



Szczecin, dnia 17 września 2024 r.

# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS.420.37.2023.PP.25

## **D E C Y Z J A** Nr 12/2024 **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572) - zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c) oraz art. 82 i art. 85 ust. 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 2024 r., poz. 1112) - zwanej dalej ustawą ooś, a także § 2 ust.1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa kolejowo-portowego terminalu do przeladunku towarów, w tym zboża z modernizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej dla firmy FOSFAN S.A”, przedłożonego przez Pana Krzysztofa Kalerta będącego pełnomocnikiem inwestora, którym jest FOSFAN S.A., z dnia 24 listopada 2023 r. (data wpływu do tut. organu w dniu 24 listopada 2024 r.),

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określám:**

### **I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotowe przedsięwzięcia polega na utworzeniu multimodalnego terminala logistycznego dedykowanego dla transportu towarów, w tym zboża, w ramach którego będą obsługiwane statki o nośności większej niż 1350 t. Inwestycja planowana jest w m. Szczecin, przy ul. Nad Odrą 44, częściowo w granicach portu morskiego. Usytuowanie budowli zaplanowano na sąsiadujących ze sobą działkach, należących do Skarbu Państwa, do których prawo wieczystego użytkowania przysługuje spółce Fosfan S.A. Działki inwestycyjne położone są pomiędzy ulicą Nad Odrą a linią brzegową Odry Zachodniej oraz pomiędzy zakładem produkcyjnym Fosfan S.A. a Nabrzeżem Cementowym. Planowana lokalizacja leży bezpośrednio przy linii brzegowej rzeki Odra Zachodnia, przy torze wodnym Szczecin – Świnoujście.

### **II. Istotne warunki korzystania 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:**

1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalistów przyrodników ichtiologa, herpetologa, ornitologa, chiropterologa, z doświadczeniem pracy w terenie. Do obowiązków nadzoru przyrodniczego w szczególności powinno należeć:

- sprawdzanie terenu przed rozpoczęciem prac budowlanych i rozbiórkowych pod kątem występowania stanowisk gatunków chronionych, podjęcie działań przewidzianych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.) w przypadku ich stwierdzenia,
- w części wodnej inwestycji dokonywanie obserwacji podwodnych i nadwodnych obszaru objętego pracami celem określenia czy jest wykorzystywany przez ryby jako tarlisko,
- przeszkolenie pracowników wykonawcy w zakresie sposobów postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt,

- wskazywanie dodatkowych działań chroniących środowisko w przypadku zaistnienia takiej konieczności.
2. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m.in.:
- prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia tj. w godzinach 6.00 do 22.00, z ograniczeniem najbardziej uciążliwych prac w porze wieczornej w godzinach od 18.00 do 22.00, przy czym możliwe jest wykonywanie prac w porze nocnej wyłącznie, jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi, a prowadzone pomiary emisji hałasu nie wykazują przekroczenia dopuszczalnych norm,
  - zastosować w razie konieczności tymczasowe przegrody ekranujące emitowany z terenu budowy hałas w postaci przenośnych ekranów,
  - stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,
  - wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
  - zraszać wodą plac budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody,
  - przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie,
  - unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, pojazdów transportowych itp.,
3. Zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności:
- utwardzić i uszczelnić geomembraną nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, miejsc przeznaczonych do serwisowania pojazdów i maszyn budowlanych, miejsc tankowania pojazdów itp. oraz wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów neutralizujących ewentualny rozlew substancji ropopochodnych;
  - w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych (np. ulewne deszcze), zadasyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane (dla których istnieje ryzyko wypłukiwania substancji i ich ewentualnej infiltracji do gruntu) i odpady niebezpieczne,
  - utrzymywać porządek na terenie budowy i jego zaplecza,
  - wodę pitną dostarczać w formie butelkowanej lub/i z sieci wodociągowej,
  - wodę na cele technologiczne dostarczać beczkowozami,
4. Na bieżąco informować okolicznych użytkowników terenów sąsiednich o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach.
5. Zgodnie z uzyskanym uzgodnieniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:
- W przypadku zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi należy niezwłocznie i na bieżąco je usuwać z wody.
  - W przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych w trakcie prowadzonych prac niezwłocznie i na bieżąco usuwać powstałe zanieczyszczenia z powierzchni wody stosując mechaniczne sposoby ich zbierania z powierzchni wody oraz sorbenty, natomiast w przypadku stosowania środków innych niż mechaniczne, usuwać zanieczyszczenia z powierzchni wód morskich jedynie po uzyskaniu każdorazowej zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
  - Przestrzeń pomiędzy burtą statku i krawędzią nabrzeża powinna być skutecznie zabezpieczona przed rozsypami ładunku przeładowywanego bezpośrednio z lub wagonów kolejowych samochodów za pomocą tradycyjnego chwytaka.
  - W związku z zakładaną możliwością przeładunku na projektowanym nabrzeżu innych niż zboże ładunków masowych, należy stosować chwytaki dedykowane dla poszczególnych rodzajów ładunków, aby zachować ich szczelność związaną ze specyfiką danego ładunku.
  - W przypadku stosowania leja zasypowego do załadunku wagonów kolejowych (lub ewentualnie samochodów ciężarowych) bezpośrednio ze statku, powinien być on wykonany w sposób

maksymalnie redukujący pylenie, np. poprzez osłony przeciwpyłowe lub innego rodzaju systemy aspiracyjne.

- W instrukcji technologicznej należy określić maksymalną siłę wiatru, przy której należy przerwać przeładunek ładunków pyłących, zwłaszcza przy użyciu chwytaka, zapewnić skuteczny sposób utrzymania czystości nabrzeża, przede wszystkim z pyłów i rozsypów przeładowywanych na nim ładunków, aby nie dopuścić do ich przedostania się do wód portowych za pośrednictwem kanalizacji deszczowej.
- Zapewnić skuteczny sposób utrzymania czystości nabrzeża, przede wszystkim z pyłów i rozsypów przeładowywanych na nim ładunków, aby nie dopuścić do ich przedostania się do wód portowych za pośrednictwem kanalizacji deszczowej.
- W celu zapewnienia bezpiecznego korzystania z przestrzeni morskiej zobowiązuje się Inwestora do informowania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o terminach rozpoczęcia i zakończenia prac przez jednostki pływające na obszarze morskim. Warunki i harmonogram przeprowadzenia prac, w szczególności w aspekcie bezpieczeństwa na akwenu, należy uzgodnić z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, bowiem planowane prace nie mogą powodować zakłócenia bezpieczeństwa żeglugi, a przed ich rozpoczęciem powinny być zgłoszone z kilkudniowym wyprzedzeniem do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ze wskazaniem konkretnej lokalizacji prac w celu opublikowania stosownych ostrzeżeń nawigacyjnych.
- W celu składowania ewentualnego urobku wydobytego z wody należy uzyskać wymagane pozwolenia oraz wskazać miejsce odkładania urobku wraz z wykazem sprzętu pływającego. Inwestor zobowiązany jest zatem do przeprowadzenia badań urobku powstałego podczas prac pogłębiarskich przeznaczonego do wybrania lub przemieszczenia oraz jego zagospodarowanie zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o odpadach”. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy uzyskać na to zgodę właściwego dla miejsca odłożenia dyrektora urzędu morskiego.
- Oświetlenie zewnętrzne użyte podczas prac budowlanych oraz decelowe, inne niż oznakowanie nawigacyjne, nie może przypominać oznakowania nawigacyjnego zarówno kolorem, wyglądem, jak i charakterystyką świecenia świateł, nie może utrudniać identyfikacji portowych świateł nawigacyjnych, a także nie może powodować „oślepienia” załóg statków manewrujących w porcie.
- Pracę prowadzić w taki sposób, aby nie przysłonić czytelności światła nawigacyjnego na S krańcu Nabrzeża Cementowego.
- Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich należy przygotować uzgodniony z Kapitanem Portu Szczecin plan bezpiecznej żeglugi wraz ze szczegółowym wykazem jednostek wykonujących prace, z kontaktami całodobowymi oraz wskazaniem pól odkładu urobku.
- Przed przystąpieniem do użytkowania należy dostarczyć do Kapitanatu Portu Szczecin analizę nawigacyjną określającą maksymalne parametry jednostek korzystających z nowo wybudowanego nabrzeża oraz terminalu kontenerowego.
- Prowadzić właściwą gospodarkę odpadową i ściekową, w tym:
  - wytwarzane odpady magazynować w sposób selektywny, niezagrażający środowisku morskiemu, w miejscach do tego przeznaczonych, a następnie zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami,
  - ścieki bytowe z jednostek wykonujących prace odprowadzić do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, a następnie przekazać do portowych urządzeń portowych z jednoczesnym udokumentowaniem każdej z tych operacji zgodnie z właściwymi przepisami,
  - składować materiały i odpady jak najdalej od obszaru wodnego oraz należy zastosować odpowiednie i właściwe zabezpieczenia materiałów sypkich do wykorzystania w fazie budowy przed ich wywiewaniem i nadmiernym pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania. Należy zastosować plandeki osłaniające lub inne osłony, które zmniejszą ryzyko rozsypania oraz zawilgocenia, zapory odpowiednio wytrzymałe w stosunku do siły

parcia stanowiące barierę, oraz zraszacze umożliwiające wiązanie pyłu. Przy właściwym zabezpieczeniu materiałów należy uwzględnić właściwości fizyczne i chemiczne ładunku oraz jego wymagania przeciwpożarowe;

- wydobywać i magazynować odpady stwierdzone podczas robót czerpalnych (np. opony, opakowania metalowe, plastikowe) w odpowiednich miejscach i następnie zagospodarować z odpowiednimi przepisami.

6. Zgodnie z uzyskanym uzgodnieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

- Zaplecze budowlane zlokalizować w możliwie największej odległości od nabrzeża, na utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni.
- Prace związane z wykopami prowadzić w jak najkrótszym czasie, poza okresem intensywnych opadów, w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do wykopów wód opadowych i spływów z powierzchni terenu.
- W przypadku awarii maszyn lub urządzeń i wycieku oleju substancji ropopochodnych użyć sorbentów, będących na wyposażeniu placu budowy, usunąć awarię, przywrócić naturalne warunki gruntowe poprzez usunięcie zanieczyszczonej warstwy glebowej i przekazanie jej uprawnionym podmiotom.
- Tankowanie maszyn budowlanych realizować na wyznaczonym utwardzonym terenie lub poza obszarem inwestycji.
- Nadmiar niezanieczyszczonych mas ziemnych wykorzystać do niwelacji terenu lub przekazać do wykorzystania przez upoważnionego odbiorcę.
- Urobek powstały w wyniku prac pogłębiarskich odkładać na polu refulacyjnym, po uprzednim ustaleniu, iż nie zawiera zanieczyszczeń oraz po uzgodnieniu z zarządcą wybranego pola lub wykorzystać do załadownienia.
- Wodę na etapie budowy do celów socjalno-bytowych pobierać z sieci wodociągowej lub dostarczać butelkowaną, natomiast dla celów technologicznych dostarczać beczkowozami lub pobierać z miejskiej sieci wodociągowej.
- Ścieki bytowe na etapie budowy z zaplecza sanitarnego wprowadzać do kanalizacji sanitarnej lub gromadzić w bezodpływowych zbiornikach (toi-toi) i przekazywać uprawnionym podmiotom.
- Wody opadowe i roztopowe na etapie eksploatacji odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacyjnej, po uprzednim oczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.
- Wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscu do tego przeznaczonym, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne uregulowania w zakresie zagospodarowania odpadów,

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

1. Uwzględnić warunki określone w punkcie II.
2. W ramach przedsięwzięcia zrealizować elementy przedstawione w Załączniku 1 do niniejszej decyzji.
3. Silosy zbożowe wyposażyć w filtry np. typu PKF-1,5.
4. Kosz przyjęciowy wyposażyć w system aspiracyjny, a podnośniki kubełkowe i redlery w punktowe filtry aspiracyjne.

**IV. 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 ooś.**

## V. Nie nakładam na wnioskodawcę obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej.

### Uzasadnienie

W dniu 24 listopada 2024 r. do tut. organu wpłynął wniosek pana Krzysztofa Kalerta działającego z pełnomocnictwa inwestora, którym jest FOSFAN S.A., dotyczący wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa kolejowo-portowego terminalu do przeladunku zboża z modernizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej dla firmy FOSFAN S.A.”.

Na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz biorąc pod uwagę zakres analizowanej inwestycji, zgodnie z treścią rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1839 z późn. zm.), inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 34, tj. jako „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (...), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów”. Z uwagi na częściową lokalizację przedsięwzięcia w granicach obszarów morskich, zgodnie z art. 75 ust. 1 lit. c i art. 75 ust. 7 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Po ustaleniu właściwości miejscowej i rzeczowej, tutejszy organ przystąpił do analizy przedłożonej dokumentacji celem wszczęcia postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania wnioskowanej decyzji. o zapoznaniu się z całością otrzymanych materiałów stwierdził, że przedłożony wniosek nie spełnia wymogów określonych w art. 74 ust. 1 ustawy ooś i tym samym jest niekompletny pod względem formalnym. Wobec tego pismem z dnia 05 grudnia 2023 r. znak: WONS.420.37.2023.PP wezwał pełnomocnika inwestora o uzupełnienie brakujących dokumentów tj. załączników do raportu OOŚ w formie pisemnej, dodatkowej wersji raportu OOŚ zapisanego na elektronicznym nośniku danych, oryginału pisma Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 20 listopada 2023 r. znak: WUiAB-VII.6727.23.2023.TJ dotyczącego wypisu i wyrysów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - opieczętowanej lub opatrzonej podpisem kwalifikowanym Uchwały Nr XXIX/730/17 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Tor Wodny w Szczecinie”, oryginału pisma Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 07 listopada 2023 r. znak: GPG-I.61101.2.23.JS(2) dotyczącego informacji o planie zagospodarowania przestrzennego dla działki nr 930/17 obręb ewidencyjny Nad Odrą 25, wypisów z rejestru gruntów lub innych dokumentów wydanych przez organ prowadzący ewidencję gruntów pozwalających na ustalenie stron postępowania. Przedmiotowy wniosek pod względem formalnym został ostatecznie uzupełniony przez pełnomocnika w dniu 24 stycznia 2024 r. Równocześnie zwrócono się do tut. Organu z prośbą o zmianę nazwy przedsięwzięcia na „Budowa kolejowo-portowego terminalu do przeladunku towarów, w tym zboża z modernizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej dla firmy FOSFAN S.A.”. Powyższa korekta tytułu przedsięwzięcia została uwzględniona w toku prowadzonego postępowania administracyjnego.

Będąc zatem w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ na podstawie przedłożonej dokumentacji określił krąg stron postępowania i pismem z dnia 29 stycznia 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.2 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji pod kątem merytorycznym, tut. organ stwierdził niejasności i z uwagi na konieczność wyjaśnienia i uzupełnienia kwestii merytorycznych, na podstawie art. 50 § 1 Kpa, pismem z dnia 02 lutego 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.3 wezwał pełnomocnika o: wskazanie miejsca gdzie będzie składowany urobek pochodzący z prac pogłębiarskich; przedstawienie wyników analizy akustycznej w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji z uwzględnieniem oddziaływań o charakterze skumulowanym, a także analizy wpływu przedsięwzięcia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji. Ponadto należało wyjaśnić rozbieżności z zakresu wycinki drzew i krzewów oraz przedstawić miejsca prowadzenia badań w zakresie fitoplanktonu, zooplanktonu i makrobentosu. Szczegółowych analiz wymagały także kwestie wpływu realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego na gatunki ichtiofauny, okoliczną strefę ochronną bielika oraz w szerszym zakresie także na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320010. W dniu 27 lutego 2024 r., do tut. organu wpłynęło pismo pełnomocnika, w którym zwrócił się o wydłużenie terminu na przedłożenie uzupełnień do dnia 29 marca 2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, mając na względzie zakres powyższego wezwania, pismem z dnia 28 lutego 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.4 przychylił się do powyższej prośby, wyznaczając termin na złożenie wyjaśnień do dnia 29 marca 2024. Stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia w powyższym zakresie pełnomocnik przedłożył w dniu 28 marca 2024 r. pismem z dnia 27 marca 2024 r.

W toku prowadzonego postępowania zgodnie z treścią art. 77 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zasięgnięto opinii i uzgadniano warunki realizacji przedsięwzięcia z właściwymi organami. W związku z powyższym pismami z 16 kwietnia znak: WONS.420.37.2023.PP.6, WONS.420.37.2023.PP.7, WONS.420.37.2023.PP.8, WONS.420.37.2023.PP.9 wystąpiono z wnioskiem o wydanie opinii do organu inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie), o wydanie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych (Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie) oraz z uwagi na fakt realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim - Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

PPIS w Szczecinie pismem z dnia 09 maja 2024 r. znak: NZ.9022.2.12.2024 (data wpływu do tutejszego organu w dniu 09 maja 2024 r.) zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi pod warunkiem zastosowania wszystkich zaplanowanych przez inwestora rozwiązań technicznych.

PGIS w Szczecinie pismem z dnia 16 maja 2024 r. znak: ONS.ZNS.403.12.2024 (data wpływu do tutejszego organu w dniu 16 maja 2024 r.) zaopiniował pozytywnie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzając, że z przeprowadzonych w raporcie obliczeń wynika, że nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na granicy najbliższego terenu zabudowy mieszkaniowej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ponadto przeanalizowano kwestie związane ze sposobem dostarczania wody na teren inwestycji, odprowadzania ścieków bytowych, również z jednostek cumujących przy nabrzeżu. Uwzględniono także położenie planowanego przedsięwzięcia poza granicami stref ochronnych ujęć wód podziemnych. W podsumowaniu opinii podkreślono, że autorzy raportu ooś wykazali, że realizacja inwestycji nie powinna pogorszyć warunków higieny środowiska w świetle wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz.54).

Dyrektor Urzędu Morskiego postanowieniem z dnia 15 maja 2024 r. znak: WŚ.52011.1.24.AZ(10) uzgodnił realizację inwestycji w odniesieniu do obszaru morskiego, jednocześnie określając warunki dla jego realizacji. Tut. organ nie uwzględnił jednak części z wskazanych przez powyższy organ warunków, z uwagi na fakt, że wynikają one z odrębnych przepisów, w tym m.in. Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r., poz. 54 ze zm.); Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.), Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r., poz. 1072 ze zm.), Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. z 2022 r., poz. 216), Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy Portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2023 r., poz. 2321), Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 ze zm), Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji Morskiej (Dz. U. z 2024 r., poz. 1125). Należy bowiem podkreślić, że obowiązek przestrzegania przepisów prawa powszechnie obowiązującego wynika z art. 87 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jak i z samej mocy poszczególnych aktów normatywnych. W związku z tym nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania. Wobec powyższego nie uwzględniono warunków w poniższym brzmieniu:

1. Wszelkie prace wykonywać przy użyciu sprzętu i maszyn w dobrym stanie technicznym i regularnie poddawanych kontrolom;
2. Powiadamiać Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie za pośrednictwem Kapitana Portu Szczecinie, w którego w zakresie właściwości terytorialnej działania jest niniejszy obszarów wód lub VTS (System

Kontroli Ruchu Statków - Vessel Traffic Services), o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem zanieczyszczeniem wód morskich;

3. Podmiot prowadzący działalność i użytkujący planowane nabrzeże w granicach Portu morskiego w Szczecinie, którego działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych, jest obowiązana do opracowania i aktualizacji planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, zgodnego z art. 23b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”;
4. Zgodnie z art. 27r ust. 1 oraz ust. 2 ustawy o obszarach morskich przed przystąpieniem do prac na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Inwestor winien uzyskać decyzję - zgodę na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót wydaną przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie;
5. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia Inwestor powinien dostarczyć do tut. Urzędu aktualny przebieg geodezyjny linii brzegowej, dokumentację powykonawczą nabrzeża, aktualny plan batymetryczny akwenu oraz atest czystości dna;
6. Dla prac planowanych w ramach przedsięwzięcia Inwestor zobowiązany jest do uzyskania pozwolenia wydawanego na podstawie art. 23 ust.1 ustawy o obszarach morskich zezwalającego na wnoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich.

Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP pismem z dnia 29 kwietnia 2024 r. znak: S.RZŚ.4900.13.2024.EB (data wpływu do tutejszego organu w dniu 02 maja 2024 r.) wezwała o przeprowadzenie analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na jednolita część wód powierzchniowych JCPW, jednolita część wód podziemnych JCWPd, a także doprecyzowanie kwestii związanych z zagospodarowaniem wód opadowych i roztopowych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Powyższe wezwanie pismem z dnia 10 maja 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.10 zostało przekazane do Wnioskodawcy. Stosowne wyjaśnienia wnioskodawca przedłożył w dniu 27 maja 2024 r. W związku z powyższym treść uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, pismem z dnia 04 czerwca 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.11 przekazano Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie. W odpowiedzi na powyższe ww. organ postanowieniem z dnia 18 czerwca 2024 r. znak: S.RZŚ.4900.13.2024.EB (data wpływu do tut. organu w dniu 20 czerwca 2024 r.) uzgodnił realizację przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego i określił warunki jakie należy zastosować na etapie jego realizacji i eksploatacji. Z uwagi na fakt uwzględnienia części z określonych przez organ warunków w obowiązujących przepisach, w przedmiotowej decyzji nie uwzględniono następujących warunków:

1. Stosować sprawne maszyny i urządzenia w celu niedopuszczenia do wycieku substancji ropopochodnych i przedostania się ich do wód i ziemi.
2. Ścieki z jednostek cumujących przy nabrzeżu przekazywać za pomocą sprzętu specjalistycznego (samochody-cysterny) i wywozić na oczyszczalnię ścieków.
3. Wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscu do tego przeznaczonym, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne uregulowania w zakresie zagospodarowania odpadów.

Warunku o brzmieniu „z jednostek cumujących przy nabrzeżu przekazywać za pomocą sprzętu specjalistycznego (samochody-cysterny) i wywozić na oczyszczalnię ścieków” nie uwzględniono, ponieważ szczegółowy sposób postępowania ze ściekami w odniesieniu do jednostek pływających wskazał Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, powołując się na wewnętrzne przepisy Portowe.

Treść przedłożonego przez pełnomocnika inwestora uzupełnienia treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pismami z dnia 04 czerwca 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.12, WONS.420.37.2023.PP.13, WONS.420.37.2023.PP.14 przekazano także Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie, Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie oraz Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie. W odpowiedzi na powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 11 czerwca 2024 r. znak: NZ.9022.2.12.2024 (data wpływu do tut. organu w dniu 11 czerwca 2024 r.) oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 12 czerwca 2024 r. znak: ONS.ZNS.403.12.1.2024 (data wpływu do tut. organu w dniu 12 czerwca 2024 r.), po ponownej analizie uzupełnionej dokumentacji podtrzymały swoje opinie, w których pozytywnie zaopiniowano

realizację inwestycji. Dyrektor Urzędu Morskiego pismem z dnia 10 czerwca 2024 r. znak: WŚ.52011.1.24.AZ(12) poinformował, że przedmiotowe uzupełnienie nie wpływa na treść wydanego w dniu 15 maja 2024 r. pod znakiem: WS.52011.1.24.AZ(10) postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia.

W toku prowadzonego postępowania – w dniu 09 marca 2024 r. do tut. organu wpłynął wniosek Pana Kazimierza Mroczkowskiego Prezesa Fundacji Grand Agro o dopuszczenie do udziału na prawach strony w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Tut. organ po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji pismem z dnia 20 marca 2024 r. znak: WOS.420.37.2023.PP.5 wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalnych poprzez: szczegółowe wykazanie powiązań pomiędzy celami statutowymi organizacji a zakresem i charakterystyką planowanej inwestycji oraz wykazanie interesu społecznego, które uzasadniałyby zasadność udziału Fundacji na prawach strony w postępowaniu. We wskazanym 14-dniowym terminie, wnioskodawca nie przedłożył odpowiedzi na ww. wezwanie, w związku z czym tut. organ poinformował o pozostawieniu wniosku bez rozpoznania, zgodnie z przywołanym w wezwaniu pouczeniem.

Pismem z dnia 14 czerwca 2024 r. (data wpływu do tut. organu w dniu 17 czerwca 2024 r.) Prezes Fundacji Grand Agro ponownie wystąpił z wnioskiem o dopuszczenie fundacji na prawach strony w prowadzonym postępowaniu administracyjnym. Tut. organ po przeanalizowaniu przesłanej dokumentacji postanowieniem z dnia 28 czerwca 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.19 dopuścił ww. podmiot do udziału w postępowaniu zmierzającym do wydania niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na skutek powyższego, zmianie uległa liczba stron postępowania administracyjnego - przekroczyła ona 10, w związku z tym pismem z dnia 09 lipca 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.20 poinformowano, że strony o dalszych czynnościach organu będą informowane w trybie art. 49 Kpa tj. w formie publicznego obwieszczenia, udostępnianego na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej tut. organu.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ustawy o oś obwieszczeniem z dnia 28 czerwca 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.18 organ zawiadomił społeczeństwo o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Informacja o prowadzonych konsultacjach zamieszczona została na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Urzędu Miasta Szczecin. Uwagi i wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych można było składać przez okres 30 dni tj. w dniach od 01 lipca 2024 r. do dnia 30 lipca 2024 r. W powyższym terminie uwagi ze strony społeczeństwa nie zostały złożone.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa obwieszczeniem z dnia 09 sierpnia 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.22 i pismem z dnia 09 sierpnia 2024 r. znak: WONS.420.37.2023.PP.24 poinformował strony postępowania, w tym pełnomocnika o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tut. urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały zgłoszone uwagi do sprawy, dlatego bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c) i art. 75 ust. 7 wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy o oś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz art. 82 i art. 85 ww. ustawy określający zakres treści i uzasadnienia decyzji dla inwestycji wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Niniejsza decyzja została wydana także w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o oś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po potwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, na obszarze inwestycyjnym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty uchwałą Nr XXIX/730/17 Rady Miasta Szczecina dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Tor Wodny” w Szczecinie (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2017 r., poz. 2327). Zgodnie z obowiązującym aktem prawa miejscowego, przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach terenu



elementarnego o symbolu P.T.9011.P.U - obszar terenów obiektów produkcyjnych, składowych, magazynów, przeładunku, z dopuszczeniem usług, funkcji towarzyszących, pomocniczych np. administracyjnych, biurowych z dostępem do akwenów żeglownych. Dopuszcza się m.in. obiekty związane z prowadzeniem działalności wytwórczej, przetwórstwem przemysłowym, produkcją stoczniową, odzyskiem surowców, obiekty związane z wytwarzaniem energii elektrycznej i ciepła, uzdatniania wody, elewatory, chłodnie, obiekty sortowni towarów, obiekty składów i magazynów handlu hurtowego, giełdy towarowe, bazy transportowo-spedycyjne, usługi dystrybucyjno-logistyczne, produkcyjne, rzemiosło, składowanie, sortowanie, konfekcjonowanie towarów itp. Analizując zakres planowanego przedsięwzięcia względem zapisów ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stwierdza się iż projektowany terminal nie będzie kolidował z ustaleniami analizowanego aktu prawa miejscowego.

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w granicach obszarów morskich, organ obowiązany był również odnieść się do informacji o planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, niemniej jak wynika z przedłożonych dokumentów, pismem z dnia 07 listopada 2023 r. znak: GPG-I.61101.2.23.JS(2) Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, poinformował, że dla działki nr 930/17 (nowy numer 930/20) obr. Nad Odrą 25, miasto Szczecin nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych).

Przedmiotowe przedsięwzięcia polega na utworzeniu multimodalnego terminala logistycznego dedykowanego dla transportu towarów, w tym zboża, w ramach którego będą obsługiwane statki o nośności większej niż 1350 t. Kluczowe etapy inwestycji obejmować będą: budowę przyłącza elektroenergetycznego i lokalnej sieci elektrycznej, pogłębienie nabrzeża do 12,5 m oraz realizację robót czerpalnych celem zbudowania toru dojeściowego od toru żeglownego, palowanie terenu, budowę nabrzeża typu ciężkiego dla statków morskich z zanurzeniem 12 m wraz z budową naziomu oraz przyłączy przystosowanych do możliwości ustawienia ciężkiego dźwigu oraz urządzenia załadunkowego na portalu szynowym typu shiploader, budowę silosów magazynowych wraz z wyposażeniem w system transportowy z dołka rozładawczego do silosów oraz z silosów na nabrzeże, rozbudowę istniejącej bocznic kolejowej oraz budowę punktu rozładunku wagonów typu TADS i węglarek, budowę terminala kontenerowego, budowę instalacji kanalizacji deszczowej, dróg dojazdowych i wymaganej drobnej infrastruktury.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach działek lądowych nr: 5/1, 6/5, 6/11, 6/12, 6/13, 11/1, 11/14, 25/1, 25/2, 25/4, 25/7, 25/9, 25/11 obręb Nad Odrą 63 i nr: 7/1, 8/1, 9/1, 9/2, 9/3, 930/17 obręb Nad Odrą, oraz na obszarze morskim tj. części działki nr 930/20 (dawniej 930/17) obręb Nad Odrą 25 stanowiącej morskie wody wewnętrzne (Odra Zachodnia). Łączna powierzchnia działek przeznaczonych pod planowane przedsięwzięcie (bez akwenu) wynosi ok 39 206,34 m<sup>2</sup>, zabudowa istniejąca wynosi ok 209,15 m<sup>2</sup>, zabudowa projektowana ok. 2 928,81 m<sup>2</sup>, powierzchnia utwardzona istniejąca ok. 12 301,84 m<sup>2</sup>, projektowana powierzchnia utwardzona ok. 8 761,76 m<sup>2</sup>, powierzchnia utwardzona torowiska ok. 1 888,76 m<sup>2</sup>, powierzchnia załadownienia ok. 1 246,23 m<sup>2</sup>, powierzchnia biologicznie czynna ok. 11 876,23 m<sup>2</sup>.

Projektowana zabudowa i zagospodarowanie terenu w części lądowej i wodnej to: budowa 10 silosów zbożowych z estakadą stalową o długości ok. 147 m na szczycie silosów, umożliwiającą montaż urządzeń technologicznych odpowiedzialnych za równomierny zasyp silosów; budowa budynku administracyjnego - portiernia; budowa budynku produkcyjno - magazynowego – dyspozytornia wraz z zapleczem socjalno-sanitarnym (szatnią, wc pracowników, magazynem podręcznym, częścią biurową); budowa stacji transformatorowej; budowa wiaty rozładawczej; budowa wieży technologicznej przyjęciowej z podnośnikiem kubelkowym, służąca przekazaniu przyjętego ziarna z kosza przyjęciowego na silosową bazę magazynową, wykonana w konstrukcji stalowej; budowa wieży technologicznej wydawczej z podnośnikiem kubelkowym i wagą przesypową, w celu przekazania składowanego ziarna z silosów w kierunku taśmociągu centralnego idącego wzdłuż Nabrzeża Fosfatowego (od strony silosów – strona odlądowa); budowa 3 zamkniętych galerii wyposażonych w urządzenia typu redler – północna, centralna, południowa; budowa zamkniętej galerii wschodniej wyposażonej w urządzenia typu radler; przebudowa i rozbudowa nabrzeża fosforowego w części północnej o długości ok. 161 m, wraz z zagospodarowaniem terenu (płace składowe, mury oporowe, tory odstawcze, przebudowa bocznic kolejowej); budowa nowego nabrzeża (załadownienie) w części północnej typu płytowego o długości ok. 131,68 m, (cała planowana długość nabrzeża to 292,72 m) – powierzchnia załadownienia to ok. 1246,79 m<sup>2</sup>; przebudowa bocznic kolejowej; tor podejściowy dla jednostek o nośności do

30 000 ton (pogłębienie nowego toru podejściowego, budowa skarp podwodnych, zabezpieczenie dna matami); infrastruktura technologiczna związana z obiektami; budowa terminalu kontenerowego wraz z niezbędną infrastrukturą; infrastruktura techniczna. W skład projektowanych obiektów i instalacji będą wchodzić: zadaszony koszt przyjęciowy z wiatą, silosy magazynowe, system ważenia, instalacje aspiracyjne, instalacje transportowe, urządzenia załadownicze statki „schiploader”, estakada urządzenia załadowniczego statku, tory kolejowe na projektowanym nabrzeżu.

Przeładunek dotyczył będzie towarów, możliwych do transportu przy użyciu kontenerów morskich, z wyłączeniem materiałów niebezpiecznych. Tryb pracy terminala bazował będzie głównie na relacji bezpośredniej. Kontenery dostarczane będą transportem kolejowym bezpośrednio pod statek, gdzie ściągane będą z wagonów przy użyciu żurawia nabrzeżnego typu STS. Część kontenerów do utrzymania zadeklarowanej raty załadunkowej w wysokości 500 TEU/dobę uzupełniana będzie z placów składowych, specjalnie do tego celu wybudowanych (plac składowy nie są objęte zakresem raportu). Transport z placów składowych pod nabrzeżny żuraw realizowany będzie przy użyciu wózków specjalnego przeznaczenia, tzw. reachstackerów o napędzie elektrycznym. Jednocześnie pracować będą 2 wózki wożące kontenery naprzemiennie. Etapy załadunku zboża obejmować będą zasypywanie zboża rozładowniczego kosza kolejowego (podziemnego), transport zboża taśmociągiem podziemnym do wieży transportowej, transport zboża z wieży transportowej do galerii wschodniej, transport zboża estakadą transportowa do galerii północnej, południowej lub środkowej, zsypanie zboża do silosu, transport zboża podziemnym radlerem za zewnętrzny taśmociąg, po czym do suwnicy załadowniczego statków – shiploader, transport zboża taśmociągiem na statek. Zakłada się także możliwość załadunku zboża z pociągu na statek, z pominięciem ich magazynowania w silosach. W celu bezpośredniego załadunku zboża z wagonu na statek, wykorzystana będzie bocznica kolejowa na nabrzeżu i dźwig, który będzie przesypywał zboże z wagonu bezpośrednio na statek. Istnieje także możliwość awaryjnego załadunku wagonów z silosów, a także bezpośredni załadunek zboża z kosza przyjęciowego na statek.

Zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia obejmować będzie zarówno prace na obszarze lądowym jak i na akwenu wodnym. W części lądowej zaplanowano usunięcie warstwy gleby, niwelację terenu, rozbiórkę istniejących obiektów budowlanych, demontaż instalacji podziemnych planowanych do przełożenia, palowanie pod nowe obiekty, wykonanie nowych instalacji i sieci podziemnych, korytowanie pod trasy drogowe i torowe oraz wykopy, a także wykonanie dróg dojazdowych, utwardzenia terenów i terenów zielonych, płyty technologicznej dla silosów, płyty żelbetowe i fundamenty pod projektowane obiekty, montaż silosów, murowanie ścian zewnętrznych budynków, montaż żurawi, przenośników wież, estakad, wiat i galerii, przebudowę i rozbudowę torowisk. Natomiast w odniesieniu do części wodnej zaplanowane prace przewidują m.in. wykonanie ściany szczelnej od strony nawodnej akwenu, załadowanie akwenu, budowę dróg dojazdowych i dojazdów technicznych, palowanie nabrzeża, wykonanie nabrzeża płytowego, budowę nowego toru podejściowego, pogłębienie toru podejściowego wraz z wywiezieniem refulatu na wskazane pole odkładu, budowę skarp podwodnych i zabezpieczenie dna matami, montaż żurawi, przenośników, wież, estakad, wiat, galerii i schiploadera.

Głównym dokumentem, na podstawie którego tutejszy organ przeprowadził analizy w zakresie wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, określił zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz ustalił warunki niezbędne do zrealizowania na etapie budowy o eksploatacji przedsięwzięcia był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami i uzupełnieniami. Na podstawie wyników przeprowadzonych analiz wskazano również działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

Jednym z obligatoryjnych elementów raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko jest analiza wariantowa. W tym celu przeprowadzono wielostopniowe wariantowanie lokalizacyjne, połączone z analizami potencjalnych konfliktów i oddziaływań, kosztów i ryzyka. Ponadto na etapie przedprojektowym poddano analizie alternatywne rozwiązania technologiczne, o istotnych różnicach w rodzaju i skali potencjalnych oddziaływań na środowisko. Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, iż wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant proponowany przez wnioskodawcę.

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców i materiałów budowlanych takich jak: beton, stal zbrojeniowa, bloczki betonowe, cegła silikatowa, piasek, żwir, beton cementowy, podsypka piaskowa itp. oraz paliw na potrzeby środków transportu i użytkowania maszyn i urządzeń budowlanych, agregatów

prądotwórczych wykorzystywanych na placu budowy. Niezbędna będzie także woda na potrzeby socjalne pracowników i technologiczne, a także energia elektryczna do zasilania maszyn budowlanych i elektronarzędzi. Podczas budowy przedsięwzięcia zostaną wykorzystane urządzenia i elementy w części prefabrykowane, złożone z ogólnie dostępnych materiałów i zasobów naturalnych. Woda na cele bytowe pobierana będzie z sieci wodociągowej lub dostarczana w butelkach, natomiast na cele technologiczne z beczkowsów.

Realizacja ww. prac będzie wiązała się niewątpliwie z emisją hałasu, zanieczyszczeń do powietrza, odpadów i ścieków. Związane to będzie z szerokim zakresem zaplanowanych czynności, z wykorzystaniem maszyn i urządzeń budowlanych, w tym spycharek, koparek kołowych, ładowarek, maszyn do zagęszczania, dźwigów wieżowych. W części wodnej wykorzystane zostaną pogłębiarki oraz szalandy. Najbardziej uciążliwe, choć krótkookresowe będą prace ziemne związane z przygotowaniem placu budowy. Będzie to okres intensywnej emisji hałasu o charakterze przejściowym, a znaczące źródła emisji hałasu, pracujący sprzęt mechaniczny, przemieszczać się będą wraz z postępem kolejnych etapów budowy. W rejonie inwestycji występuje zabudowa mieszkalna, a najbliższa w odległości ok. 40 m (teren zabudowy wielorodzinnej przy ul. Kolejowej 11, 6, 10), ok. 115 m teren zabudowy jednorodzinnej (ul. Kościelna 52), ok. 60 m teren zabudowy wielorodzinnej przy ul. Łowickiej i Nad Odrą (ul. Łowiecka 46, ul. Nad Odrą 52, 56), ok. 60 m teren zabudowy jednorodzinnej (ul. Nad Odra 58). W związku z tym w raporcie wskazano szereg działań minimalizujących wpływ realizacji przedsięwzięcia na okoliczną zabudowę mieszkaniową. Prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej, z ograniczeniem tych najbardziej uciążliwych w porze wieczornej. Jednak prace, które ze względu na technologię budowy nie mogą zostać przerwane i muszą być prowadzone w systemie ciągłym, dopuszcza się prowadzić także w porze nocnej. Poza tym podczas prowadzonych prac zapewniony będzie nadzór akustyczny obejmujący prowadzenie pomiarów poziomu hałasu na granicy najbliższych terenów chronionych akustycznie. Przewiduje się również, że w razie konieczności, w strefach wykonywania najbardziej uciążliwych prac zastosowane zostaną mobilne przesłony akustyczne. Inwestor zobowiązał się do stosowania najmniej uciążliwej technologii budowlanej, z wykorzystaniem nowoczesnego i wyciszzonego sprzętu budowlanego. Ponadto przygotowane zostaną informacje dla okolicznych użytkowników terenu o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem. Pomimo, że etap realizacji charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania w stosunku do czasu eksploatacji projektowanego terminalu ma charakter krótkotrwały i ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Etap realizacji przedsięwzięcia będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza, która będzie związana głównie z pracą silników środków transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego, emisją pyłów w trakcie prowadzonych prac ziemnych, pogłębiarskich i transportowych. W celu ograniczenia tych uciążliwości, jak wskazano w raporcie, plac budowy w razie konieczności będzie zraszany, materiały sypkie będą uważnie ładowane na samochody, których skrzynie ładunkowe na czas transportu przykrywane będą plandekami. Ponadto stosowane będą maszyny i urządzenia charakteryzujące się dobrym stanem technicznym. Również ograniczana będzie prędkość pojazdów po placu budowy i ich praca oraz praca pozostałych wykorzystywanych maszyn i urządzeń budowlanych na biegu jałowym. Przedstawione w raporcie analizy wykazały, że podczas prowadzenia prac budowlanych nie należy spodziewać się negatywnego oddziaływania w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza atmosferycznego, gdyż nie będą przekraczane obowiązujące standardy jakości środowiska w tym zakresie. Zgodnie ze wskazaniami Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie materiały należy składować jak najdalej od obszaru wodnego oraz zastosować odpowiednie i właściwe zabezpieczenia materiałów sypkich do wykorzystania w fazie budowy przed ich wywiewaniem i nadmiernym pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania. Należy zatem zastosować plandeki osłaniające lub inne osłony, które zmniejszą ryzyko rozsypania oraz zawilgocenia, zapory odpowiednio wytrzymałe w stosunku do siły parcia stanowiące barierę, oraz zraszacze umożliwiające wiązanie pyłu. Przy właściwym zabezpieczeniu materiałów należy uwzględnić właściwości fizyczne i chemiczne ładunku oraz jego wymagania przeciwpożarowe

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady przede wszystkim z grup 15 (opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania z drewna, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone), 17 (odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, gruz ceglany, zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w kodzie 17 01 06, odpady z remontów i

przebudowy dróg, żelazo, stal, gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w kodzie 17 05 03, zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w kodach 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03), 20 (niesegregowane, zmieszane odpady komunalne). Dokładne oszacowanie prognozowanych ilości odpadów na tym etapie nie jest możliwe. Usunięcie lub zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków firm wykonujących prace budowlane, które zgodnie z ustawą o odpadach będą wytwórcami odpadów. Wytwórca odpadów powinien podejmować wszelkie możliwe działania prowadzące do zapobiegania powstawaniu odpadów lub ograniczania ich ilości i negatywnemu oddziaływaniu na środowisko, w szczególności wykorzystywać i odpowiednio gospodarować wytworzonymi odpadami. Kwestią mającą szczególne znaczenie względem oddziaływania na środowisko jest odpowiednie składowanie, transportowanie oraz docelowe zagospodarowanie powstających odpadów. Właściwa gospodarka odpadami powinna być realizowana przez odpowiednią organizację i planowanie robót, zorganizowanie placu budowy i zaplecza technicznego w zakresie gospodarki odpadami. Odpowiednia lokalizacja miejsc oraz właściwy sposób składowania odpadów pozwoli na minimalizację możliwego oddziaływania względem środowiska przyrodniczego i gruntowo-wodnego. Dlatego odpady należy składować jak najdalej od nabrzeża, wydobywać i magazynować odpady stwierdzone podczas robót czerpalnych w odpowiednich miejscach i zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.. W przypadku zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi należy niezwłocznie i na bieżąco usuwać je z wody. Odpady powstałe na etapie budowy i niemożliwe do zagospodarowania w oparciu o obowiązujące przepisy należy przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym aktualne zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie odpadów zgodnie z zapisami ustawy o odpadach. Transport odpadów należy prowadzić zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów (Dz. U. z 2016 r., poz. 1742) oraz w sposób niepowodujący zanieczyszczenia miejsca załadunku i trasy przewozu odpadów, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251). Osobom mającym kontakt z odpadami należy zapewnić odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny pracy oraz środki ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji powinien być na bieżąco porządkowany i kontrolowany pod kątem właściwego gospodarowania odpadami. Zakładając, że gospodarka odpadami w fazie realizacji inwestycji będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska.

Zgodnie z zapisami raportu na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe odprowadzane będą z zaplecza sanitarnego przez tymczasowe przyłącze do kanalizacji sanitarnej lub gromadzone będą w bezodpływowych zbiornikach typu toi-toi. Zgodnie ze wskazaniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie ścieki bytowe z jednostek wykonujących prace należy odprowadzać do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, a następnie przekazywać do portowych urządzeń odbiorczych z jednoczesnym udokumentowaniem każdej z tych operacji zgodnie z obowiązującymi przepisami. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, zgodnie z zapisami raportu podjęte zostaną następujące działania. Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie w możliwie jak największej odległości od nabrzeża, a nawierzchnia będzie utwardzona i odpowiednio uszczelniona np. za pomocą geomembrany. Zapewnione zostaną sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych. W przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych, niezwłocznie zostaną zastosowane odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do wód i do ziemi. Zanieczyszczona gleba zostanie zebrana i przekazana wyspecjalizowanej firmie do unieszkodliwienia. Tankowanie maszyn budowlanych realizowane będzie na wyznaczonym i utwardzonym terenie lub poza obszarem inwestycji. Wykonawca będzie dbał o właściwą eksploatację i konserwację sprzętu, maszyn budowlanych i środków transportu. W miarę możliwości wykopy zostaną zabezpieczone przed dostaniem się do nich wód opadowych i spływów z powierzchni terenu i wykonane poza okresem wzmożonych opadów atmosferycznych. Zgodnie ze wskazaniem Dyrektora Urzędu Morskiego, w celu zabezpieczenia wód należy podczas prowadzonych prac usuwać na bieżąco i niezwłocznie wszelkie rozlewy produktów naftowych i ropopochodnych z powierzchni ziemi.

W fazie realizacji inwestycji będą wykonywane prace pogłębiarskie metodą chwytakową przy pomocy pogłębiarki chwytakowej lub ssącej. Po wydobyciu załadowany na szalandy urobek zostanie przetransportowany

na pole odkładu. W wyniku powyższego wydobyty zostanie refulat. Jego prognozowana kubatura to 50 m od odwodnej Q1-185 959 m<sup>3</sup> i 200 m od odwodnej Q2-553 327 m<sup>3</sup> przy założeniu kąta podejścia 30 stopni i 45 stopni na podstawie dostępnej batymetrii. Wyniki przeprowadzonego badania urobku planowanego do wydobycia przedstawione w dokumentacji wykazały, że nie jest on zanieczyszczony oraz nadaje się do składowania na polu odkładu. Jak wskazano w raporcie o oś, część wydobytego urobku zostanie przetransportowana na pole odkładcze, a część zostanie wykorzystana do załadownienia akwenu w ramach przebudowy nabrzeża fosforowego. Planowane jest składowanie części urobku na jednym z pól refulacyjnych stanowiących element umożliwiający funkcjonowanie toru wodnego Szczecin-Świnoujście (pole refulacyjne „D”, pole refulacyjne „Mańków”, pole refulacyjne „Dębina”, pole refulacyjne „Ostrów Grabowski”). Jak wskazano inwestor rozpoczął wstępne rozmowy z właścicielami pól. Stosowne wnioski są obecnie na etapie analiz i rozpatrywania. Ostateczne miejsce składowania urobku zostanie wskazane po uzyskaniu pozwolenia na budowę.

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP. Analizowana inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) kod: 60000121199, nazwa Odra od Bukowej do ujścia oraz w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60003. Powyższa JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym, chemicznym i ogólnym i nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia zakładanych celów środowiskowych oraz jest monitorowana. Natomiast ww. JCWP to silnie zmieniona część wód, której stan ogólny oceniono jako zły, potencjał ekologiczny jako zły, a stan chemiczny poniżej stanu dobrego. Celami środowiskowymi dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego - Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra), zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej, oraz węgorza europejskiego). Ponadto stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników (benzo(a)piren(w0) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Przedmiotowa jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona. Jak wskazał Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie w swoim uzgodnieniu, analizowane przedsięwzięcie w trakcie prowadzonych prac budowlanych może powodować negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe rzeki Odry, ze względu na zaplanowane prace w jej korycie, w trakcie których może wystąpić zwiększenie ilości zawieszin. Jak wskazał, z reguły jest to zjawisko niekorzystne, mogące oddziaływać negatywnie na elementy biologiczne tj. fitoplankton, makrofity, makrobezkręgowce oraz ryby. Uznano jednak, że ze względu na niewielką skalę przestrzenną przedmiotowej inwestycji w stosunku do wielkości rzeki, długości oraz powierzchni zlewni JCWP, zakres negatywnego oddziaływania środków minimalizujących nie będzie znaczący. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i odwracalne. Realizacja inwestycji nie wpłynie istotnie na zmianę warunków hydromorfologicznych rzeki. Jak podkreśla Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie budowa nabrzeża prowadzona będzie na terenie, gdzie występuje zmieniony antropogenicznie brzeg w postaci umocnień betonowych, a także sąsiaduje bezpośrednio z pogłębionym już torem wodnym Szczecin-Świnoujście. Prace czerpalne prowadzone będą na niewielkim terenie, częściowo w miejscu już istniejącego toru, w sąsiedztwie istniejących nabrzeży. Ingerencja w koryto oraz linię brzegową Odry Zachodniej odbywała się będzie na odcinku ok. 0,25% (<250 m) długości JCWP, a oddziaływania na elementy biologiczne wystąpią jedynie na etapie realizacji inwestycji i będą miały charakter lokalny. Podsumowując powyższy organ stwierdził, że nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań o znaczącym i trwałym charakterze, które mogłyby wpływać na osiągnięcie celów środowiskowych dla przedmiotowej JCWP. Analizowany teren leży poza obszarem ochronnym zbiorników śródlądowych, poza strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, a także obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Odnosząc się do zapisów zawartych w art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawa wodnego, obszar inwestycyjny w nieznacznym stopniu znajduje się na terenach zagrożonych powodzią tj. na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia związany będzie z pracą instalacji do przeładunku i magazynowania towarów, w tym zboża. W związku z tym będzie występować pewna emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Wytwarzane będą również odpady oraz ścieki. Projektowany obiekt będzie pracował w trybie ciągłym przez cały okres dni i nocy. Tym samym wszystkie stacjonarne źródła hałasu będą pracowały w sposób

ciągły. Emitorami hałasu będą źródła stacjonarne (redlery, podnośniki czerpakowe), procesy załadunku, transport samochodowy, transport kolejowy, transport wodny. W raporcie przyjęto szacunkowy ruch pojazdów ciężarowych wynoszący 20 pojazdów w porze dnia i 10 pojazdów w porze nocnej. Odnośnie transportu kolejowego w oparciu o wydajność instalacji przyjęto, że terminal będzie mógł obsługiwać do 9 składów kolejowych dziennie. Natomiast, w kontekście transportu wodnego przepustowość instalacji pozwoli na załadunek jednostki pływającej w ciągu dwóch dni. Najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej położone są względem terenu zakładu w kierunku zachodnim, w następujących odległościach: ok. 40 m – teren zabudowy wielorodzinnej przy ul. Kolejowej (ul. Kolejowa 11, 6, 10), ok. 115 m – teren zabudowy jednorodzinnej (ul. Kościelna 52), ok. 62 m – teren zabudowy wielorodzinnej przy ul. Łowieckiej i Nad Odrą (ul. Łowiecka 46, ul. Nad Odrą 52, 56), ok. 62 m – teren zabudowy jednorodzinnej (ul. Nad Odrą 58). W rejonie zakładu i terenu przedsięwzięcia nie znajdują się żadne obiekty podlegające szczególnej ochronie akustycznej, w tym przede wszystkim nie znajdują się żadne szpitale, szkoły lub przedszkola. Obowiązujące wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku wynikają z zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014 r., Poz. 112). Na potrzeby przedmiotowej inwestycji została przeprowadzona analiza akustyczna opracowana przez inż. Krzysztofa Kręciprocha (Opole, 14 października 2023 r.). Zasięg oddziaływania akustycznego określono metodą obliczeniową, przy użyciu programu obliczeniowego SoundPlan v. 3.0. (licencja dla PRO SILENCE, Opole). Obliczenia poziomu hałasu w środowisku zostały wykonane zgodnie z wymaganiami normy PN-ISO 9613-2:2002 Akustyka - Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania. Obliczenia emisji hałasu z ruchu samochodowego wykonano w oparciu o model obliczeń „NMPB-Routes 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), emisji hałasu z ruchu tramwajowego i kolejowego wykonano w oparciu o model obliczeniowy RMR2002. Jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, poziom hałasu na granicy najbliższego terenu zabudowy mieszkaniowej nie przekroczy wartości dopuszczalnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Poziom hałasu na granicy najbliższego terenu chronionego akustycznie został określony na podstawie obliczeń w następujących punktach obliczeniowych, zlokalizowanych na granicy posesji oraz przy elewacji budynków mieszkalnych:

- P01A (ul. Kolejowa 11 – granica posesji – dopuszczalny poziom hałasu dzień 55 dB(A))
- P01B (ul. Kolejowa 11 – elewacja budynku)
- P02A (ul. Kolejowa 6 – granica posesji)
- P02B (ul. Kolejowa 6 - elewacja posesji)
- P03A (ul. Kolejowa 10 – granica posesji)
- P03B (ul. Kolejowa 10 – elewacja budynku)
- P04A (ul. Kościelna 52 – granica posesji)
- P04B (ul. Kościelna 52 – elewacja budynku)
- P05 (ul. Łowiecka)
- P06A (ul. Nad Odrą 52 – granica posesji)
- P06B (ul. Nad Odrą 52 – elewacja budynku)
- P07A (ul. Nad Odrą 56 – granica posesji)
- P07B (ul. Nad Odrą 56 – elewacja budynku)
- P08A (ul. Nad Odrą 58 – granica posesji)
- P08B (ul. Nad Odrą 58 - elewacja budynku)

Dla punktów obliczeniowych P04A, P04B, P08A i P08B gdzie dopuszczalny poziom hałasu wynosi 50 dB (A) dla pory dnia i 40 dB(A) dla pory nocnej analiza akustyczna wykazała prognozowane poziomy hałasu dla pory dnia w granicach od 23,3 dB(A) do 28,4 dB(A), natomiast dla pory nocy od 23,2 dB(A) do 28,4 dB(A). W odniesieniu do pozostałych punktów receptorowych, gdzie dopuszczalny poziom hałasu wynosi 55 dB(A) dla pory dnia i 45 dB(A) dla pory nocnej analiza akustyczna wykazała prognozowane poziomy hałasu dla pory dnia w granicach od 24,3 dB(A) do 38,8 dB(A), natomiast dla pory nocy od 24,3 dB (A) do 38,8 dB(A).

Na potrzeby postępowania, dokonano także analizy akustycznej w ujęciu skumulowanym. W związku z czym, w celu całkowitego oddziaływania akustycznego zakładu FOSFAN do aktualnych wyników dodano

wyniki obliczeń prognozowanego poziomu hałasu pochodzącego z projektowanego terminalu. Punkty pomiarowe to P1 (PO3B) – ulica kolejowa 10, P2 (P06B) – ul. Nad Odrą 52, P3 (ul. Morska 4). W powyższych punktach pomiarowych oddziaływanie zakładu FOSFAN wraz z projektowanymi źródłami hałasu nie będzie powodowało przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, określonych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska

Emisja zanieczyszczeń do powietrza z obszaru inwestycji będzie miała charakter niezorganizowany (ruch pojazdów ciężarowych oraz reachstackerów po ciągach komunikacyjnych, ruch statków i taboru kolejowego, pojazdów i maszyn wykorzystywanych w procesie załadunku/rozładunku, pylenia podczas przeładunku zboża na statek) oraz zorganizowany (emisja punktowa z projektowanych silosów, postoju statków, urządzeń załadowniczych „shiploader”). Na potrzeby inwestycji została przeprowadzona również prognoza w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji tj. Operat Ochrony Atmosfery (Szczecin 27 marca 2024 r.). Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza zastosowano program komputerowy Operat FB, korzystający z modelu Caline 3. Jest to mikroskalowy model bazujący na gaussowskim równaniu dyfuzji i stosujący koncepcję strefy mieszania, uwzględniający turbulencję mechaniczną oraz termiczną. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Obliczenia w powyższym zakresie uwzględniały dwutlenek azotu, benzen, pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM 2,5, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne oraz fluor i tlenek węgla. Stosownych obliczeń dokonano również w ujęciu skumulowanym. Przedstawione analizy nie wykazały przekroczenia dopuszczalnych norm z projektowanych emitorów. W raporcie przedstawiono szereg działań i rozwiązań, w celu ograniczenia uciążliwości w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Rozładunek zbóż do kosza odbywać będzie się pod wiatą. Transport zbóż do silosów prowadzony będzie pod ziemią, natomiast na powierzchni zabudowaną estakadą. Shiploader zostanie wyposażony w rękaw załadowniczy odpowiedzialny za ograniczenie pylenia podczas załadunku statków. Kosz przyjęciowy będzie posiadał system aspiracyjny, a podnośniki kubełkowe, redlery punktowe filtry aspiracyjne. Eliminowane będą potencjalne nieszczelności, które mogą powodować rozsypywanie lub wyrzucanie pyłu z silosów zbożowych. Silosy zbożowe zostaną wyposażone w filtry typu PKF-1,5. Stosowane będzie także ekonomiczne użytkowanie pojazdów ciężarowych, celem ograniczenia emisji spalin. Zgodnie ze wskazaniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w instrukcji technologicznej należy określić maksymalną siłę wiatru, przy której należy przerwać przeładunek ładunków pyłących, zwłaszcza przy użyciu chwytaka, zapewnić skuteczny sposób utrzymania czystości nabrzeża, przede wszystkim z pyłów i rozsypów przeładowywanych na nim ładunków, aby nie dopuścić do ich przedostania się do wód portowych za pośrednictwem kanalizacji deszczowej. Dodatkowo w celu redukcji pylenia, w przypadku stosowania leja zasypowego do załadunku wagonów kolejowych (lub ewentualnie samochodów ciężarowych) bezpośrednio ze statku, powinien być on zabezpieczony, aby w maksymalny sposób zredukować pylenie np. poprzez zastosowanie osłon przeciwpyłowych lub innego rodzaju systemów aspiracyjnych.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady głównie z grupy 15 (opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, zmieszane odpady opakowaniowe) i grupy 20 (papier i tektura, tworzywa sztuczne, niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne). Wytworzone odpady będą selektywnie magazynowane w odpowiednio dobranych do rodzaju odpadu pojemnikach, kontenerach, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne uregulowania formalnoprawne w zakresie transportu, zbierania lub przetwarzania odpadów. Pojemniki na odpady będą ustawione na szczelnym podłożu. Wszystkie odpady będą magazynowane w sposób zabezpieczający je przed wpływem czynników atmosferycznych, jak i przed dostępem osób nieupoważnionych oraz zapewniony zostanie systematyczny odbiór odpadów przez specjalistyczne firmy.

Przestrzeń pomiędzy burtą statku i krawędzią nabrzeża powinna być skutecznie zabezpieczona przed rozsypami ładunku przeładowywanego bezpośrednio z lub do wagonów kolejowych/samochodów za pomocą tradycyjnego chwytaka, co wskazał w swoim uzgodnieniu Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Pozwoli to na zabezpieczenie wód portowych przed zanieczyszczeniem, w tym substancjami mogącymi powodować eutrofizację wód powierzchniowych. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia należy także regularnie sprzątać powierzchnie nabrzeża z ewentualnych usypów i pyłu. Wskazano także na konieczność stosowania chwytaków

dedykowanych dla poszczególnych rodzajów ładunków, w przypadku przeładunki innych niż zboże ładunków masowych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie trwale na jakość wód powierzchniowych. Wody opadowe będą podczyszczane i odprowadzane do kanalizacji i odbiornika, natomiast ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane poprzez system kanalizacji do oczyszczalni ścieków. W kwestii ścieków wytwarzanych na jednostkach pływających, należy je odprowadzić do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, a następnie przekazywać do portowych urządzeń odbiorczych z jednoczesnym udokumentowaniem każdej z tych operacji zgodnie z obowiązującymi przepisami. Eksploatacja instalacji nie będzie wiązała się z wytwarzaniem ścieków technologicznych.

Inwestycja będzie realizowana na działkach lądowych i wodnych. Obszar lądowy nie przedstawia szczególnych wartości przyrodniczych. Jest to obszar przemysłowy od wielu lat będący w gospodarowaniu zakładu FOSFAN S.A, całkowicie przekształcony o funkcji portowo-przemysłowej, z niewielką ilością terenów biologicznie czynnych. Podczas obserwacji przyrodniczych na części lądowej stwierdzono sporadyczne występowanie następujących gatunków roślin: komosa biała, powojnik, bylica pospolita, wrotycz pospolity, goryczel jastrzębcowaty, pokrzywa zwyczajna, kielisznik zaroślowy, powojnik pnący, oset, kupkówka pospolity, wiechlina zwyczajna. Biorąc pod uwagę stopień przekształcenia obszaru inwestycyjnego nie stwierdzono tu występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, a także chronionych siedlisk przyrodniczych, Analizowany obszar nie stanowi również sprzyjających siedlisk dla herpetofauny, nie odnotowano tu także obecności oraz śladów przemieszczania się ssaków. Odnośnie ornitofauny stwierdzono zalatywanie na teren inwestycyjny sroki, wrony siwej, śmieszki. Tut. organ zaznacza jednak, iż są to gatunki pospolicie występujące na terenie kraju i ich populacja jest niezagrożona. Ze względu na stałą obecność ludzi na nabrzeżu nie zakładają gniazd i nie lęgą się ptaki wodne. Etap realizacyjny nie będzie wymagał usuwania drzew i krzewów. W związku z planowaną rozbiórką części istniejących obiektów kubaturowych, kolidujących z budową terminala nie można wykluczyć w ich obrębie gniazdowania ptaków i kryjówek nietoperzy. Powyższe prace należy poprzedzić oględzinami ornitologa i chirpterologa, celem potwierdzenia braku aktywnych lęgów ptaków i siedlisk nietoperzy. Jak już wspomniano powyżej, prace będą także realizowane w akwenu Odry Zachodniej. W wodach Odry Zachodniej fitoplankton jest typowy dla wód słodkich i słonawych. Jego skład gatunkowy charakteryzuje się zmiennością, w zależności od pory roku, warunków atmosferycznych oraz ruchu wody. W typowym składzie fitoplanktonu występują sinice, zielenice, okrzemki, bruzdnice i kryptofity. Zimą z reguły dominują zielenice, wiosną okrzemki, natomiast latem sinice. Akwenu Szczecina charakteryzują się zmiennością warunków hydrologicznych (zmiany poziomu wód, wlewy słonawych wód Bałtyku), co stwarza dogodne warunki do tarła, rozrodu i rozwoju rodzimych i wędrownych gatunków. W ogólnym ujęciu, występują gatunki ryb o znaczeniu gospodarczym: węgorz, sandacz, leszcz, płoć, krąp, rozpiór, okoń, szczupak, troć, sum, boleń, miętus, lin, sieja, jazgarz; gatunki ryb i spoustych występujące sporadycznie: łosoś, certa, karp, karaś, karaś srebrzysty, minóg rzeczny i morski, stornia, gładzica, śledź, parposz, aloza, słonecznica, jaź, wzdręga, ukleja, stynka, amur, bestera (hodowlana krzyżówka jesiotra), jesiotr zachodni, pstrąg tęczy, ciosa, bass słoneczny, ciernik, tołpyga pstra i biała. Obudowa brzegów rzeki Odry Zachodniej od strony miasta nie stwarza warunków dla tarła, rozrodu i rozwoju rodzimych i wędrownych gatunków fauny. Dla takich gatunków, jak też dla ich rozrodu konieczne są naturalne linie brzegowe lub ich dłuższe odcinki, z odpowiednio rozwiniętą wodną i przywodną roślinnością. W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie ma roślinności wodnej i przywodnej, co nie stwarza dogodnych warunków dla tarła ryb i zakładania gniazd przez ptaki wodne. Ten brzeg rzeki Odry Zachodniej jest w całości sztucznie umocniony w celu cumowania statków i barek. Z tych powodów w rejonie planowanej inwestycji nie ma warunków dla stałego bytowania ptaków wodnych i tym bardziej dla ich gniazdowania. Na brzegach spotykano głównie mewy, natomiast koryto rzeki może stanowić dla nich żerowisko. Na potrzeby poszerzenia wiedzy na temat panujących w części wodnej uwarunkowań przyrodniczych posłużono się badaniami wykonanymi na potrzeby modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m z okresu kwietnia i sierpnia 2022 r. Próby wody i osadu dennego dla określenia wartości parametrów stosowanych w monitoringu środowiska zbierano z 12 stacji badawczych – stanowisk, w tym 2 pkt w środku toru żeglugowego tj. Odra1 i Odra2. Punkty te znajdują się poniżej i powyżej miejsca realizacji inwestycji, w związku z powyższym zdecydowano się na posilkowanie się nimi celem określenia struktury środowiska w części wodnej inwestycji. Fitoplankton badany w kwietniu 2022 r. wykazywał dość zróżnicowany



poziom bioróżnorodności w całym obszarze badań, z najwyższą wartością wskaźnika Shannona-Wienera odnotowaną głównie na stanowiskach w południowej części akwenu (m.in. Odra2, Odra1), natomiast badany w sierpniu 2022 r. wykazywał niezbyt zróżnicowany poziom bioróżnorodności w całym obszarze badań, z najwyższą wartością wskaźnika Shannona-Wienera na stacji Odra2 (gdzie współdominowały okrzemki, zielenice i sinice). Odnośnie zooplanktonu najbogatsze pod względem liczby taksonów okazały się stacje Odra1 i Odra2, gdzie w strukturze przeważały widłonogi, wrotki, wioślarki i larwy Dreissena. Bioróżnorodność makrobentosu wyrażona współczynnikiem Shannona-Wienera wykazywała zróżnicowanie w układzie przestrzennym. Najniższe wartości współczynnika zanotowano na stanowiskach w Odrze (Odra1 i Odra2). Jak już wskazywano powyżej, analizowane przedsięwzięcie w trakcie prowadzonych prac budowlanych może powodować negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe rzeki Odry, ze względu na zaplanowane prace w jej korycie, w trakcie których może wystąpić zwiększenie ilości zawiesin. Jest to zjawisko niekorzystne, mogące oddziaływać negatywnie na elementy biologiczne tj. fitoplankton, makrofitę, makrobezkręgowce oraz ryby. Uznano jednak, że ze względu na niewielką skalę przestrzenną przedmiotowej inwestycji, w stosunku do wielkości rzeki, długości oraz powierzchni zlewni, zakres negatywnego oddziaływania nie będzie znaczący. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i odwracalne. Oddziaływanie na ichtiofaunę będzie przede wszystkim związane z dopływem zawiesiny i wzrostem mętności wód, a także zwiększonym poziomem hałasu spowodowanym zaplanowanymi pracami i ruchem jednostek transportujących urobek na pole refulacyjne. Jak już podkreślano w rejonie inwestycji nie ma warunków sprzyjających do występowania siedlisk dla ryb. Brzegi Odry Zachodniej są w całości sztucznie umocnione dla cumowania statków i barek. Akwen ten też narażony jest na ciągle niekorzystne oddziaływania antropogeniczne związane z m.in. prowadzoną tu regularną żeglugą. Niemiej w celu ograniczenia wpływu na ichtiofaunę, inwestor wprowadzi działania minimalizujące w stosunku do ww. grupy zwierząt. Wszelkie prace inwestycyjne związane z ingerencją w dno (m.in. wbijanie pali, prace pogłębiarskie) prowadzone będą pod nadzorem ichtiologa. Jego zadaniem będzie obserwacja obszaru inwestycji celem określenia czy jest wykorzystywane przez ryby jako tarlisko. Ponadto podczas prowadzonych prac używany będzie sprzęt, który pozwoli na najszybsze opróżnianie środka transportowego i najmniejsze zakłócenia dla środowiska wodnego. Stosowany sprzęt będzie zapewniał optymalizację robót, z punktu widzenia utrudnień i ograniczeń ruchu statków na torze. Poza powyższym, jak wskazano w raporcie inwestycja realizowana będzie w porozumieniu ze specjalistą w zakresie ochrony środowiska celem inspekcji terenu budowy pod kątem występowania fauny.

Obszar inwestycyjny znajduje się poza granicami obszarów wodno-błotnych, a także tych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek oraz obszarami wybrzeży i środowiska morskiego. Nie jest także położony w pobliżu jezior oraz innych zbiorników wodnych.

Analizując lokalizację planowanej inwestycji względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2023 r., poz. 1336 ze zm.) stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie realizowane poza granicami powierzchniowych form ochrony przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000 oraz poza obszarami korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym. Najbliższym obszarem chronionym jest obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 zlokalizowany w odległości ok. 240 m od miejsca realizacji inwestycji i obszar Natura 2000 Dolna Odra zlokalizowany w odległości ok. 290 m od miejsca realizacji inwestycji. W niniejszym postępowaniu tut. organ przeprowadził analizę oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000.

Obszar Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 został zatwierdzony jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE). Dla obszaru Dolna Odra PLH320037 obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Zacho. z 2014 r. poz. 1661; zm.: Zach. z 2015 r. poz. 5419, zm. Zach. z 2016 r. poz. 4974, zm. Zach. 2023 poz. 195). Zgodnie z SDF, przedmiotami ochrony są następujące siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*), 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactera spp.*), 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze

zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*), 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Geniston*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6120 ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*) 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*). Ponadto, przedmiotami ochrony są również następujące gatunki zwierząt oraz ich siedliska: nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme*, nocek duży *Myotis myotis*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, wilk *Canis lupus*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, kiełb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus*, boleń *Aspius aspius*, koza *Cobitis taenia*, jelonek rogacz *Lucanus cervus*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*. Celem wyznaczenia tego obszaru jest trwała ochrona siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtwarzanie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków w stosunku do przedmiotów ochrony. Z danych będących w posiadaniu tutejszego organu wynika, iż najbliższe przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 odnotowano w odległości ok. 324 od granic terenu inwestycyjnego i jest to chronione siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0 Łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe. Zgodnie z zapisami planu zadań ochronnych zagrożeniami dla tego siedliska w obszarze są obce gatunki inwazyjne, spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych, zręby zupełne, wypas, odnawianie lasu po wycince, usuwanie martwych i umierających drzew, niewłaściwie realizowane działania ochronne. Planowane przedsięwzięcie nie wpisuje się w ww. zagrożenia, nie będzie ingerować w płaty tego siedliska. Zatem nie przewiduje się aby realizacja i późniejsza eksploatacja terminalu, mogła doprowadzić do niedotrzymania celu ochronnego polegającego na utrzymaniu stabilnej powierzchni siedliska na poziomie co najmniej 1960 ha.

Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320037 został powołany Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Dla przedmiotowego obszaru zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. (Zacho. z 2014 r. poz. 1934; zm.: Zach. z 2017 r. poz. 2183, zm. Zach. z 2022 r., poz. 4562), ustanowiono plan zadań ochronnych. Zgodnie z SDF (aktualizacja grudzień 2023), przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków, które powinny być chronione poprzez ochronę ich siedlisk: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, głowienka *Aythya ferina*, czernica *Aythya fuligula*, nurogęs *Mergus merganser*, łyska *Fulica atra*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, różeniec *Anas acuta*, ogorzałka *Aythya marila*, ohar *Tadorna tadorna*, cyraneczka *Anas crecca*, gągoł *Bucephala clangula*, puchacz *Bubo bubo*, uszatka błotna *Asio flammeus*, zimorodek *Alcedo atthis*, podróżniczek *Luscinia svecica*, brzęczka *Locustella luscinioides*, wodniczka *Acrocephalus paludicola*, wąsatka *Panurus biarmicus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, gęs zbożowa *Anser fabalis*, gęs białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, świstun *Anas penelope*, krakwa *Anas strepera*, bąk *Botaurus stellaris*, czapla biała *Egretta alba*, bocian czarny *Ciconia nigra*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, bielaczek *Mergus albellus*, trzmielojad *Penrnis apivorus*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, rybołów *Pandion haliaetus*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, kropiatka *Porzana porzana*, zielonka *Porzana parva*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, ostrzygojad *Heamatopus ostralegus*, czajka *Vanellus vanellus*, batalion *Philomachus pugmax*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*,

rybitwa czarna *Chlidonias niger*, łączak *Tringa glareola*. Powyższy obszar Natura 2000 wyznaczony został w celu ochrony populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymania i zagospodarowania ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi oraz przywracania zniszczonych biotopów oraz tworzenia biotopów.

W odniesieniu do obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 najbliższe przedmioty ochrony tego obszaru chronionego stwierdzono na drugim brzegu Odry Zachodniej tj. Wyspie Dębina - są to siedliska bielika. Obowiązuje tu także strefa ochronna tego gatunku. Podkreślenia wymaga fakt, iż planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na obszarze przekształconym antropogenicznym w sąsiedztwie terenów portowych z zabudową przemysłową. Pomimo intensywnego rozwoju przemysłowego obszaru, stwierdza się tu nadal gniazdowanie bielika. Zagrożeniem dla powyższego gatunku ujętym w planie zadań ochronnych jest zwiększenie śmiertelności ptaków wskutek kolizji z elektrowniami wiatrowymi i napowietrznymi liniami energetycznymi oraz płoszenie i niepokojenie ptaków wskutek niekontrolowanego ruchu kołowych pojazdów zmotoryzowanych (nielegalny motocross, quady) oraz łodzi motorowych. Realizacja inwestycji nie będzie ingerowała w strefę ochronną bielika. Ewentualny marginalny wpływ może występować na etapie realizacji inwestycji, gdzie okresowo może intensyfikować się emisja hałasu związana z pracami budowlanymi. Mając jednak na uwadze jej położenie w obszarze intensywnie użytkowanych terenów przemysłowych, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania ze strony inwestycji na analizowany gatunek.

Inwestycja pozostanie bez wpływu na utrzymanie powierzchni oraz stanu ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk powyższych gatunków ptaków. Biorąc pod uwagę odległość przedsięwzięcia od przedmiotowych obszarów Natura 2000, jak również fakt, iż podczas jego realizacji i eksploatacji nie nastąpi ingerencja w chronione siedliska przyrodnicze oraz siedliska chronionych gatunków zwierząt stanowiących jego przedmioty ochrony, w ocenie tutejszego organu, realizacja i funkcjonowanie inwestycji nie przyczyni się do fragmentacji cennych siedlisk przyrodniczych oraz nie uszczupli miejsc dogodnych do bytowania dla ww. gatunków zwierząt, a tym samym nie naruszy spójności i integralności obszarów Natura 2000.

Głównym założeniem wyznaczenia korytarzy ekologicznych jest zapewnienie łączności i spójności ekologicznej sieci Natura 2000 oraz innych obszarów prawnie chronionych. Korytarze obejmują tereny o najwyższym stopniu naturalności, dużej lesistości i jak najmniejszej gęstości zabudowy. Celem wyznaczenia sieci korytarzy ekologicznych jest zmniejszenie izolacji obszarów cennych przyrodniczo, umożliwienie migracji zwierząt w skali Polski i Europy oraz ochrona i odbudowa bioróżnorodności. Obszar Odry Zachodniej gdzie planuje się prace pogłębiarskie i budowy nabrzeża położony jest w granicach korytarza ekologicznego KPn-19B Jezioro Dąbie. Oddziaływanie inwestycji na korytarze migracyjne fauny należy uznać za minimalne głównie ze względu na bardzo małą powierzchnię przekształcenia terenu ograniczającą się do załadowania przy istniejącym nabrzeżu fosforowym i cementowym. Prace pogłębiarskie prowadzone będą okresowo, a oddziaływania z tym związane ustąpią wraz z ich zakończeniem. Uznaje zatem należy, że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie znacząco na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych i nie spowoduje zakłócenia ich funkcji.

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organy inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie). W wyniku przeprowadzonej analizy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ww. organ pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. Powyższy organ nie określił warunków minimalizujących prognozowane oddziaływanie na środowisko.

Teren inwestycyjny nie znajduje się na obszarach górskich i leśnych. Teren objęty inwestycją znajduje się poza granicami miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska oraz poza obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie położone jest w północno-zachodniej Polsce, a najbliższą granicę państwa stanowi granica z Republiką Federalną Niemiec - w odległości około 19 km w linii prostej. Z uwagi na rodzaj i zakres przedmiotowej inwestycji wykluczono możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii, nie występuje też w wykazie obiektów wymienionych w art.135 ust.1 w/cyt. ustawy, dla których mogą być tworzone obszary ograniczonego użytkowania, gdyż podczas eksploatacji obiektu dotrzymane będą standardy jakości środowiska. Działki objęte wnioskiem położone są w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zagrożonych powodzią, a więc

istnieje niewielkie zagrożenie zalaniem w czasie powodzi. Wody opadowe nie stanowią zagrożenia w razie ewentualnych silnych opadów deszczu, ponieważ teren inwestycji nie znajduje się w zagłębieniu terenu. Wody opadowe będą odprowadzane rurociągami o odpowiedniej średnicy. Osuwiska ziemi nie stanowią zagrożenia dla przedmiotowych działek, które charakteryzują się płaskim ukształtowaniem terenu, a w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego obiektu nie występują wypiętrzenia terenu. Wstrząsy sejsmiczne i silne wiatry stanowią zagrożenie dla projektowanych zabudowań. W trakcie projektowania uwzględnione zostaną aspekty wytrzymałości poszczególnych obiektów na powyższe zjawiska ekstremalne. Rodzaj zaplanowanych prac, jak i całość przedsięwzięcia nie przewiduje sytuacji, w ramach których może dojść do poważnej awarii przemysłowej. Niemniej jednak ze względu na stosowanie w trakcie prac sprzętu mechanicznego napędzanego paliwem zawierającym komponenty ropopochodne, należy szczególną uwagę zwrócić na zabezpieczenie sprzętu przed ewentualnym wystąpieniem niekontrolowanych wycieków paliwa. W celu przeciwdziałania tego typu zdarzeniom, jak wskazano w raporcie wykorzystywany do prac zostanie w pełni sprawny sprzęt mechaniczny, przeprowadzane będą kontrole ich stanu oraz w obrębie przedsięwzięcia zabezpieczyć materiały i środki (sorbenty) do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa. Ponadto istnieje ryzyko związane z możliwością wystąpienia awarii, katastrofy naturalnej lub budowlanej. Dlatego w trakcie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zapisami raportu zachowane zostaną reżimy technologiczne, stała kontrola maszyn i sprzętu, kontrola jakości wykonywanych robót oraz kontroli w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. Projektowany obiekt jest standardowym do wykonania w tej technologii, natomiast zakres robót budowlanych przewidywany w ramach realizacji przedsięwzięcia nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii, a ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej jest stosunkowo niskie.

W związku z realizacją planowanego zamierzenia przeanalizowano także ewentualne oddziaływania mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych). W przypadku przedmiotowej inwestycji możliwość kumulacji z innymi inwestycjami należy rozpatrywać głównie w odniesieniu do oddziaływań w zakresie przyrody, a także emisyjności na tło akustyczne i aerosanitarne. W wyniku przeprowadzonych analiz akustycznych i wpływu na stan powietrza atmosferycznego, uwzględniających także istniejące emitery, wynika, że nie nastąpi efekt kumulowania się inwestycji z obiektami występującymi w promieniu 100 m o granic terenu inwestycyjnego. Nie przewiduje się również oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do środowiska przyrodniczego. Potwierdzeniem tego stwierdzenia jest fakt, że na terenie przedsięwzięcia nie ma flory i grzybów podlegających ochronie gatunkowej. Stwierdzona flora charakteryzuje się niewielką różnorodnością gatunkową, nie ma tam gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem. Prace w akwenie wodnym będą okresowe, a związane z tym oddziaływania ustąpią po przeprowadzeniu prac pogłębiarskich i załadownia.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych dojdzie do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek obecności maszyn budowlanych, środków transportu, składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy, rozkopania warstwy gleby, formowania nasypów i wykopów. Uciążliwości te będą czasowe i ustąpią po zakończeniu budowy. Odnośnie etapu eksploatacji należy wskazać, że niewątpliwie nowo wybudowany obiekt będzie widocznym elementem krajobrazu. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, które planowane jest do zrealizowania na całkowicie przekształconym terenie o funkcji przemysłowej, nie dojdzie do zaburzeń istniejącego krajobrazu. Projektowane elementy terminala nie będą stanowiły istotnej dominanty, ponieważ będą zlokalizowane na istniejącym od lat terenie przemysłowym, który wpisał się trwale w krajobraz miejski.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Również realizacja przewidzianych prac inwestycyjnych, a także eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

Podsumowując, stwierdza się, iż z uwagi na charakter, skalę oraz lokalizację, realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy zachowaniu ww. działań minimalizujących oraz spełnieniu warunków określonych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie wpłynie znacząco negatywnie na poszczególne komponenty środowiska.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

## Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, 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.

Wnioskodawca dokonał opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111).

### Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Szczecinie  
Sylwia Jurzyk-Nordlów  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

### Otrzymują:

1. W imieniu Inwestora FOSFAN S.A – Pan Krzysztof Kalert (list polecony za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)
2. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 Kpa

### Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie – ePUAP.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie
3. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie
4. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – ePUAP.