha, powierzchnia placów składowych i dróg manewrowych – 6,93 ha, powierzchnia otwartego zbiornika retencyjnego i pompowni – 0,2 ha, powierzchnia zieleni – 1,33 ha, powierzchnia bocznic – 2,54 ha.

W chwili obecnej teren przedsięwzięcia dla planowanego terminala KUTNO II stanowią głównie grunty rolnicze z pojedynczymi zadrzewieniami oraz zespołami krzewów, przeznaczone w dokumentacji planistycznej pod cele produkcyjne i usługowe. Bilans terenu terminala KUTNO II przed realizacją przedsięwzięcia: powierzchnia terminala – 10,300 ha, w tym: powierzchnia biologicznie czynna – 10,203 ha, powierzchnia torowiska wraz z nasypem kolejowym i poboczem 0,097 ha. Po realizacji przedsięwzięcia bilans terenu terminala KUTNO II przedstawiał się będzie następująco: powierzchnia terminala – 10,3 ha, w tym: powierzchnia zabudowy (w tym wanna bezpieczeństwa) – 0,4 ha, powierzchnia chodników, opasek i parkingów osobowych – 0,1 ha, powierzchnia biologicznie czynna – 1,1 ha, powierzchnia bocznic – 2,2 ha, strefa magazynowo-przeładunkowa (płyta terminala) – 3,0 ha, strefa magazynowo-przeładunkowa (pozostały teren) – 1,8 ha, strefa parkingowa – 0,5 ha, strefa komunikacyjna – 1,2 ha.

Zgodnie z informacjami podanymi w uzupełnieniu, realizacja przedsięwzięcia nie wymaga wycinki drzew lub krzewów, a roboty prowadzone będą pod stałym nadzorem archeologicznym.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/