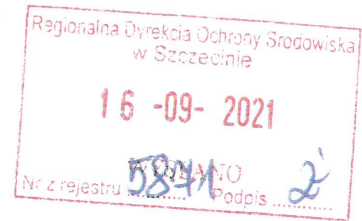




REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE



WONS-OŚ.420.11.2021.KS

Szczecin, dnia 15 września 2021 r.

DECYZJA Nr 11/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735) – dalej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. c i art. 84 i 85, ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.) – dalej ustawa OOS, mając na uwadze § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 66 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, działającego z upoważnienia EURO TERMINAL Real Estate Sp. z o. o., przedłożonego w tutejszym urzędzie w dniu 19.04.2021 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Stanowisko do przeładunków statków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu Top na terenie Euroterminal Real Estate Sp. z o. o. w morskim porcie Świnoujście*, ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia i jednocześnie określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stanowiska do przeładunków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu TOP na terenie EUROTERMINAL Real Estate w porcie Świnoujście.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie działek nr 169/1 oraz 1/18 obręb 0014 Warszów znajdujących się w granicach administracyjnych gminy Miasto Świnoujście.

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

2.1 W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:

- a. na podstawie rozpoznanych warunków hydrogeologicznych zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się zanieczyszczeń, szczególnie ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- b. technologia robót budowlanych nie powinna dopuszczać do skażenia wód i powierzchni gruntu odpadami stałymi i ciekłymi;
- c. zaplecze budowy zorganizować w oddaleniu od wód morskich;
- d. nawierzchnia terenu zaplecza budowy powinna być odpowiednio uszczelniona, wykluczając możliwość migracji zanieczyszczeń (szczególnie ropopochodnych) do gruntu i do wód;
- e. materiały budowlane magazynować na powierzchniach uszczelnionych;
- f. w fazie realizacji miejsca parkingowe dla maszyn i środków transportu zorganizować w ramach zaplecza budowlanego;
- g. do budowy należy wykorzystywać tylko materiały budowlane przyjazne dla środowiska naturalnego, powszechnie używane w budownictwie wodno-melioracyjnym, niestanowiące skażenia i zagrożenia dla otaczającego środowiska pośrednio i bezpośrednio, w tym szczególnie dla wód;

- h. materiały i odpady składować możliwie jak najdalej od obszaru wodnego;
- i. wszelkie prace prowadzone na obszarze wód morskich oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie powinny być prowadzone ze szczególną starannością, tak aby wykluczyć przedostanie się zanieczyszczeń (stałych i ciekłych) do środowiska morskiego;
- j. prace związane z wykopami należy prowadzić możliwie w jak najkrótszym czasie, a wykopy zabezpieczać w miarę możliwości przed przedostawaniem się do nich wód opadowych i spływów z powierzchni terenu;
- k. zaplecze budowy wyposażyć w środki sorpcyjne do zbierania ciekłych substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych, w przypadku ich wycieku;
- l. w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi;
- m. w razie konieczności należy niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami;
- n. w przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy zastosować mechaniczne ich zbieranie z powierzchni wody oraz sorbenty;
- o. roboty ziemne fundamentowe należy prowadzić pod stałym nadzorem geotechnicznym zgodnie z *Dokumentacją geologiczno-inżynierską określającą warunki geologiczno-inżynierskie w podłożu inwestycji (...)*, (Inżynieria wielkopolska Sp. z o.o. Sp. k.; grudzień 2019).

2.2 W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:

- a. należy organizować prace budowlane w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów;
- b. odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych i przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami;
- c. w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom;
- d. odpady niebezpieczne gromadzić w miejscu do tego wyznaczonym i przystosowanym, w szczelnych, zamykanych pojemnikach odpowiednio oznaczonych oraz odpornych na działanie substancji niebezpiecznych;
- e. miejsca magazynowania odpadów oznakować oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i zwierząt;
- f. należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami;
- g. mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne jest niedozwolone;
- h. urobek z trałowania zdeponować w obrębie projektowanej rampy stałej.

2.3 W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:

- a. prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu należy prowadzić tylko w porze dziennej tj. między godziną 6.00 a godziną 22.00;
- b. stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- c. stosować maszyny i urządzenia o możliwie niskim poziomie emisji hałasu;
- d. stosować odpowiedni system organizacji pracy i wyłączać silniki urządzeń niepracujących w danej chwili;
- e. zraszać wodą plac budowy (zależnie od potrzeb);
- f. ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
- g. w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz technologię prac budowlanych;
- h. uważnie ładować materiały sypkie wykorzystywane podczas budowy oraz przykrywać je podczas transportu i składowania celem minimalizacji pylenia wtórnego.

2.4 W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:

- a. podczas budowy zapewnić możliwość korzystania z zaplecza socjalnego;

- b. wody opadowe i roztopowe z rampy kierować powierzchniowo do Basenu Atlantyckiego z wykorzystaniem technologicznych spadków konstrukcji;
- c. wody opadowe i roztopowe z Nabrzeża Rozładunkowego kierować jak dotychczas do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- d. ścieki sanitarne kierować jak dotychczas do istniejącej sieci kanalizacyjnej.

2.5 W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania znaczącego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

- a. zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- b. podczas realizacji przedsięwzięcia nie naruszać powierzchni gruntów poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac;
- c. podczas prac budowlanych nie zniszczyć roślinności znajdującej się poza terenem objętym inwestycją;
- d. niedopuszczalne jest magazynowanie na placu budowy niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby oraz magazynowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu odpadów, ścieków itp.;
- e. w odniesieniu do gatunków objętych ochroną należy przestrzegać zapisów art. 52 i 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098).

2.6. Ponadto zgodnie z uzgodnieniem uzyskanym w toku postępowania od Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:

- a. zaniechać wszelkich działań mogących doprowadzić do zaburzeń reżimu hydrologicznego i hydrogeologicznego obszaru objętego planowanym przedsięwzięciem i jego sąsiedztwa,
- b. ograniczać i usuwać z powierzchni wody na bieżąco wszelkie zanieczyszczenia powstałych w wyniku prowadzonych prac, zaś stosowanie środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód morskich węglowodorów ropopochodnych, jest możliwe jedynie po uzyskaniu każdorazowej zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,
- c. każdorazowo powiadamiać Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i Kapitanat Portu Świnoujście, w którego w zakresie właściwości terytorialnej działania jest niniejszy obszar wód, o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem zanieczyszczeniem wód morskich,
- d. przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, w przypadku prowadzenia prac na obszarze wód morskich, należy uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót,
- e. realizacja przedsięwzięcia powinna odbywać się w sposób nieistwarzający zagrożenia dla ludzi, środowiska i bezpieczeństwa żeglugi oraz w sposób wykluczający przedostawanie się zanieczyszczeń do środowiska, a także zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym w szczególności z przepisami: Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2013 r. poz. 2932, z późn. zm.),
- f. przed przystąpieniem do prac na akwenu Inwestor powinien uzyskać decyzję Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie - zgodę na zajęcie akwenu na podstawie art. 27r. ust. 1 oraz ust. 2 ustawy o obszarach morskich,
- g. z uwagi na zakres spraw należący do organów administracji morskiej zgodnie z art. 42 ustawy o obszarach morskich i zapewnienie bezpiecznego korzystania z przestrzeni morskiej Wykonawca przedsięwzięcia jest zobowiązany do informowania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o terminach rozpoczęcia i zakończenia prac przez jednostki pływające, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tych rejonach,

(Pozostałe warunki znajdują odzwierciedlenie w pkt 2 rozstrzygnięcia niniejszej decyzji).

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

- 3.1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie 2 decyzji.
- 3.2. Przedsięwzięcie należy zaprojektować w wariantcie wskazanym przez wnioskodawcę i wykonać zachowując następujące główne założenia projektowe:
- przebudować i wzmocnić istniejące Nabrzeże Rozładunkowe na odcinku 240 m, z jednoczesnym wyjściem na wodę o 2 m;
 - zbudować rampę stałą w narożniku basenu Atlantyckiego obejmującą 40 m Nabrzeża Rozładunkowego oraz 30 m Nabrzeża TOP, zachowując szerokość konstrukcyjną 40 m i eksploatacyjną 36 m;
 - wykonać umocnienie dna przy nowo wykonanej ścianie szczelnej oraz rampie na gł. technicznej -9,5m;
 - zbudować dalbę z systemem odbojowym, zabezpieczającą narożnik Nabrzeża Rozładunkowego i Nabrzeża Rybackiego na wejściu do Basenu Atlantyckiego.

4. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:

1. Należy przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.
2. Regularnie przeprowadzać przeglądy i kontrolować stan techniczny urządzeń podczyszczających wody opadowe.

5. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

Uzasadnienie

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 19.04.2021 r. wpłynął wniosek , działającego z upoważnienia EURO TERMINAL Real Estate Sp. z o.o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Stanowisko do przeładunków statków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu Top na terenie Euroterminal Real Estate Sp. z o. o. w morskim porcie Świnoujście.*

Zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy OOS, wnioskodawca przedłożył:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia w czterech egzemplarzach wraz z jej zapisem na informatycznym nośniku danych,
- kopię mapy ewidencyjnej,
- mapę z zaznaczonym terenem realizacji inwestycji wraz z buforem 100 m,
- wypisy z rejestru gruntów,
- kopię upoważnienia do występowania w imieniu inwestora,
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej,
- kopię wypisu i rysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części lądowej,
- informację nt. braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla działki morskiej.

Przedłożona dokumentacja sprawy nie spełniała wymagań podyktowanych art. 74 ustawy OOS, w związku z czym pismem z dnia 30.04.2021 r. wezwano do jej uzupełnienia. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 10.05.2021 r.

Postępowanie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego częściowo na obszarach morskich (dz.nr 1/18 obręb Warszów 14, w związku z czym zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. c) ustawy OOS właściwym do jej wydania jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Na podstawie jako § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 66 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących

potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z kwalifikacją przedsięwzięcia do wniosku o wydanie decyzji załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia.

W toku postępowania określono jego Strony oraz pismem z dnia 20.05.2021 r., znak: WONS-OŚ.420.11.2021.KS zawiadomiono o wszczętym postępowaniu.

Z uwagi na konieczność uzupełnienia danych zawartych w przedłożonej dokumentacji pismem z dnia 28.05.2021 r. wezwano wnioskodawcę o złożenie stosownych wyjaśnień. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 10.06.2021 r.

W toku postępowania mając na uwadze art. 64 ustawy OOS, pismami z dnia 17.06.2021 r. wystąpiono o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu, Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W dniu 24.06.2021 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie informujące o przedłużeniu terminu na wydanie opinii do dnia 16.07.2021 r.

W dniu 29.06.2021 r. do tutejszego urzędu wpłynęła opinia Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (pismo z dnia 29.06.2021 r., znak: ONS.ZNS.403.4.2021.UC), w której organ inspekcji sanitarnej nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 02.07.2021 r. do tutejszego urzędu wpłynęło zawiadomienie Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie o przedłużeniu terminu na zajęcie stanowiska do dnia 29.07.2021 r.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w piśmie z dnia 14.07.2021 r., znak OW.52010.11.21.AZ (11) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Wszystkie warunki znajdują swoje odzwierciedlenie w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W dniu 29.07.2021 r. do tutejszego urzędu wpłynęło wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP z dnia 27.07.2021 r., znak: SZ.RZŚ.4.4360.137.2021.JP. W związku z powyższym pismem z dnia 30.07.2021 r. wezwano wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Dyrektora ZZ.

W dniu 10.08.2021 r. do tutejszego urzędu wpłynęło uzupełnienie odnoszące się do kwestii poruszonych przez Dyrektora ZZ. W związku z powyższym pismem z dnia 13.08.2021 r. tutejszy organ ponownie zwrócił się do organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną o opinię przekazując stosowne uzupełnienie.

Z uwagi na konieczność dokonania czynności administracyjnych i związanymi z nimi terminami wynikającymi z ustawy OOS, w tym m. in. oczekiwanie na uzyskanie opinii organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną, sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie wynikającym z obowiązujących przepisów. W związku z tym zawiadomieniem z dnia 23.08.2021 r. poinformowano strony o wyznaczeniu nowego terminu zajęcia stanowiska tj. do dnia 30.09.2021 r.

W dniu 27.08.2021 r. do tutejszego organu wpłynęła opinia Dyrektora ZZ w Szczecinie PGW WP z dnia 26.08.2021 r., w której organ stwierdził, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniach.

Mając na uwadze zebrany materiał dowodowy, zgodnie z art. 10 ustawy Kpa, przed wydaniem wnioskowanej decyzji, pismem z dnia 02.09.2021 r., znak: WONS-OŚ.420.11.2021.KS.KM organ zawiadomił strony o możliwości zapoznania się z przedłożoną i wypracowaną dokumentacją oraz o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie.

W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy. W związku z powyższym niniejsza decyzja została wydana w oparciu o zebrany materiał dowodowy.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy OOS właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności planowanych działań z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dla obszaru opracowania obejmującego działkę 1/18 obręb 0014

Warszów tj. wewnętrzne wody morskie nie obowiązują ustalenia planistyczne. Dla lądowej części obszaru opracowania obowiązują ustalenia Uchwały Nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia” (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 22, poz. 425). Przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami ww. aktu prawa miejscowego.

W wyniku analizy uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz przedłożonych przez wnioskodawcę materiałów stwierdzono, co następuje.

Lokalizacja

Obszar objęty zamierzeniem inwestycyjnym znajduje się w Świnoujściu, w granicach portu morskiego. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie działek nr 169/1 oraz 1/18 obręb 0014 Warszów.

Działka nr 169/1 to tereny przemysłowe, natomiast działka nr 1/18 jest to wewnętrzne wody morskie.

Teren przedsięwzięcia (stanowisko do przeładunków statków), graniczy:

- od strony północnej i wschodniej, z istniejącym Nabrzeżem Rozładunkowym i Nabrzeżem TOP (dz. nr 169/1),
- zachodniej i południowej z wodami Basenu Atlantyckiego (dz. wodna nr 1/18).

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach wodno-błotnych, nie znajduje się w obszarze wybrzeży. Nie znajduje się na obszarach górskich i leśnych. Inwestycja nie będzie realizowana na terenie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej ani na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Zakres przedsięwzięcia

Obecnie Nabrzeże Rozładunkowe, o konstrukcji płytowej typu ciężkiego, wykorzystywane jest do przeładunków ładunków cargo różnego typu na paletach, konstrukcji różnego typu, kontenerów, śmigieł itp. Obsługiwane jest przez jednostki o długości maks. 185 m i zanurzeniu do 8,5 m. Przeładunki wykonywane są przy pomocy żurawi samojezdnych o nośności 180 t i 280 t. Nabrzeże zamykające TOP, o konstrukcji płytowej typu ciężkiego, w chwili obecnej wykorzystywane jako nabrzeże postojowe dla różnego rodzaju sprzętu pływającego i mniejszych jednostek.

Celem przedsięwzięcia jest rozbudowa systemu przeładunków intermodalnych w porcie, wychodząc naprzeciw zwiększonemu zapotrzebowaniu na ten rodzaj transportu teraz i w przyszłości.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stanowiska do przeładunków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu TOP na terenie EUROTERMINAL Real Estate w porcie Świnoujście.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi następujące elementy:

- przebudowa i wzmocnienie 240 m istniejącego Nabrzeża Rozładunkowego, z jednoczesnym wyjściem w wodę o 2 m,
- budowa rampy stałej w narożniku Basenu Atlantyckiego obejmującej 40 m Nabrzeża Rozładunkowego oraz 30 m Nabrzeża TOP, o szerokości konstrukcyjnej 40 m i eksploatacyjnej 36 m,
- budowa dalby z systemem odbojowym, zabezpieczającej narożnik Nabrzeża Rozładunkowego i Nabrzeża Rybackiego na wejściu do Basenu Atlantyckiego przy trudnych warunkach pogodowych.

Powyższy zakres przedsięwzięcia będzie elementem rozbudowy systemu przeładunków intermodalnych w porcie. Przebudowane nabrzeże obsługiwać będzie jednostki typu Ro-Pax o długości maksymalnej 218 m. Na stanowisku przeładowywane będą głównie samochody ciężarowe i naczepy drogowe oraz ładunki cargo na paletach.

Analizowane warianty

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją sprawy wnioskodawca analizował dwa warianty przedsięwzięcia: lokalizacyjny oraz technologiczny.

Wariant lokalizacyjny polegał na realizacji inwestycji w granicach Basenu Bałtyckiego przy Nabrzeżu Wyposażeniowym. Został on odrzucony ze względu na bardzo wysoki koszt budowy związany z dużym zakresem wzmocnienia istniejącego nabrzeża oraz koniecznością 100% odbudowy Nabrzeża NOK zamykającego basen, przy którym mogła być zlokalizowana rampa. Ponadto w tym wariantcie

znaczącym kosztem byłyby roboty pogłębiarskie – obecna głębokość wynosi ok. 5 m a wymagana głębokość eksploatacyjna to 9,5 m wraz z kanałem podejściowym.

W wariantcie wybranym do realizacji basen posiada już wymaganą głębokość eksploatacyjną, a budowa rampy wymaga jedynie wzmocnienia jego 2 sekcji. Ponadto lokalizacja ta ma doskonały dostęp do istniejących dróg wewnętrznych o parametrach wymaganych projektowymi obciążeniami pojazdów specjalnych oraz bezpośrednim połączeniem z istniejącym dużym parkingiem zewnętrznym i dalej z drogami krajowymi.

W odniesieniu do wariantu technologicznego przeanalizowano możliwość zakotwienia poprzez iniekcyjne kotwy instalowane pod kątem np. 35° i przechodzące pod istniejącą konstrukcją nabrzeża. W tym przypadku, z powodu braku dokumentacji powykonawczej istniejącego nabrzeża i brakiem możliwości dokładnej lokalizacji istniejącego układu palowego, zachodziło niebezpieczeństwo jego uszkodzenia, a co za tym idzie również całej konstrukcji nośnej nabrzeża. Odbudowa uszkodzonych elementów byłaby bardzo kosztowna i wiązała się ze znacznym zakresem dodatkowych robót rozbiórkowych. Wariant inwestorski polega na zakotwieniu tradycyjnym do ławy/fundamentu żelbetowego posadowionego na palach żelbetowych bezpośrednio za istniejącą płytą nabrzeża oraz poprzez układ ściąągów stalowych i płyty żelbetowej spinających konstrukcję istniejącą z konstrukcją nową.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż z uwagi na lokalizację inwestycji na terenie przekształconym i intensywnie użytkowanym oraz fakt, iż stanowi on rozbudowę istniejącego przedsięwzięcia, wszystkie analizowane warianty mają podobny wpływ na środowisko przyrodnicze. Biorąc natomiast pod uwagę zakres prac w wariantach alternatywnych oraz wynikające z tego uciążliwości związane z fazą budowy, w opinii tutejszego organu wariant wybrany do realizacji jest bardziej korzystny dla środowiska.

Ponadto biorąc pod uwagę kryteria analizy wariantowej wybrany wariant jest również uzasadniony ekonomicznie.

Proces technologiczny

Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z prowadzeniem procesów produkcyjnych. Nabrzeże będzie wykorzystywane w sposób tożsamy do istniejącego tj. załadunku i rozładunku statków. Po zrealizowaniu inwestycji nie zmieni się sposób wykorzystania terenu portowego w rejonie nabrzeży jak i wód akwenu. Przebudowa odcinka Nabrzeża Rozładunkowego nie zmienia jego funkcji tylko sposób załadunku/rozładunku statków – z załadunku przy pomocy sprzętu portowego (żurawi portowych i wózków widłowych) na system intermodalny (towary/produkty dostarczone transportem kołowym bezpośrednio na pokład statku i w ten sam sposób rozładowywane). Realizacja inwestycji nie wpływa na zwiększenie zatrudnienia ani ilości statków mogących cumować jednocześnie. Należy zaznaczyć, iż ilości jednostek i ilości zwinięć zależą od podpisanych kontraktów, ale nie mogą przekroczyć pojemności portu, na który został zaprojektowany.

Ponadto autorzy dokumentacji podkreślają, iż z uwagi na przyjętą technologię skróceniu ulegnie czas załadunku i rozładunku.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia wykonano inwentaryzację przyrodniczą. Obszar inwestycji to antropogenicznie przekształcony teren portu morskiego w Świnoujściu, który nie przedstawia istotnej wartości przyrodniczej.

W części planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na lądzie. Teren jest przekształcony antropogenicznie, jest wybetonowany. Występujące gatunki należą do synantropijnych, ruderalnych i segetalnych. Zinwentaryzowane gatunki to m.in.: wiechlina roczna, żmijowiec zwyczajny, marchew zwyczajna, stulisz Loesela, cykoria podróżnik, wiesiołek dwuletni, gwiazdnica pospolita, bylica pospolita, pokrzywa zwyczajna, mniszek pospolity, krwawnik pospolity, babka lancetowata. Przedmiotowe gatunki nie tworzą cennego siedliska przyrodniczego.

W granicach działki wodnej nie ma roślinności. Brak jest roślin zakorzenionych w dnie oraz roślin z liśćmi pływającymi. Brak jest również roślinności szuwarowej. Brzeg Basenu Atlantyckiego jest obetonowany.

Teren przedsięwzięcia nie jest wykorzystywany przez herpetofaunę czy teriofaunę.

Obszar inwestycji nie jest wykorzystywany przez ptaki w okresie lęgowym oraz nie stanowi miejsca ich stałego bytowania. Podczas inwentaryzacji terenu inwestycyjnego i jego sąsiedztwa od strony wody zidentyfikowano następujące gatunki ptaków: czapla siwa, krzyżówka, śmieszka, mewa srebrzysta, kormoran. Od strony lądu zinwentaryzowano srokę, wróbla, gołębia miejskiego i pliszkę

siwą. Ptaki były obserwowane na przelotach oraz podczas odpoczynku. Na terenie inwestycyjnym brak jest miejsc dogodnych miejsc lęgowych dla ptaków - w rejonie planowanych do wykonania prac brak jest szuwarów stanowiących atrakcyjne miejsca dla większości z wspomnianych gatunków ptaków.

Na badanym terenie nie stwierdzono gatunków chronionych w zakresie fauny środowiska wodnego. Autor inwentaryzacji wskazuje jedynie, iż wody Basenu Atlantyckiego są częścią Cieśniny Świny. Cieśnina natomiast jest korytarzem migracji ryb słodkowodnych, wędrownych i morskich, m.in. sandacza, leszcza, szczupaka, okonia, płoci, miętusa, troci. W związku z tym potencjalnie możliwe jest sporadyczne pojawianie się ichtiofauny w wodach Basenu Atlantyckiego. Należy zaznaczyć, iż teren wód morskich w obrębie Basenu Atlantyckiego jest obecnie bardzo intensywnie użytkowany. W roku 2020 przy Nabrzeżu Rozładunkowym cumowały 241 statki. Obecnie przy nabrzeżu cumują często jednocześnie dwie jednostki co 1 do 2 dni. Mając na uwadze dotychczasowe wykorzystanie wód basenu poprzez jednostki pływające, pojawienie się ichtiofauny w rejonie przedsięwzięcia jest mało prawdopodobne. W związku z powyższym tutejszy organ uznał, iż nie dojdzie do negatywnego wpływu na ichtiofaunę.

Teren przedsięwzięcia położony jest poza granicami obszarowych form ochrony przyrody.

Najbliższą zlokalizowaną powierzchniową formą ochrony przyrody jest obszar Natura 2000 - teren mający znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam PLH320019, którego granice oddalone są od terenu inwestycji o ok. 800 m. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia na terenach przekształconych, intensywnie wykorzystywanych, jak również brak ingerencji w siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków, dla ochrony których powołano wyżej wymieniony obszar Natura 2000, uznano, iż inwestycja nie będzie miała wpływu na elementy środowiska przyrodniczego stanowiące przedmioty ochrony w tym obszarze.

Podsumowując, uznano, że z uwagi na fakt, iż teren inwestycyjny jest już przekształcony, poddany silnej antropopresji i nie przedstawia cennych walorów przyrodniczych. Przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, przy spełnieniu warunków dotyczących ochrony środowiska przyrodniczego, określonych w niniejszej decyzji, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przyrodę tego terenu.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

W trakcie fazy budowy zostaną podjęte prace, które będą się wiązały z ingerencją w środowisko gruntowo-wodne.

Potencjalne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego może być spowodowane:

- zaangażowaniem niesprawnych maszyn, urządzeń budowlanych i transportowych, awariami bądź kolizjami,
- nieprawidłowo prowadzonymi robotami ziemnymi,
- nieprawidłowo prowadzonymi robotami w obrębie wód morskich i ich sąsiedztwie,
- nieprawidłowo prowadzoną gospodarką sprzętową, ściekową i odpadową.

Prace związane z przedsięwzięciem realizowane będą z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, gruntowo-wodnych, istniejącej infrastruktury i zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z opinią geotechniczną (*Dokumentacja geologiczno-inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie w podłożu inwestycji (...)*, Inżynieria wielkopolska Sp. z o.o. Sp. k.; grudzień 2019) w obszarze inwestycji występują bardzo skomplikowane warunki gruntowe. Mając na uwadze treść opinii wnioskodawca zobowiązał się do wykonania prac zgodnie z zaleceniami wskazanymi w opinii, w tym prowadzenia prac pod stałym nadzorem geotechnicznym, co również zostało unormowane warunkiem niniejszej decyzji.

Niniejsza decyzja zawiera ponadto inne warunki, przy spełnieniu których oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne będzie zminimalizowane. Należy przy tym zaznaczyć, iż potencjalny wpływ na środowisko gruntowo-wodne z fazy realizacji będzie ograniczony w czasie.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarze Dorzecza Odry na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) „Zalew Szczeciński” TWIWB8. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się słabym potencjałem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanem ogólnym. Ponadto została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zgodnie z uzyskanym stanowiskiem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP, celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału

ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono dla przedmiotowej JCWP do roku 2027 z powodu kilkudziesięcioletniego oddziaływania antropogenicznego, które doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są usuwane z osadów, a dostawy z ładu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Przedsięwzięcie będzie realizowane również w granicach jednolitej części wód podziemnych GW60001. W Planie gospodarowania wodami dla przedmiotowej części GW60001, jej stan oceniono jako słaby, a ryzyko nieosiągnięcia celów jako zagrożone. Przyczyną słabego stanu niniejszej JCWPd jest m.in. ascenzja wód zasolonych z poziomu kredowego do poziomu czwartorzędowego w wyniku wysokiego poboru wód w ujęciach rejonu Świnoujścia oraz stwierdzonych trendów rosnących wartości PEW i Cl; przekroczenie zasobów odnawialnych, zniekształcenie stosunków wodnych. Celami środowiskowymi dla tej JCWPd jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego ilościowego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów przedłużono do 2027 r. z powodu braku możliwości technicznych.

Analizowany teren leży poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, poza obszarem ochronnym zbiorników śródlądowych, poza strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz poza obszarem wyznaczonym do celów rekreacyjnych.

Inwestycja zlokalizowana jest natomiast na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

W ramach prowadzonego postępowania uzyskano opinię Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, który potwierdził brak negatywnego wpływu przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód.

Gospodarka wodno-ściekowa.

W trakcie fazy budowy odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe oraz ścieki bytowe.

Ścieki bytowe będą odprowadzane do istniejących sieci kanalizacyjnych, natomiast wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo. Wykonawcy robót budowlanych udostępnione zostaną pomieszczenia sanitarne znajdujące się na terenie terminala.

W trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia również będą powstawały ścieki bytowe oraz nastąpi odprowadzanie wód opadowych i roztopowych. Nie będą powstawały ścieki technologiczne. Obecnie zaopatrzenie w wodę i odprowadzanie ścieków z terenu terminala realizowane jest na podstawie umowy z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Świnoujściu. Nie przewiduje się zmian w tym zakresie.

Ścieki bytowe odprowadzane są i nadal będą do miejskiej kanalizacji sanitarnej, natomiast odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z rampy odbywać się będzie do Basenu Atlantyckiego z wykorzystaniem spadków konstrukcji, a odprowadzanie wód opadowych z Nabrzeża Rozładunkowego prowadzone będzie jak dotychczas tj. do istniejącej kanalizacji deszczowej. Przewidywana ilość odprowadzanych wód opadowych to 16,5 l/s. Istniejący system jest wyposażony w urządzenia podczyszczające.

Gospodarka odpadami.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą następujące rodzaje odpadów (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10)):

- 15 – odpady opakowaniowe,
- 17 – odpady z budowy i remontu obiektów budowlanych,
- 20 – odpady komunalne.

Dla analizowanej inwestycji część wydobytej gleby zostanie wykorzystana do celów budowlanych w stanie naturalnym.

Powstające odpady będą tymczasowo magazynowane na terenie budowy w sposób selektywny w wyznaczonych do tego miejscach, w specjalnych, wielkogabarytowych pojemnikach, odpady o mniejszych gabarytach magazynowane będą w kontenerach, odpady niebezpieczne (jeżeli takie wystąpią) magazynowane będą w odrębnych, zamkniętych pojemnikach/kontenerach, ustawionych na utwardzonej powierzchni.

Miejsca magazynowania odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich, po zebraniu partii transportowej odpady będą przekazywane specjalistycznym podmiotom posiadającym stosowne decyzje w zakresie gospodarowania odpadami.

Sposób postępowania z odpadami został uregulowany w warunkach niniejszej decyzji.

Na potrzeby planowanej inwestycji przeprowadzone będzie trałowanie dna. Zakres tych prac wykonany będzie dla potrzeb wyrównania dna przed położeniem jego projektowanego umocnienia. Ewentualny nadmiar gruntu w szacowanej ilości ok. 500 m³ zostanie zdeponowany w obrębie projektowanej rampy stałe, która zostanie wypełniona dowiezionym piaskiem jako element konstrukcyjny. Wobec powyższego zdeponowane ilości gruntu nie stanowią odpadu.

Podczas eksploatacji powstaną następujące rodzaje odpadów: opakowania z papieru i tektury; opakowania z tworzyw sztucznych; zmieszane odpady opakowaniowe; zużyte opony; zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13; zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 15; baterie i akumulatory ołowiowe; inne baterie i akumulatory, bateria alkaliczne (z wyłączeniem 16 06 03); niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne.

Wszystkie odpady na terenie przedmiotowej inwestycji będą magazynowane selektywnie, w odpowiednich pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu środowiska. Wszystkie odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne uregulowania prawne w tym zakresie.

Emisja pyłów i gazów do powietrza.

W czasie robót budowlanych wystąpi niezorganizowana emisja gazów lub pyłów do powietrza powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych napędzanych olejem napędowym, w tym środków transportu i maszyn budowlanych. Ze względu na charakter prac możliwe jest wystąpienie następujących oddziaływań: zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach (tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne), zwiększona ilość pyłów, związana z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów oraz bardziej intensywnym ruchem pojazdów po terenie budowy.

Emisja z fazy realizacji inwestycji będzie miała charakter przejściowy. Uciążliwości powstające na tym etapie ustaną po zakończeniu prowadzonych prac. Niemniej w celu ograniczenia tego rodzaju uciążliwości w niniejszej decyzji nałożono na inwestora stosowne warunki w tym zakresie.

Obecna eksploatacja istniejących nabrzeży planowanych do przebudowy/modernizacji nie jest związana ze znaczącą emisją gazów i pyłów do powietrza, czego dowodem jest aktualny stan jakości powietrza na obszarze realizacji przedsięwzięcia. Obecnie wartości stężeń substancji normatywnych na terenie planowanej inwestycji są znacznie niższe od obowiązujących.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z emisją do powietrza z produkcyjnych procesów technologicznych, a jedynie z emisją pochodzącą z jednostek cumujących oraz środków transportu.

Mając powyższe na uwadze, nie przewiduje się, żeby funkcjonowanie zmodernizowanych nabrzeży miało znaczący wpływ na emisję gazów i pyłów do powietrza i w konsekwencji na jakość powietrza w rejonie inwestycji.

Emisja hałasu

Podczas realizacji inwestycji dojdzie do emisji hałasu do środowiska. Związane to będzie bezpośrednio z rodzajem wykonywanych prac. Główne źródło hałasu stanowić będzie praca maszyn budowlanych, pojazdów transportowych oraz innych urządzeń i narzędzi niezbędnych do wykonywania prac na placu budowy. Hałas powodowany pracą sprzętu budowlanego jest hałasem o natężeniu zmiennym w czasie w sposób nieregularny, zależnym od chwilowych uwarunkowań, głównie od charakteru wykonywanych w danym momencie robót budowlanych. Wszelkie uciążliwości pochodzące z fazy budowy będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac.

Emisja hałasu do środowiska w fazie eksploatacji pochodzić będzie z przyptywających/odpływających jednostek, pojazdów wykorzystywanych w procesie załadunku/rozładunku, pojazdów odbierających przewożone towary.

Autorzy analizy akustycznej dokonali kwalifikacji akustycznej terenu mając na względzie zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz aktualne wykorzystywanie terenów sąsiednich. Najbliższym terenem z zabudowa mieszkaniową jest sąsiadująca z terenem inwestycyjnym działka nr 173/4. Zgodnie z uwarunkowaniami planistycznymi określonymi w Uchwale Nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia”, znajduje się ona w granicach terenu elementarnego TP.V.C.07 o przeznaczeniu portowym, wobec czego nie stanowi terenu chronionego akustycznie. Niemniej jednak z uwagi na sąsiedztwo przedmiotowej zabudowy, celem minimalizacji

oddziaływań i uciążliwości dla pobliskich mieszkańców nałożono na wnioskodawcę warunki dotyczące organizacji pracy w fazie budowy.

Najbliższym terenem podlegającym ochronie przed hałasem jest znajdujący się w odległości ok. 310 m od obszaru inwestycji Zespół Szkół Morskich (budynki związane z czasowym pobytem dzieci i młodzieży). Pomiedzy terenem planowanego przedsięwzięcia a terenem chronionym akustycznie występują tereny przemysłowe oraz istnieją inne obiekty, które w odniesieniu do oddziaływania akustycznego będą ekranować tą emisję.

W odniesieniu do terenu szkoły, z uwagi na odległość od terenu objętego zamierzeniem inwestycyjnym oraz skalę przedsięwzięcia w porównaniu do stanu istniejącego, nie przewiduje się możliwości znaczącego pogorszenia klimatu akustycznego.

Wpływ inwestycji na zabytki i krajobraz kulturowy

Obszar opracowania to teren przemysłowy (portowy), przekształcony antropogenicznie. Rejon inwestycji nie przedstawia ponadprzeciętnych walorów krajobrazowych.

Realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie istotnie na zmiany krajobrazu w tym rejonie. Należy zaznaczyć, iż prace realizacyjne polegać będą na modernizacji i przebudowie już istniejącej infrastruktury.

W sąsiedztwie terenu inwestycyjnego nie występują obiekty objęte ochroną konserwatorską.

Oddziaływanie na klimat

Analizując oddziaływanie fazy budowy i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się, że oddziaływanie na klimat można rozpatrywać wyłącznie w skali lokalnej, tj. w odniesieniu do wyznaczonego obszaru i jego bezpośredniego sąsiedztwa.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania na środowisko powodujące wzrost temperatury powietrza zarówno w skali krótkoterminowej, jak i długoterminowej.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie przyczyniała się do negatywnych zmian atmosferycznych, szczególnie nie wystąpi uwalnianie gazów do atmosfery w ilościach mogących być przyczyną efektu cieplarnianego.

Mając powyższe na uwadze można prognozować, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią zagrożenia dla klimatu zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej.

Obszar ograniczonego użytkowania.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii obiektów wymienionych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 poz. 779 ze zm.), dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Konflikty społeczne

W toku postępowania o poszczególne czynności strony były informowane na każdym etapie postępowania. W terminach wskazanych w zawiadomieniach nie wpłynęły żadne wnioski ani uwagi w przedmiotowej sprawie. Przez cały okres prowadzonego postępowania brak było zainteresowania zapoznaniem się z dokumentacją sprawy.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia w kontekście jego lokalizacji i dotychczasowego wykorzystania terenu, nie przewiduje się wystąpienia sytuacji konfliktowych na dalszych etapach inwestycyjnych.

Sytuacje awaryjne

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, nie należy do przedsięwzięć stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

Mając na uwadze powyższe, a zwłaszcza fakt, że planowane do realizacji przedsięwzięcie nie będzie związane z procesami przemysłowymi, magazynowaniem lub transportem, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem, można stwierdzić, że w związku z jego eksploatacją nie zachodzi ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

Potencjalne sytuacje awaryjne mogą wynikać z trudnych do przewidzenia zdarzeń losowych tj. kolizje, awarie maszyn. Takie przypadki podlegają i są likwidowane na bazie odrębnych przepisów portowych tj. „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. – Port Świnoujście” sporządzony przez ZMPSZiŚ S.A. i zatwierdzony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Oddziaływanie transgraniczne.

Z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania planowanej inwestycji nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym.

Wpływ na bioróżnorodność i zmiany klimatyczne

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji w obszarze poddanym dużej presji antropogenicznej nie istnieje ryzyko zmniejszenia bioróżnorodności. Nie przewiduje się także, aby funkcjonowanie inwestycji miało znaczący wpływ na ogólną wielkość emisji gazów cieplarnianych, a tym samym na zmiany klimatu. Ocenia się, że postępujące zmiany klimatu i jego potencjalne skutki dla poszczególnych sektorów gospodarki nie będą miały wpływu na planowane przedsięwzięcie.

Oddziaływanie skumulowane

Inwestycja będzie realizowana na terenach przemysłowych, na których obecnie funkcjonuje stanowisko do przeładunku. W związku z realizacją inwestycji nie zmieni się sposób wykorzystywania tego terenu. Oddziaływanie przedsięwzięcia zgodnie z treścią przedłożonych dokumentów zamyka się w granicach działek inwestora. Mając to na uwadze nie przewiduje się aby doszło do znaczącego oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami.

Mając na uwadze rodzaj i skalę, a także potencjalne uciążliwości związane z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono, że przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na środowisko.

Obowiązek uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie gospodarki odpadami wynika z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.).

Obowiązki dotyczące prowadzenia prac budowlanych w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych wynikają z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 poz. 1219 ze zm.).

Zakaz pogarszania jakości wód gruntowych i zanieczyszczania środowiska gruntowo-wodnego, wymogi w zakresie pozwoleń wodnoprawnych wynikają z przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zm.).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Decyzję wydano w oparciu o:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), stwierdzający, iż w organ administracji załatwia sprawę przez wydanie decyzji,
- art. 84 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), które wskazują na elementy jakie powinna zawierać decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku odstąpienia od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

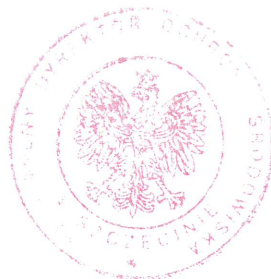
Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 ze zm.) uiszczono opłatę skarbową.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Aleksandra Szustak

Otrzymują:

- 1.
2. Urząd Morski w Szczecinie ePUAP
plac Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin
3. EURO TERMINAL Real Estate Sp. z o. o. ZPO
ul. Jana Sołtana 1, 72-600 Świnoujście

Do wiadomości:

1. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie ZPO
ul. Firlika 19, 71-637 Szczecin
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny ePUAP
ul. Grunwaldzka 72, 72-600 Świnoujście
3. Dyrektor Urzędu Morskiego ePUAP
Plac Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

STARSZY SPECJALISTA
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie

Kerina Suhecka

15.09.2021

NACZELNIK
Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko
i Naprawy Szkód w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie 13

Anna Czyżowicz

Załącznik nr 1 do decyzji nr 11/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia września 2021 r.:
Charakterystyka przedsięwzięcia pn. *Stanowisko do przeładunków statków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu Top na terenie Euroterminal Real Estate Sp. z o. o. w morskim porcie Świnoujście.*

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stanowiska do przeładunków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu TOP na terenie EUROTERMINAL Real Estate w porcie Świnoujście.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie działek nr 169/1 oraz 1/18 obręb 0014 Warszów znajdujących się w granicach administracyjnych gminy Miasto Świnoujście.

Celem przedsięwzięcia jest rozbudowa systemu przeładunków intermodalnych w porcie, wychodząc naprzeciw zwiększonemu zapotrzebowaniu na ten rodzaj transportu teraz i w przyszłości.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stanowiska do przeładunków Ro-Ro Cargo w Basenie Atlantyckim przy Nabrzeżu Rozładunkowym i Nabrzeżu TOP na terenie EUROTERMINAL Real Estate w porcie Świnoujście.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi następujące elementy:

- przebudowa i wzmocnienie 240 m istniejącego nabrzeża Rozładunkowego, z jednoczesnym wyjściem na wodę o 2 m,
- budowa rampy stałej w narożniku Basenu Atlantyckiego obejmującej 40 m Nabrzeża Rozładunkowego oraz 30 m Nabrzeża TOP, o szerokości konstrukcyjnej 40 m i eksploatacyjnej 36 m,
- budowa dalby z systemem odbojowym, zabezpieczającej narożnik Nabrzeża Rozładunkowego i Nabrzeża Rybackiego na wejściu do Basenu Atlantyckiego przy trudnych warunkach pogodowych.

Powyższy zakres przedsięwzięcia będzie elementem rozbudowy systemu przeładunków intermodalnych w porcie. Przebudowane nabrzeże obsługiwać będzie jednostki typu Ro-Pax o długości maksymalnej 218 m. Na stanowisku przeładowywane będą głównie samochody ciężarowe i naczepy drogowe oraz ładunki cargo na paletach.

Przedsięwzięcie polegać będzie na:

- wydzieleniu z istniejącego Nabrzeża Rozładunkowego o całkowitej długości 600 m, odcinka o długości 280 m (sekcje nr 17 do 30) i jego przebudowie i wzmocnieniu poprzez wyjście w kierunku wody o 2 m,
- dobudowaniu rampy stałej o szerokości eksploatacyjnej 36m w narożniku basenu, przy nabrzeżu TOP (sekcja nr 1 i nr 2).

Dodatkowym elementem będzie dalba z systemem odbojowym, zabezpieczająca narożnik nabrzeża Rozładunkowego (sekcja nr 1) na wejściu do basenu przy trudnych warunkach pogodowych.

Przebudowa i wzmocnienie 240 m istniejącego nabrzeża rozładunkowego.

Na terenie morskich wód wewnętrznych projektuje się wykonanie w ramach planowanego przedsięwzięcia następujące prace:

- rozbudowę tj. poszerzenie istniejącej konstrukcji Nabrzeża Rozładunkowego stanowiącą nową linię cumowniczą stanowiska Ro-Ro, na długości 240m,
- budowę nowej rampy stałej o konstrukcji żelbetowej i szerokości konstrukcyjnej 40m
- prace rozbiórkowe - częściową rozbiórkę nadbudowy żelbetowej Nabrzeża TOP, w miejscu rampy oraz częściową rozbiórkę oczepu Nabrzeża Rozładunkowego w miejscu „wysp”,
- budowę dalby przy wejściu do Basenu Atlantyckiego przy narożniku nabrzeża Rozładunkowego i nabrzeża Rybackiego,
- wykonanie umocnienia dna przy nowo wykonanej ścianie szczelnej oraz rampie (na gł. technicznej -9,5m),
- montaż wyposażenia stanowiska promowego (urządzeń odbojowych, pachołów cumowniczych i sztormowych), wykonanie nowej nawierzchni.

Rozbudowa nabrzeża polegać będzie na odsunięciu linii cumowniczej o 2 m na wodę i wybudowaniu na wysokości 3 sekcji o długości 60m (przy rampie) nowej żelbetowej ściany nabrzeża opartej na ścianie szczelnej zintegrowanej z palami stalowymi i zakotwionej przy pomocy kotew poziomych do konstrukcji istniejącej. Na pozostałej długości stanowiska wybudowane zostaną 4 „wyspy” o wym. 2x3m i o konstrukcji wyżej opisanej – dla utrzymania jednakowej linii cumowniczej oraz do zainstalowania systemów odbojowych przewiduje się umocnienie dna materacami betonowymi elastycznymi (alternatywnie gabionami) na długości 60 m (przy nowych sekcjach nabrzeża) i na szerokość rampy.

Budowa rampy stałej w narożniku basenu atlantyckiego.

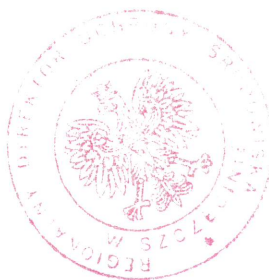
Rampa stała wykonana zostanie w konstrukcji żelbetowej na fundamencie z palościanki i rusztu z pali żelbetowych. Płyta rampy w konstrukcji żelbetowej żebrowej. Nachylenie płyty rampy stałej będzie zmienne celem dopasowania do zanurzenia statku oraz poziomu wody w basenie i wynosić będzie od +2,5m do + 1,5m. Dojazd do rampy będzie odbywał się z istniejącego układu drogowego na terenie EUROTERMINALU. Budowa rampy wymagać będzie częściowej rozbiórki konstrukcji nadbudowy nabrzeża TOP. Nad pozostałą konstrukcją wykonany będzie pomost stanowiący element rampy o stałej rzędnej +2,5m. Wjazd na rampę zostanie wyposażony w sygnalizację świetlną. Rampa obudowana będzie elementami oporowymi.

Budowa dalby z systemem odbojowym

Ze względu na bezpieczeństwo manewrowania promem podczas wejścia i wyjścia z Basenu Atlantyckiego podczas skrajnych dopuszczalnych warunków pogodowych, wynika potrzeba zabezpieczenia narożnika nabrzeża Rozładunkowego i nabrzeża Rybackiego. Zostanie to osiągnięte przez wybudowanie dalby z zamocowanym na niej elastycznym systemem odbojowym. Dalba składa się z zespolonego układu 4 pali stalowych śr. 1000 mm i ciągłego pionowego układu odbojnic elastycznych z panelami ślizgowymi.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Aleksandra Szymborska



STARSZY SPECJALISTA
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie

Karina Sushecka

15.05.2011

NACZELNIK
Wydziału Oceny Oddziaływania na Środowisko
i Zarządzania Szkod w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie

A. Czysowicz