



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 16 grudnia 2022 roku

WONS.420.14.2022.AW.19

DECYZJA Nr 21/2022 **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.) – dalej zwanej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt t), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 84 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą o oś oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.); po rozpatrzeniu wniosku oraz jego uzupełnień, przedłożonych przez pełnomocnika inwestora, którym jest Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”,

orzekam

nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, jednocześnie określając:

I. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków, ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów zlokalizować w granicy terenu przekształconego Portu Morskiego Police.
- 2) W celu ograniczenia pylenia zmniejszać prędkość jazdy maszyn budowlanych i samochodów po powierzchniach nieutwardzonych na terenie budowy. W razie potrzeby zraszać wodą plac budowy i systematycznie oczyszczać drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota.
- 3) Powołać nadzór przyrodniczy składający się z zespołu specjalistów posiadających doświadczenie i wiedzę z zakresu herpetologii, ornitologii i chiropterologii, który na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla chronionych gatunków fauny, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. Do zadań powołanego nadzoru przyrodniczego należy m.in.:
 - maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzenie kontroli pod kątem występowania obecności osobników chronionych gatunków i ich siedlisk w granicy przewidzianego do realizacji odcinka linii kolejowej (w szczególności miejsc lęgowych i rozrodczych, schronień, zimowisk), w przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków - uzyskanie stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów

- obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków oraz kontrola i nadzór nad realizacją zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami,
- wskazanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac budowlanych (o ile nie zostały określone w treści decyzji) w odniesieniu do zidentyfikowanych walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego oraz określanie potrzeby podejmowania dodatkowych działań zabezpieczających i/lub minimalizujących w zależności od stwierdzonych uwarunkowań lokalnych,
 - przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, w trakcie którego przedstawione zostaną informacje dotyczące istniejących uwarunkowań przyrodniczych oraz działań ochronnych, koniecznych do stosowania przez pracowników w trakcie prowadzonych prac budowlanych,
 - prowadzenie kontroli prac przygotowawczych (wycinki drzew, zdjęcia wierzchniej warstwy ziemi i niwelacji terenu, lokalizowania zaplecza budowy, budowy dróg tymczasowych i dojazdowych) i prac budowlanych,
 - prowadzenie kontroli skuteczności zastosowania zabezpieczeń przed wkraczaniem fauny w granice terenu budowy (szczelności wykonanych tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków) i trwałości wygradzeń siedliska przyrodniczego,
 - prowadzenie bieżącej kontroli wykopów i miejsc stanowiących potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, w przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, podejmowanie z zachowaniem szczególnej ostrożności działań mających na celu uwolnienie i wypuszczenie zwierząt w bezpieczne miejsce, poza zakres oddziaływania inwestycji w odpowiednich dla gatunku siedliskach (na chwytanie, przetrzymywanie, transport i przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania w inne miejsca chronionych gatunków zwierząt należy uzyskać zezwolenie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska),
 - prowadzenie kontroli realizacji warunków narzuconych treścią przedmiotowej decyzji oraz przedkładanie do dnia 30 stycznia okresowych (rocznych) sprawozdań z realizowanego nadzoru.
- 4) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz po przeprowadzonej kontroli pod kątem występowania gniazd, schronień nietoperzy.
 - 5) Przed przystąpieniem do prac budowlanych zastosować skuteczne, widoczne i trwałe wygradzenie zadrzewień stanowiących płaty siedliska przyrodniczego.
 - 6) Na całym liniowym odcinku dochodzącym do Portu Morskiego plac budowy wygradzić przed dostępem herpetofauny i drobnych ssaków, przy pomocy tymczasowych ogrodzeń, wykonanych z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii polimerowej szczelnej (bez perforacji), z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującymi zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wymiarach minimalnych: wysokość 50 cm, głębokość zakopana w gruncie 20 cm z odgiętą górną krawędzią na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzącym przewieszkę o długości 5-10 cm.
 - 7) W trakcie prac budowlanych zabezpieczać miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, tj. wykopy, czasowe rowy, betonowe konstrukcje, itp.

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1:

1. Uwzględnić uwarunkowania określone w pkt I i II.
2. Zastosować stonowaną kolorystykę realizowanych obiektów zbliżoną do naturalnego otoczenia (np. w kolorach szarości, zieleni lub brązów).
3. Zastosować rozwiązania techniczne minimalizujące potencjalne, negatywne oddziaływanie na ptaki, poprzez odpowiednie konstrukcje izolatorów (izolatory podwieszane, a w przypadku zastosowania izolatorów stojących – dodatkowe osłony izolatorów stojących do użytku zewnętrznego lub rurowe osłony izolatorów o długości nie mniejszej niż 100 cm).

Uzasadnienie

W dniu 1 czerwca 2022 roku (pismem z dnia 30 maja 2022 roku) Pan Sebastian Piątkowski, działając z pełnomocnictwa Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o., wystąpił do Regionalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przeanalizował przekazaną dokumentację sprawy, po czym stwierdził, iż nie zawiera ona wszystkich dokumentów określonych w treści art. 74 ustawy ooś, dających podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego. W związku z powyższym pismem z dnia 8 czerwca 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.1 wezwano inwestora do uzupełnienia przedłożonego wniosku o załączenie oryginału poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, oryginałów lub poświadczonych notarialnie wypisów z rejestru gruntów lub innych dokumentów (w postaci papierowej lub elektronicznej) wydanych przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalających na ustalenie stron postępowania, zawierające co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej od przedłożonego pełnomocnictwa, dokonanej na konto Urzędu Miasta w Szczecinie. W dniu 5 lipca 2022 r. do tut. urzędu wpłynęło uzupełnienie braków formalnych.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 i 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. jako budowa linii kolejowej innej niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, innej niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32.

Będąc zatem, zgodnie z treścią art. 75 ust. 1 pkt 1 t) ustawy ooś (z uwagi na realizację inwestycji w zakresie linii kolejowych) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ w dniu 5 lipca 2022 r. wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, o czym poinformował w zawiadomieniu z dnia 15 lipca 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.2. Pismem z dnia 15 lipca 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przekazał pełnomocnikowi informację wynikającą z treści rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119, s. 1).

Pismem z dnia 15 lipca 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.4, działając zgodnie z art. 50 § 1 Kpa, tut. organ wezwał inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia o informacje dotyczące prognozowanego natężenia ruchu kolejowego, drogowego i morskiego w granicy analizowanego terenu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, wskazania dokładnej lokalizacji przekaźnika będącego miejscem stwierdzonych schronień godowych nietoperzy oraz przedstawienia prognozowanego oddziaływania realizowanej inwestycji na etapie eksploatacji względem stwierdzonych siedlisk chronionych gatunków fauny i flory. Ponadto wskazano na konieczność przedstawienia faktycznego zasięgu płatu siedliska przyrodniczego - łągu wierzbowego, określenia powierzchni kolizyjnej z przedsięwzięciem oraz odniesienia się do uszczuplenia jego powierzchni w regionie i wskazania działań skutkujących odtworzeniem lub polepszeniem stanu zachowania siedliska przyrodniczego 91E0. Uzupełnienia wymagało określenie prognozowanego wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 uwzględniając prognozowane zwiększenie wykorzystania obszaru w granicy portu i Kanału Polickiego.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 64 ust. 1a i art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, w dniu 15 lipca 2022 r. tut. organ przesłał zgromadzoną dokumentację w przedmiotowej sprawie Dyrektorowi Urzędu Morskiego, Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zwracając się z prośbą o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 20 lipca 2022 r. Zastępca Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego

w Szczecinie odmówił wydania opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z uwagi na fakt, iż obszar realizacji przedsięwzięcia nie obejmuje obszarów morskich, tj. morskich wód wewnętrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 i art. 4 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r., poz. 457 z późn. zm.).

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w dniu 1 sierpnia 2022 r. przedłożył w tut. urzędzie pismo z dnia 29 lipca 2022 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4360.128.2022.JP, w którym wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Powyższe wezwanie zostało przekazane inwestorowi pismem z dnia 2 sierpnia 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.8.

W dniu 21 września 2022 r., pismem z dnia 19 września 2022 r., znak: 1619/KB/BBF.2022 przedłożono uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia stanowiące odpowiedź na wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, które pismami z dnia 28 września 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.10 i WONS.420.14.2022.AW.11 zostało przekazane Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz z ponowną prośbą o zajęcie wnioskowanego stanowiska. W dniu 28 września 2022 r. inwestor wystąpił z prośbą o przedłużenie terminu na przekazanie uzupełnień karty informacyjnej przedsięwzięcia zgodnie z zakresem wskazanym w piśmie znak: WONS.420.14.2022.AW.4. W odpowiedzi na powyższy wniosek pismem z dnia 5 października 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.12 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przychylił się do prośby inwestora i wskazał nowy termin na uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia do dnia 31 października 2022 r.

W dniu 10 października 2022 r., pismem z dnia 7 października 2022 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4360.128.2022.JP Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie ponownie wezwał do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 11 października 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.13 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień w zakresie wskazanym przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 24 i 26 października 2022 r. wpłynęły do tut. urzędu uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismami z dnia 2 listopada 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.14 i WONS.420.14.2022.AW.15 przedłożone przez inwestora uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia zostały przekazane Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz z ponowną prośbą o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 4 listopada 2022 r. inwestor przedłożył dodatkowe wyjaśnienia do kwestii podnoszonych przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Powyższe uzupełnienie zostało przekazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie pismami z dnia 2 listopada 2022 r., znak: WONS.420.14.2022.AW.16 i WONS.420.14.2022.AW.17 Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szczecinie i Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 22 listopada 2022 r. wpłynęło do tut. urzędu pismo z dnia 21 listopada 2022 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4360.128.2022.JP, w którym Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniach.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, zawiadomieniem z dnia 30 listopada 2022 roku, znak: WONS.420.14.2022.AW.18 poinformował strony postępowania 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 tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy, dlatego też bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt

2 ustawy ooś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących potencjalnie 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 o środowiskowych uwarunkowaniach. 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 ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Niemniej jednak dla inwestycji dotyczących linii kolejowych takiej analizy się nie prowadzi.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestycja dotyczy budowy nowej stacji Port Police, która będzie połączona z planowaną linią kolejową nr 437. W ramach stacji przewiduje się budowę układu torowego i drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym budynku nastawni, wyposażonego w instalacje i urządzenia niezbędne do funkcjonowania obiektu i linii kolejowej. Przewiduje się również budowę ok. 7 km torów kolejowych i ok. 2,82 km wewnętrznych dróg. Szczegółowy zakres oraz parametry inwestycji oraz jej przebieg stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji - Charakterystyka przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie na terenie miasta Police, w powiecie polickim, na terenie województwa zachodniopomorskiego. Teren inwestycyjny położony jest w sąsiedztwie polickich zakładów przemysłowych, na terenie Portu Police. Projektowana inwestycja będzie usytuowana wzdłuż ogrodzenia terenu Portu - przenośnika obsługującego Port i betonowej drogi oraz w obrębie pól refulacyjnych powstałych w 2020 r. Szacowana powierzchnia obszaru zajmowanego przez inwestycję w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę będzie wynosić ok. 33 ha.

Realizacja inwestycji będzie wymagała wykorzystania pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Na etapie budowy zastosowane materiały będą ściśle związane z zakresem prac. Na etapie eksploatacji wykorzystanie materiałów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i związane z bieżącym utrzymaniem i konserwacją planowanego przedsięwzięcia. Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie oszacować ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie realizacji projektowanych prac budowlanych. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy. Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywana będzie energia związana z koniecznością działania sprzętu budowlanego niezbędnego do wykonania prac budowlanych. Energia pobierana będzie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Głównymi sposobami użytkowania energii elektrycznej na etapie budowy będzie zasilanie silników elektrycznych maszyn budowlanych i elektronarzędzi oraz oświetlenie placów budowy. Na etapie eksploatacji zużycie energii będzie wiązało się głównie z zapewnieniem oświetlenia nowo wybudowanych obiektów. Zużycie energii funkcjonującej linii kolejowej i związanej z nią infrastruktury będzie nieco większe w okresach zimowych. Głównym źródłem zużycia paliw na etapie budowy będzie zasilanie maszyn, urządzeń i pojazdów na placu budowy. Zasadniczym paliwem do napędu maszyn i urządzeń technologicznych będzie olej napędowy, w mniejszym stopniu benzyna. Paliwa mogą być użytkowane do napędu m.in.: silników pojazdów dostawczych, maszyn budowlanych, agregatów prądotwórczych i przenośnych narzędzi. Ilość zużytego paliwa będzie związana z ilością i rodzajem maszyn, urządzeń i pojazdów wykorzystywanych na placu budowy oraz czasu ich pracy. Na etapie budowy szacuje się zużycie miesięczne paliw ok. 4 000 dm³/mc w okresach największego nasilenia prac. Na etapie eksploatacji zużycie paliwa będzie związane z pracami utrzymaniovymi i konserwacyjnymi planowanego przedsięwzięcia.

Na etapie budowy zużycie wody związane będzie głównie z zaspokajaniem potrzeb socjalno-bytowych ekip budowlanych. W trakcie realizacji robót woda może być również wykorzystywana w celach technologicznych m. in. do zraszania warstw podbudowy oraz zraszania placu budowy w celu ograniczenia pylenia. Woda na cele budowlane będzie wykorzystywana z istniejących wodociągów bądź będzie dostarczana beczkowozami. Przewiduje się miesięczne zużycie wód na cele socjalno-bytowe w miesiącach intensywnych prac związanych z realizacją robót torowych i ogólnobudowlanych na ok. 75m³/mc (przy założeniu pracy 40 pracowników). Ilość wykorzystywanej wody na etapie budowy będzie związana z zastosowaną technologią oraz organizacją pracy na budowie oraz będzie zależeć od wykonawcy robót. Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zużycie wody będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie związane

z bieżącym utrzymaniem i konserwacją układu torowego oraz infrastruktury towarzyszącej i nie powinno przekraczać $1 \text{ m}^3/\text{mc}$.

Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania

Prace budowlane będą wykonywane przy użyciu pojazdów transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego. Wykonanie powyższych prac przy użyciu maszyn z silnikami spalinowymi, urządzeń, narzędzi i pojazdów transportowych, dostarczających na teren budowy materiały i surowce będzie wiązało się z powstaniem takich uciążliwości, jak emisja zanieczyszczeń do powietrza czy emisja hałasu do środowiska. Oddziaływanie to będzie typowe dla etapu inwestycyjnego i będzie miało charakter stosunkowo krótkotrwały, niezorganizowany, będzie ograniczone głównie do granicy działek inwestycyjnych i ich bezpośredniego sąsiedztwa i ustanie po zakończeniu etapu realizacji inwestycji.

W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji nie występują tereny podlegające ochronie akustycznej. Najbliższa zabudowa znajduje się w odległości ok. 850 m w kierunku południowym od planowanego przedsięwzięcia (wzdłuż ul. Tadeusza Kościuszki). Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń budowlanych oraz ich wzajemna lokalizacja. Minimalizowanie prognozowanego oddziaływania emisji hałasu na etapie budowy przedsięwzięcia będzie realizowane poprzez zaplanowanie przez wykonawcę wszelkich prac budowlanych w sposób zapewniający ich sprawną i możliwie najszybszą realizację, wykorzystanie maszyn budowlanych i urządzeń w dobrym stanie technicznym, spełniających wartości dopuszczalne określone w 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 z późn. zm.), ograniczanie do niezbędnego minimum pracy silników spalinowych maszyn i samochodów, w tym wyłączenie zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas, ograniczanie jednoczesnej pracy kilku maszyn budowlanych. Oddziaływanie akustyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie miało charakter lokalny i krótkookresowy.

Na etapie eksploatacji analizowane przedsięwzięcie będzie obiektem mającym w szczególności wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się ruch taboru kolejowego i drogowego. Realizacja nowych torowisk kolejowych będzie skutkować pojawieniem się nowego źródła hałasu, niemniej jednak zgodnie z przedstawionymi informacjami natężenie ruchu na projektowanym odcinku linii kolejowej nr 437 będzie nieznaczne i będzie wynosić maksymalnie dziewięć składów kolejowych na dobę. Nastąpi także wzrost natężenia ruchu drogowego. Znaczna odległość terenów chronionych akustycznie od planowanego przedsięwzięcia oraz prognozowane oddziaływanie na klimat akustyczny wyklucza negatywny wpływ inwestycji na najbliższe tereny chronione, wyklucza się także możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu względem najbliższych terenów chronionych akustycznie, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

W trakcie realizacji inwestycji, emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie następstwem pracy ciężkiego sprzętu budowlanego (koparki, ładowarki), środków transportujących materiały budowlane, samochodów osobowych oraz prac ziemnych, które będą źródłem pylenia. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, odwracalne i będzie miało jedynie lokalny zasięg oraz ustąpi w pełni po zakończeniu prac budowlanych. W zależności od zaawansowania robót, czasu pracy oraz ilości pracujących jednocześnie maszyn i urządzeń, emisja będzie zmienna, dlatego też zmienne w czasie może być oddziaływanie na powietrze atmosferyczne. Nie przewiduje się natomiast przekroczenia standardów jakości powietrza atmosferycznego w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia.

W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający pylenie, w szczególności poprzez zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy (zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych), w razie potrzeby plac budowy należy zraszać wodą i systematycznie oczyszczać drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami transportowanie materiałów sypkich należy realizować środkami transportu zabezpieczonymi plandekami, ostrożnie prowadzić rozładunek i przemieszczanie materiałów budowlanych. W granicach zaplecza budowlanego należy zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku. Zastosowanie przez inwestora ww. warunków, pozwoli zminimalizować znacząco negatywny wpływ etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego i ograniczyć niemożliwe do całkowitego wykluczenia uciążliwości dla terenów sąsiadujących.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie w nieznacznym zakresie pogarszało standardy jakości powietrza atmosferycznego w rejonie analizowanego przedsięwzięcia. Niepożądane emisje mogą pojawić się w postaci pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za marginalny i nieistotny. Źródłem emisji gazów (NO_x, CO, HC) i PM będą również pojazdy szynowe zasilane przez silniki spalinowe oraz samochody. Należy założyć, że eksploatacja linii kolejowej może powodować wystąpienie śladowych ilości zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego związanych z emisją tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów oraz pyłów zawieszonych PM 10 i PM 2,5, jednak standardy jakości powietrza nie będą przekroczone, a emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie wpłynie negatywnie na stan powietrza. Przewiduje się, że tory nr 1, 3, 6, 102, 105 będą w pełni zelektryfikowane, a tory nr 2 i 4 jedynie częściowo, w głowicy zachodniej, na odcinku umożliwiającym wjazd elektrowozów. Ze względu na częściową elektryfikację torów oraz planowany układ drogowy należy założyć, że eksploatacja przedsięwzięcia może powodować wystąpienie śladowych ilości zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, jednak emisja z tych źródeł będzie tak niska, że nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia oraz prognozowane wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym gazów cieplarnianych, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na klimat. Planowane przedsięwzięcie w znacznej części będzie stanowić alternatywę dla samochodów ciężarowych i będzie miało bezpośrednie przełożenie na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Zjawiska atmosferyczne mogą powodować wydarzenia kolejowe, tj. niepożądane sytuacje zaistniałe w systemie transportu kolejowego lub w jego otoczeniu, zakłócające realizację procesu przewozowego. Największe szkody i niebezpieczeństwo niosą ze sobą pojawiające się coraz częściej zjawiska ekstremalne, które w widoczny sposób zmieniają cechy klimatu w Polsce. Do zjawisk tych należy zaliczyć przede wszystkim: intensywne opady deszczu i śniegu, w tym grad, nawałnice, silne wiatry, burze i wyładowania atmosferyczne, mroźne dni, fale upałów. Materiały wykorzystane do realizacji przedsięwzięcia będą odporne na wysokie i niskie temperatury. Poprowadzenie nowego fragmentu linii na terenie wyniesionym powyżej poziomu sąsiedniego terenu oraz zastosowanie skutecznych odwodnień zapobiegnie możliwości zalania linii podczas intensywnych opadów atmosferycznych. Elementy obiektów inżynierskich zostały zaprojektowane w sposób uwzględniający maksymalne obciążenie wiatrem. Inwestycja zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zastosowaniem materiałów zapewniających trwałość konstrukcji zarówno w warunkach normalnej eksploatacji jak i w trakcie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych w stopniu dostępnym na obecnym etapie technologicznym.

Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji inwestycji można spodziewać się wytworzenia głównie odpadów powstających na terenie placów budowy - przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10) do grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie, 15 – odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 13 – oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19).

Na etapie eksploatacji linii kolejowej nie przewiduje się wytwarzania znaczących ilości odpadów. Mogą powstawać głównie odpady komunalne oraz odpady związane z: bieżącymi remontami, utrzymaniem i konserwacją linii kolejowej (m.in. gruz, humus, tłuczeń torowy). Powstałe odpady wg. powyższego rozporządzenia należeć będą do grup: 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach, 16 - odpady nieujęte w innych grupach, 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Niezbędnym jest, aby sposób postępowania z wytworzonymi odpadami był zgodny z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach

(Dz. U. z 2021 r., poz. 779 z późn. zm.), dlatego prace budowlane i konserwacyjne należy prowadzić w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów, selektywnie magazynować wytworzone odpady w miejscach do tego przystosowanych, prowadzić odpowiednie ich zagospodarowanie oraz ewidencjonowanie.

Zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organ inspekcji sanitarnej (Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie). W ustawowym terminie ww. organ nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie, co zgodnie z treścią art. 78 ust. 4 ustawy o oś potraktowano jako brak zastrzeżeń.

Środowisko gruntowo-wodne

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W zajęтым stanowisku powyższy organ wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniach.

Inwestycja będzie realizowana poza granicami obszarów wodno-błotnych w rozumieniu Konwencji o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, z dnia 2 lutego 1971 r. (Dz. U. z 1978 r., Nr 7, poz. 24 z późn. zm.). Wybrzeże i środowisko morskie Morza Bałtyckiego zlokalizowane jest w odległości ok. 41 km od analizowanej lokalizacji przedsięwzięcia. Najbliższe jezioro (Jezioro Dąbie) położone jest w odległości ok. 4,8 km od inwestycji. Ciekі sąsiadujące w terenie inwestycyjnym to rzeka Łarpia i Kanał Policki. Planowane przedsięwzięcie pozostaje w kolizji z istniejącym urządzeniem wodnym (rów), które zlokalizowane jest po południowej stronie planowanego układu torowego i drogi wewnętrznej. Zgodnie z dokumentacją, mimo likwidacji urządzenia wodnego, nie nastąpi zmiana kierunku i natężenia odpływu znajdujących się na jego gruncie wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód ze źródeł ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Wody pochodzące z drogi oraz linii kolejowej będą ujmowane bezodpływowym drenażem francuskim. Przedsięwzięcie przebiega skrajem rozległego torfowiska niskiego, wykształconego na obszarze zachodniego tarasu zalewowego Odry. Na podstawie danych ujętych w Centralnej Bazie Danych Geologicznych - Seryjne mapy geologiczne Polski w skali 1:50 000, arkusz 190 - Police (N-33-90-A) stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie występuje na obszarze czwartorzędowego piętra wodonośnego, o charakterze użytkowym. Przypowierzchniowy poziom wodonośny posiada duże rozprzestrzenienie; występuje w obrębie serii piaszczystej budującej równinę rzeczną rozlewiskową. Uformowany został w wyniku późno plejstoceńskiego odpływu wód roztopowych w fazie pomorskiej zlodowacenia bałtyckiego. Poziom występuje płytko, na głębokości kilku metrów. Miąższość warstwy wodonośnej maksymalnie osiąga wartość około 20 m, przeważnie wynosi kilkanaście metrów, a często kilka metrów. Posadowienie sieci odbywać się będzie metodą wykopu otwartego (lokalnie metodą bezwykopową). Głębokość wykopów wynosić będzie do 3 m. Odwodnienie wykopów przewiduje się poprzez bezpośrednie pompowanie wody z wykopu lub poprzez zastosowanie zestawu igłofiltrów. Wody z odwodnienia wykopów odprowadzane będą do specjalnie na ten cel przygotowanego zbiornika retencyjnego oraz osadnika. Wody ze zbiornika i osadnika będą systematycznie wywożone. Odwodnienie wykopów ma charakter tymczasowy i nie wpływa docelowo na stan wód podziemnych i powierzchniowych. Zgodnie z art. 394 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 233 z późn. zm.) odprowadzanie wód z wykopów budowlanych wymaga zgłoszenia wodnoprawnego. Zaplecze budowy będzie wyposażone w szczelne sanitariaty, a ścieki bytowe systematycznie wywożone przez specjalistyczne firmy do najbliższej położonych punktów zlewnych bądź do oczyszczalni ścieków.

Uwzględniając lokalizację terenu inwestycyjnego w odniesieniu do jednolitych części wód, należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967), przedsięwzięcie znajduje się w granicach zlewni dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): Kanał Policki (kod: RW6000019954) i Łarpia (kod RW60001719929) oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60003. JCWP Kanał Policki (kod RW6000019954) to silnie zmieniona część wód

charakteryzująca się dobrym stanem ogólnym, którą określono jako niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. JCWP Łarpia (kod RW60001719929) to naturalna część wód charakteryzująca się dobrym stanem ogólnym, którą określono jako niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Planowana inwestycja zlokalizowana jest także w granicy jednolitej części wód podziemnych GW60003. Jest to część wód w stanie dobrym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, dla której ustalono następujące cele środowiskowe: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Działki, na których planowana jest realizacja inwestycji nie są zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, obszarach Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, jak również znajdują się poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził, iż realizacja inwestycji w zakresie określonym przez inwestora nie wpłynie na stan i potencjał ekologiczny JCWP w rozbiu na poszczególne ich elementy oraz na ich stany chemiczne, jak również nie wpłynie na stan chemiczny i ilościowy JCWPd. Przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy i eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w aktualnym Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 23 ww. ustawy możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie. Zagrożenie wystąpienia zdarzenia o znamionach poważnej awarii na etapie eksploatacji linii kolejowej związane jest przede wszystkim z transportowanymi materiałami (ładunki niebezpieczne tj. paliwo, substancje chemiczne), natomiast wielkość tego zagrożenia zależy od stanu taboru i infrastruktury kolejowej. Zgodnie z raportem Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa, kwiecień, 2014 r.) w 2013 roku (najnowszy publicznie dostępny raport) na terenie kraju doszło do 84 zdarzeń mających znamiona poważnej awarii. Z powyższej liczby 21 zdarzeń (25%) stanowił transport, ale tylko 3 zdarzenia dotyczyły transportu kolejowego. Powyższa statystyka wskazuje, że ok 3,5 % zdarzeń mających znamiona poważnej awarii wiązało się z poruszaniem się pociągów po sieci linii kolejowych. Oznacza to, że zagrożenie poważnymi awariami w transporcie kolejowym jest nieznaczne. Dla ograniczenia ilości zdarzeń o charakterze poważnych awarii niezwykle istotna jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przyczyniająca się do redukcji ilości wypadków. Budowa nowych linii o nowoczesnych standardach technicznych wpisuje się w to zadanie. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, należy liczyć się z potencjalną możliwością wystąpienia poważnej awarii na planowanej linii nr 437, głównie z powodu: specyfiki planowanych przewozów, w których poważny udział przypadają będzie na produkty chemiczne, jak również przebiegu linii przez tereny o słabej nośności gruntów i nisko występujących wodach podziemnych, a także ryzyka występowania podtopień. Analizowany projekt spełnia oczekiwania w zakresie zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i odpowiada adekwatnym dla danego rodzaju ruchu wymogom technicznym, jednak ze względu na specyficzne uwarunkowania przebiegu planowanej linii w obszarze zalewowym Odry, dla analizowanego przedsięwzięcia na etapie opracowywania Projektu budowlanego należy przewidzieć zastosowanie takich rozwiązań i zabezpieczeń, które sprowadzą prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych awarii, lub zdarzeń noszących ich znamiona do minimum.

Dobra materialne, zabytki i krajobraz

W obszarze realizacji planowanego przedsięwzięcia ani w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania nie stwierdzono występowania obiektów zabytkowych w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r., poz. 840). W związku z powyższym nie przewiduje się wpływu planowanego przedsięwzięcia na tego rodzaju obiekty. Zgodnie z art. 32 ww. ustawy w razie ujawnienia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, prowadzący prace budowlane i ziemne będzie wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczać, przy użyciu dostępnych środków,

ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomować o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Realizacja inwestycji powinna uwzględniać również obowiązujące przepisy rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 2 sierpnia 2018 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich i badań konserwatorskich przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków albo na Listę Skarbów Dziedzictwa oraz robót budowlanych, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków, a także badań archeologicznych i poszukiwań zabytków (Dz. U. z 2021 r., poz. 81).

W granicach analizowanego terenu nie występują szczególne walory krajobrazowe, a obszar położony jest poza granicami form ochrony przyrody, których przedmiotami ochrony jest także krajobraz tj. obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych. Niemniej realizacja inwestycji spowoduje przekształcenie istniejącego krajobrazu, co będzie skutkowało zajęciem fragmentu terenu dotychczas nieprzekształconego, kosztem rozbudowy terenów przemysłowych. Oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie miało charakter trwały, kształtujący w fazie eksploatacji inwestycji zarówno warunki przyrodnicze jak i zagospodarowanie terenów przyległych. Minimalizację oddziaływania na krajobraz przewidziano poprzez budowę linii w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej grobli, po której przebiegają urządzenia przesyłowe z portu przeładunkowego do zakładów Azotowych. Tym samym ograniczono oddziaływanie na elementy przyrodnicze związane z rozległym fragmentem terenu nieprzekształconego. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, jedynymi możliwymi do zastosowania środkami minimalizującymi negatywny wpływ na krajobraz jest realizacja obiektów związanych z infrastrukturą kolejową i drogową, dobrze wkomponowanych w otaczający krajobraz. Na etapie wstępnego projektu wskazano na konieczność zastosowania odpowiedniej kolorystyki projektowanego budynku nastawni.

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Inwestycja zlokalizowana jest poza granicami form ochrony przyrody wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.) - dalej zwanej ustawą o ochronie przyrody.

Niemniej w przedmiotowym postępowaniu tut. organ przeanalizował również pośrednie oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 zlokalizowane w odległości do 5 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Analizie poddano siedem obszarów Natura 2000:

- obszary specjalnej ochrony ptaków: Zalew Szczeciński PLB320009, Puszcza Goleniowska PLB320012, Ostoja Wkrzańska PLB320014, Dolina Dolnej Odry PLB320003;
- specjalne obszary ochrony siedlisk: Police - kanały PLH320015, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033.

Granica obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 zlokalizowana jest w odległości ok. 100 m od miejsca realizacji inwestycji. Obszar Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 zgodnie z SDF (aktualizacja marzec 2022 r.) obejmuje teren położony u ujścia rzeki Odry zawierający również jej dolny odcinek, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamiński. Przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są następujące siedliska przyrodnicze: 1130 estuaria, 1150* zalewy i jeziora przymorskie (laguny), 1230 klify nadmorskie na wybrzeżu Bałtyku, 1310 śródładowe błotniste solniska z solirodkiem (*Salicornion ramosissimae*), 1330 solniska nadmorskie, 1340* śródładowe słone łąki, pastwiska i szuwary (*Glauco-Puccinietalia*), 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich, 2330 wydmy śródładowe z murawami, 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3270 zalewane muliste brzegi rzek, 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), 7140* torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea nigrae*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy, 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 albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe) oraz gatunki zwierząt: parposz *Alosa fallax*, boleń *Aspius aspius*, minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, ciosa *Peleus cultratus*,

minóg morski *Petromyzon marinus*. Zgodnie z przeprowadzoną oceną stwierdzono, iż prognozowane oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia będzie zamykać się w granicy 100 m od zakresu przedsięwzięcia i nie będzie oddziaływać na tereny zlokalizowane w granicy ww. obszaru. W ramach analizy dostępnych materiałów oraz map rozmieszczenia zinwentaryzowanych siedlisk i gatunków (wg stanu na dzień 11 lipca 2013 r.) sporządzonych na potrzeby opracowania planu zadań ochronnych ww. obszaru, stwierdzono, iż w bliskim sąsiedztwie nie występują siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków stanowiących przedmioty ochrony obszaru, które byłyby narażone na negatywne oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia. Dla obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 aktualnie trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, dla obszaru ustalono tymczasowe cele wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh. Celami ochrony dla ww. przedmiotów jest utrzymanie określonych parametrów i wskaźników ich stanu ochrony. Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne siedliska przyrodnicze oraz gatunki będące przedmiotami ochrony obszaru wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie skutkować negatywnym wpływem na osiągnięcie wyznaczonych celów ochrony.

Kolejny obszar Natura 2000 - Zalew Szczeciński PLB320009 zlokalizowany jest w odległości ok. 170 m od terenu inwestycyjnego. Obszar Zalew Szczeciński PLB320009 zgodnie z SDF (aktualizacja marzec 2022 r.) wyznaczony został w celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony dla gatunków ptaków i ich siedlisk. Obszar ten jest bardzo ważną ostoją ptaków wodnoblotnych, przede wszystkim w okresie wędrówek i zimą. Na obszarze tym występuje co najmniej 25 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są: trzciniak *Acrocephalus arundinaceus*, płaskonos *Anas clypeata*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, głowienka *Aythya ferina*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzałka *Aythya marila*, gągoł *Bucephala clangula*, sieweczka obrożna *Charadrius hiaticula*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łyska *Fulica atra*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, mewa mała *Larus minutus*, brzęczka *Locustella luscinioides*, podróżniczek *Luscinia svecica*, bielaczek *Mergus albellus*, nurogęś *Mergus merganser*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, wąsatka *Panurus biarmicus*, kormoran czarny *Phalacrocorax carbo sinensis*, siewka złota *Pluvialis apricaria*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, kropiatka *Porzana porzana*, ohar *Tadorna tadorna*, czajka *Vanellus vanellus*. Zgodnie z przeprowadzoną oceną stwierdzono, iż prognozowane oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia będzie zamykać się w granicy bezpośredniego sąsiedztwa działek inwestycyjnych i nie będzie oddziaływać na tereny zlokalizowane w granicy ww. obszaru. W ramach analizy dostępnych materiałów oraz map rozmieszczenia zinwentaryzowanych siedlisk i gatunków (wg stanu na dzień 11 lipca 2013 r.) sporządzonych na potrzeby opracowania planu zadań ochronnych ww. obszaru, stwierdzono, iż w najbliższym sąsiedztwie występują siedliska krakwy (ok. 500 m). Dla przedmiotowego obszaru trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W celu konieczności zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony, zostały opracowane tymczasowe cele ochrony dla gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009 wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 września 2021 r., znak: WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.3. Celami ochrony dla ww. gatunków jest w szczególności osiągnięcie lub utrzymanie parametrów dotyczące stanu populacji (liczebność danego gatunku) i stanu siedliska (utrzymanie powierzchni dogodnych żerowisk i miejsc odpoczynku z uwzględnieniem naturalnych procesów). Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na ornitofaunę wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie związana z bezpośrednią ingerencją w siedliska ornitofauny, a jedynym możliwym negatywnym oddziaływaniem wynikającym głównie z realizacji prac budowlanych może być płoszenie ptaków przebywających w sąsiedztwie miejsca prowadzonych prac. Biorąc pod uwagę skalę zaburzeń związanych z realizacją przedsięwzięcia, nie przewiduje się wystąpienia trwałych oddziaływań skutkujących utratą bazy żerowiskowej i powierzchni siedlisk zajmowanych przez ptaki. Względem zapisów tymczasowych planów zadań

ochronnych dla wszystkich gatunków stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009, nie stwierdzono aby przedsięwzięcie prowadziło do oddziaływań, które mogłyby skutkować wpływem na nieosiągnięcie wyznaczonych celów ochrony.

Obszar Natura 2000 Police - kanały PLH320015 zlokalizowany jest w odległości ok. 500 m od terenu inwestycyjnego i obejmuje sieć 4000 m podziemnych kanałów, będących pozostałością po niemieckiej, przedwojennej fabryce benzyny syntetycznej Hydrierwerke Pölitz. Obszar uznany jest za największe zimowisko nietoperzy na Pomorzu Zachodnim (780 osobników - sezon zimowy 2003). Zimuje tu 6 gatunków nietoperzy, z czego 2, to gatunki z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Zgodnie z SDF (aktualizacja 03.2022 r.) przedmiotami ochrony obszaru są następujące gatunki nietoperzy: nocek duży *Myotis myotis* i mopek *Barbastella barbastellus*. Zgodnie z obowiązującym Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Police – kanały PLH320015 jako istniejące zagrożenia dla ww. gatunków uznano niszczenie zabezpieczeń obiektów (ścian z wlotami dla nietoperzy i metalowych krat) powodujące niekorzystną zmianę mikroklimatu zimowiska mającą wpływ na śmiertelność nietoperzy; niezorganizowaną turystykę pieszą w niezabezpieczonych obiektach, powodującą płoszenie i niepokojenie nietoperzy, które podczas hibernacji może powodować ich dodatkowe wybudzenie, co może wpływać na śmiertelność; niekontrolowane przejazdy quadami i samochodami ciężarowymi, co powoduje zawalanie się podziemnych korytarzy wykorzystywanych przez nietoperze; duża ilość odpadów gospodarczych i przemysłowych, utrudniająca nietoperzom dostęp do zimowiska; brak swobodnego dostępu do wlotów do kryjówek zimowych spowodowany zasłonięciem ich przez drzewa i krzewy. Z kolei jako zagrożenia potencjalne uznano zmiany temperatury istotnie wpływające na hibernację nietoperzy; elektrownie wiatrowe stanowiące zagrożenie dla liczebności populacji; rozbiórkę obiektów doprowadzającą do zniszczenia siedliska; zasypywanie kanałów, melioracje i osuszanie mogące powodować zmniejszenie poziomu wilgotności w kanałach; planowaną budowę Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu S6, której jeden z odcinków zaprojektowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, co może stanowić zagrożenie dla sezonowo migrujących nietoperzy do przedmiotowego zimowiska (kolizyjność i wpływ na stabilność obiektów podziemnych i naziemnych znajdujących się w obszarze). Prognozowane oddziaływanie nie wpisuje się w listę zidentyfikowanych zagrożeń, w szczególności z uwagi na zidentyfikowany charakter oddziaływania oraz znaczną odległość od istniejących siedlisk nietoperzy. Analizowana inwestycja powiązana jest technologicznie z przedsięwzięciem pn. „Budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police”, stanowiącym budowę odcinka nowej linii kolejowej nr 437, przebiegającej na wcześniejszym odcinku w bliższej odległości od granicy analizowanego obszaru Natura 2000. W ramach przeprowadzonej dla ww. przedsięwzięcia oceny wpływu na siedliska nietoperzy, nie stwierdzono znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000, a możliwy negatywny wpływ inwestycji na nietoperze został zminimalizowany określonymi w wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunkami.

Granica obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 zlokalizowana jest w odległości ok. 1 km od miejsca realizacji inwestycji. Puszcza Goleniowska zgodnie z SDF (aktualizacja marzec 2022 r.) obejmuje m. in. część dużego kompleksu leśnego na północny-zachód od Goleniowa i na wschód od Zalewu Szczecińskiego, rozległe bagna (w dużej części zalesione) pomiędzy rzeką Iną i Stepnicą, łąki, pola, Jez. Ostrowo, Jezioro Przybiernowskie, kilka niewielkich śródlęśnych jezior, wiele torfianek oraz kompleks śródlęśnych stawów koło Krokorzyc. Przedmiotami ochrony są następujące gatunki ptaków: kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, zimorodek *Alcedo atthis*, podrózniczek *Luscinia svecica*, gągoł *Bucephala clangula*, kszczyk *Gallinago gallinago*. Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012, który został następnie zmieniony zarządzeniami z dnia 23 marca 2017 r. i z dnia 18 marca 2019 r. Zgodnie z materiałami podstawowymi do ww. planu zadań ochronnych najbliższe siedlisko przedmiotu ochrony obszaru (kszyk) zlokalizowane jest w odległości przeszło 1,3 km. Zidentyfikowanymi potencjalnymi zagrożeniami dla tego gatunku są: osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych, wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek, zalesianie terenów otwartych, produkcja energii wiatrowej, śmierć lub uraz w wyniku kolizji, drapieżnictwo, produkcja energii słonecznej. Przedmiotowa inwestycja nie wpisuje się w listę ww. zagrożeń. Znaczna odległość przedsięwzięcia od siedlisk ww. gatunku oraz pozostałych siedlisk innych gatunków, zlokalizowanych w jeszcze większej odległości wyklucza również możliwość płoszenia

i niepokojenia. Nie stwierdza się również możliwości negatywnego wpływu na realizację celów i działań ochronnych określonych dla wszystkich przedmiotów ochrony obszaru Puszcza Goleniowska PLB320012.

Obszar Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033 zlokalizowany jest w odległości ok. 1,8 km od analizowanego przedsięwzięcia. Ostoja położona jest w południowo-wschodniej części Puszczy Goleniowskiej. Obejmuje obszar dwóch, sąsiadujących ze sobą rezerwatów: "Olszanka", "Uroczysko święta im. prof. M. Jasnowskiego". Obszar ważny dla ochrony torfowisk wysokich, lasów łęgowych, borów bagiennych i kwaśnych dąbrów. Łącznie stwierdzono tu 5 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, zajmujących w sumie ok. 32% powierzchni obszaru. Ponadto mają tu swoje stanowiska 2 gatunki z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Między nimi znajdują się tereny leśne i zaroślowe. Zgodnie z SDF (aktualizacja marzec 2022 r.) przedmiotami tego obszaru są następujące siedliska przyrodnicze: 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albofragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinosoincanae*) i olsy źródliskowe, 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji, 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne. Dla obszaru, ustanowiono plan zadań ochronnych Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033, który został następnie zmieniony zarządzeniem z dnia 23 maja 2017 r. Znaczna odległość przedsięwzięcia od ww. siedlisk przyrodniczych wyklucza możliwość negatywnego wpływu na realizację celów i działań ochronnych określonych dla wszystkich przedmiotów ochrony obszaru Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033.

Granica obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 przebiega w odległości ok. 3,8 km. Obszar Dolina Dolnej Odry PLB320003 zgodnie z SDF (aktualizacja czerwiec 2022 r.) wyznaczony został w celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony dla gatunków ptaków i ich siedlisk. Obszar ten jest bardzo ważną ostoją dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym, wędrownym i zimowiskowym. Przedmiotami ochrony w ww. obszarze są: wodniczka *Acrocephalus paludicola*, zimorodek *Alcedo atthis*, rożeniec *Anas acuta*, cyraneczka *Anas crecca*, świstun *Anas penelope*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, krakwa *Anas strepera*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, uszatka błotna *Asio flammeus*, głowienka *Aythya ferrina*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzalka *Aythya marila*, bąk *Botaurus stellaris*, puchacz *Bubo bubo*, gągoł *Bucephala clangula*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, czapla biała *Egretta alba*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, łyska *Fulica atra*, żuraw *Grus grus*, ostrygojad *Heamatopus ostralegus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, brzęczka *Locustella luscinioides*, podróżniczek *Luscinia svecica*, bielaczek *Mergus albellus*, nurogęś *Mergus merganser*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, rybołów *Pandion haliaetus*, wąsatka *Panurus biarmicus*, trzmielojad *Penrnis apivorus*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, batalion *Philomachus pugnax*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, ohar *Tadorna tadorna*, łęczak *Tringa glareola*. Dla obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. Urz. Woj. z 2014 r. poz. 1934), zmienione zarządzeniem z dnia 27 kwietnia 2017 r. oraz z dnia 21 października 2022 r. Znacząca odległość od granic obszaru wyklucza negatywny wpływ na jego przedmioty ochrony, jak również pozostaje bez wpływu na ustalone cele i działania ochronne.

Granica obszaru Natura 2000 Ostoja Wkrzańska PLB320014 przebiega w odległości ok. 4,9 km. Obszar Ostoja Wkrzańska PLB320014 zgodnie z SDF (aktualizacja marzec 2022 r.) stanowi część (około 1/3) kompleksu leśnego rozmieszczonego po obu stronach granicy z Niemcami i położony jest na północny zachód od Szczecina i na zachód od ujściowego odcinka Odry. Obszar ten, stanowiąc mozaikę siedlisk, obejmuje nieduże rzeczki, zeutrofizowane i zarośnięte szuwarami jeziora, nieduże zbiorniki, rozległe torfowiska niskie, torfowiska wysokie, łąki i pastwiska, grunty porolne, olsy, lasy i bory. Przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków: derkacz *Crex crex*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, rybołów *Pandion*

haliaeetus. Dla obszaru, w celu konieczności zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony, zostały opracowane tymczasowe cele ochrony dla gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja Wkrzańska PLB320014, wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 04 listopada 2021 r., znak WOPN-ON.6322.21.2021.KA.RCh. Celami ochrony dla ww. gatunków jest w szczególności osiągnięcie lub utrzymanie parametrów dotyczące stanu populacji (liczebność danego gatunku) i stanu siedliska (utrzymanie powierzchni dogodnych żerowisk i miejsc odpoczynku z uwzględnieniem naturalnych procesów). Z uwagi na znaczną odległość wykluczyć należy aby realizacja przedsięwzięcia miała jakikolwiek wpływ na przedmioty ochrony obszaru i mogła skutkować wpływem na nieosiągnięcie wyznaczonych celów ochrony.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia w oparciu o dane literaturowe i inwentaryzację przyrodniczą dokonano opisu stanu środowiska przyrodniczego.

Wewnątrz terenu badań, wśród zadrzewień w części północnej (wzdłuż drogi betonowej) znajduje się niewielki kanał ciągnący się od drogi dojazdowej do Portu do końca zadrzewienia, wzdłuż niego, w środkowej części terenu opracowania, zbudowany jest wał. W części wschodniej kanał jest częściowo wyschnięty (nawet przy wysokich stanach wód gruntowych wiosną), a częściowo wypełniony wodą. Część zachodnia kanału charakteryzuje się wyższym stanem, niewysychającym nawet podczas niskiego stanu wód gruntowych latem, brak tu wału. Tereny położone na południe od niego są okresowo zalewane od strony kanału lub wodami podsiąkającymi. Od kanału głównego odchodzą odnogi skierowane w stronę południową, częściowo wyschnięte przez cały rok, a częściowo (w zachodnim odcinku kanału głównego) wypełnione wodą - wiosną zalewają otaczające tereny. W południowej części terenu badań, wśród zadrzewień i zakrzewień znajduje się kanał, który w okresie letnim wysycha, natomiast wiosną tworzy rozlewisko wśród drzewostanu. Pozostała część obszaru na południu terenu opracowania jest położona wyżej, nie występują tu zalewy. Tereny poza zadrzewieniami stanowią obecnie przede wszystkim nieużytkowane, suche powierzchnie porośnięte wieloletnimi roślinami synantropijnymi, hałdy ziemi i gruzu z przewagą roślin jednorocznych, dwuletnich oraz wieloletnich. Na zachodnim końcu planowanego przedsięwzięcia teren jest podmokły, porośnięty szuwarem trzcinowym. Wzdłuż drogi betonowej i przenośnika przeprowadzana jest obecnie inwestycja budowlana, a teren jest pozbawiony szaty roślinnej. Najciekawsze z punktu widzenia florystycznego powierzchnie stwierdzono w miejscach gdzie tereny były najbardziej wilgotne, zalewane wodami podsiąkającymi, położone wśród zadrzewień w zachodniej i południowej części terenu opracowania oraz miejscami wzdłuż rowu przebiegającego wśród zadrzewień. W warstwie drzew dominuje tu wierzba krucha z domieszką wierzby białej, brzozy brodawkowatej oraz w niewielkiej ilości innych gatunków. W warstwie krzewów występuje wierzba wiciowa oraz trójpręcikowa i warstwie zielnej występują przede wszystkim chmiel zwyczajny, żywokost lekarski, pokrzywa zwyczajna, jeżyna popielica. W warstwie zielnej opisywanego obszaru stwierdzono duży udział gatunków szuwarowych oraz nitrofilnych bylin z klas: *Phragmitetea* oraz *Molinio-Arrhenatheretea*. Roślinność porastająca ten teren odpowiada składowi florystycznemu zespołu *Salicetum albo-fragilis* (nadrzeczny łąg wierzbowy). Występowanie tej formacji roślinnej wskazuje na występowanie na tym obszarze siedliska priorytetowego w rozumieniu Dyrektywy Siedliskowej - łągu wierzbowego, topolowego, olszowego i jesionowego (91E0) – podtypu: łąg wierzbowy (91E0-1). Zbiorowiska o podobnym charakterze, ale z ubogim podszytem i runem zdominowanym przez pokrzywę zwyczajną oraz bez zalewów wiosną, występują w wielu miejscach wzdłuż terenu badań – tu charakterystyczny dla łągu wierzbowego pozostaje jednak tylko drzewostan, w podszyciu dominują gatunki ze związku *Sambuco-Salicion* stanowiącego nitrofilne zbiorowiska krzewiasto-zaroślowe będące dalszym stadium sukcesji w procesie regeneracji lasu. W drzewostanie obok wierzb występuje brzoza brodawkowata, jarząb pospolity, topola osika, w podszyciu bez czarny. Wśród roślinności zarówno łągu jak i pozostałego terenu zadrzewionego zanotowano obecność gatunków inwazyjnych zagrażających opisywanej formacji roślinnej: niecierpek gruczołowaty, niecierpek drobnokwiatowy, drobny podrost robinii akacjowej, klonu jesionolistnego oraz czeremchy późnej. Poza zadrzewieniem, część terenu wzdłuż planowanego przedsięwzięcia porośnięta jest zakrzewieniami ze znaczącą przewagą wierzby wiciowej, z niewielką domieszką bzu czarnego oraz wymienionymi wyżej gatunkami obcymi. Miejsca poza zadrzewieniami porośnięte są mozaiką zbiorowisk roślinnych klas *Artemisietea vulgaris*, *Galio-Urticenea* oraz *Molinio-Arrhenatheretea*. Można tu spotkać płaty zespołu *Artemisio-Tanacetetum vulgaris* w zmieszaniu z gatunkami z rzędu *Onopordetalia acanthii*. Występuje tu dość duży udział wysokich traw – trzcinika piaskowego, kupkówki pospolitej i perzu

właściwego z gatunkami z klasy *Agropyreteae intermedio-repentis*. Wzdłuż istniejącego przenośnika i drogi betonowej, w miejscach okresowo pozbawionych roślinności wskutek prowadzonych prac, występują niewielkie płyty zbiorowisk roślin synantropijnych rocznych i dwuletich należących do rzędu *Sisymbrietalia*, stanowiących początkowe stadia sukcesji na glebach przekształconych. Część terenu porośnięta jest zbiorowiskami roślin ruderalnych charakterystycznych dla siedlisk suchych, ze żmijowcem zwyczajnym, nostrykiem białym, rezedą żółtą, cykorią podróżnik i in. Występują tu niewielkie płyty zbiorowisk roślin synantropijnych rocznych i dwuletich należących do rzędu *Sisymbrietalia*, stanowiące początkowe stadia sukcesji na glebach przekształconych oraz z klasy *Artemisietea vulgaris*, z dużym udziałem roślinności ruderalnej rozsianej po całym obszarze. Na skraju zadrzewień i zakrzewień stwierdzono stanowiska gatunków objętych częściową ochroną prawną - kruszczyka szerokolistnego, rozsiane wzdłuż całego przebiegu inwestycji oraz w jednym miejscu, kilka niewielkich płatów kocanek piaszkowych oraz jeden płat turzycy piaskowej. Wśród zakrzewień wierzby wiciowej z dużym udziałem trzciny pospolitej stwierdzono stanowisko gatunku zagrożonego regionalnie – starca bagiennego.

Odnosząc się do fauny, podczas badań terenowych stwierdzono przede wszystkim pospolicie występujące gatunki bezkręgowców, wśród nich zanotowano cztery gatunki objęte ochroną prawną. Są to trzmiele: kamiennik, ziemny, rudy i leśny. Na terenie dróg obserwowano osobniki jaszczurki zwinki oraz jednego osobnika, młodego zaskrońca zwyczajnego. W obrębie terenu zadrzewionego, w kanałach melioracyjnych i ich okolicach, w północno-zachodniej części opracowania stwierdzono obecność płazów (żaba trawna, ropucha szara). Na terenie opracowania i w jego najbliższym sąsiedztwie zaobserwowano 49 gatunków ptaków objętych ochroną prawną w Polsce, wśród nich 4 wymienione są w Dyrektywie Ptasiej. Wszystkie zaobserwowano w przelocie nad zachodnią częścią planowanego przedsięwzięcia. Większość z zaobserwowanych ptaków występuje w obrębie zadrzewień, część jedynie przelotnie (m.in. mewa, czapla siwa, kormoran, bielik, myszołów zwyczajny, pustułka, kania ruda, błotniak stawowy, krzyżówka). Jako gatunki potencjalnie lęgowe w granicy inwentaryzowanego terenu stwierdzono: uszatkę, sierpówkę, świergotka drzewnego, pliszkę siwą, rudzika, piecuszka, pierwiosnka, gila, kawkę, gawrona, wronę siwą, czarnowrona, kapturkę, kulczyka, szczygła, dzwońca, makolągwę, trznadla, bażanta, a za lęgowe: dzięcioła dużego, sikorkę ubogą, modraszkę i bogatkę, raniuszkę, pelzaczka leśnego, sójkę, srokę, szpaka, mazurka, ziębę, kowalika, grzywacza. W obrębie terenu opracowania, wzdłuż kanału, zanotowano ślady bytowania (zgryzy) bobra europejskiego. W ramach nasłuchów detektorowych i prowadzonych obserwacji wizualnych na terenie badań odnotowano dwa gatunki nietoperzy tj. borowca wielkiego i karlika malutkiego.

W związku z realizacją inwestycji nieunikniona jest ingerencja w siedliska części ww. gatunków. Istotnym jest fakt dostosowania przebiegu inwestycji względem istniejących uwarunkowań przyrodniczych. W granicy najcenniejszego fragmentu inwestycji, gdzie powstanie nowy fragment linii kolejowej, jej nasyp zostanie wykonany w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi. Takie działanie spowoduje zajęcie zewnętrznego fragmentu terenu charakteryzującego się niższymi walorami przyrodniczymi i jednocześnie nie doprowadzi do jego rozdzielenia, a co za tym idzie fragmentacji siedlisk chronionych gatunków. W wyniku realizacji inwestycji wyłącznie część siedlisk chronionych gatunków zostanie zniszczona, niemniej jednak dostępność tożsamyh siedlisk na znacznej powierzchni pozostałego terenu nie powinna wywierać znaczącego wpływu na utrzymanie siedlisk tych gatunków i liczebność ich lokalnych populacji.

Negatywny wpływ na stwierdzone gatunki może wykazywać w szczególności etap realizacji przedsięwzięcia, który będzie związany z zajęciem fragmentu cennego terenu oraz oddziaływaniem akustycznym, mogącym mieć wpływ na zajmowane stanowiska chronionych gatunków fauny. W związku z planowanymi robotami budowlanymi, konieczne będzie wykonanie wycinek drzew, a w następstwie, uszczuplenie płatu łągu wierzbowego wykształconego w zachodniej i południowej części terenu inwestycji. Cała powierzchnia płatu kolidującego siedliska przyrodniczego wynosi ok. 3,4 ha. Powierzchnia siedliska przyrodniczego, wyliczona na podstawie samych SDF dla obszarów Natura 2000 w granicy województwa zachodniopomorskiego wynosi 21221,41 ha. W związku z powyższym oddziaływanie w odniesieniu do siedliska przyrodniczego 91E0 poza granicami obszaru Natura 2000 należy uznać za nieznaczące. Prognozuje się również, iż inwestycja pozostanie bez wpływu na pozostałe fragmenty ww. siedliska poza granicą terenu inwestycyjnego. W obrębie drzew przeznaczonych do wycinki zanotowano obecność nieaktywnych gniazd ptasich i dziupli

stanowiących potencjalne siedlisko dla nietoperzy, jedna z dziupli była zasiedlona przez szpaki. W wyniku prowadzonych prac, narażone na częściowe zniszczenie będą także stanowiska gatunków roślin chronionych, a mianowicie kruszczyka szerokolistnego, kocanek piaskowych oraz turzycy piaskowej, a także porostu pawężnicy psiej oraz grzyba – smardza jadalnego. Nie przewiduje się aby zniszczenie okazów ww. gatunków miało wpływ na lokalną bioróżnorodność. Możliwymi do zastosowania rozwiązaniami minimalizującymi negatywny wpływ tego etapu na chronione gatunki jest odpowiedni czas prowadzenia prac budowlanych, w szczególności przy maksymalnym ograniczaniu zajętości terenu oraz korzystaniu z technologii ograniczających hałas. Tym samym za niezbędny warunek uznano konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów oraz przygotowania nawierzchni pod budowę linii kolejowej i pasa drogowego poza okresem lęgowym ptaków, pod nadzorem przyrodniczym. Działaniem ograniczającym potencjalną śmiertelność fauny w trakcie prowadzonych prac budowlanych będzie również odpowiednie zabezpieczenie terenu przed możliwością przedostania się fauny na teren budowy oraz wygrodenienie pozostałych płatów siedliska przyrodniczego.

Etap eksploatacji inwestycji będzie skutkował głównie oddziaływaniem akustycznym. Zgodnie z wynikami „Ekspertyzy dotyczącej wpływu linii kolejowych na zwierzęta oraz szlaki ich migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014-2020” – ptaki (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 2016 r.), obserwacje sposobu zachowania się ptaków w stosunku do istniejącej infrastruktury kolejowej i poruszających się po niej pociągów wykazały, że ptaki nie reagują w znaczący sposób na ruch pociągów, a pociągi nie zakłócają ich typowych zachowań behawioralnych. W sąsiedztwie analizowanej lokalizacji nie stwierdzono występowania gatunków ornitofauny zaliczanych do szczególnie płochliwych. Prognozuje się, że początkowo część gatunków fauny przeniesie się na stanowiska oddalone od wybudowanej linii kolejowej i drogi. Ze względu na zbliżone właściwości techniczne względem tradycyjnych linii średniego i niskiego napięcia, również w przypadku trakcji kolejowych nie można wykluczyć występowania kolizji ptaków z przewodami. Z kolei podwyższonej śmiertelności ptaków w wyniku kolizji z trakcjami należy spodziewać się jedynie w rejonach, gdzie linia przebiega po nasypie przez tereny podmokłe, które są miejscem występowania znacznych koncentracji ptaków podatnych na kolizje, głównie z rzędu blaszkodziobych *Anseriformes* (głównie kaczki, gęsi, łabędzie). Łączna wysokość elementów sieci trakcyjnej wraz z liniami nośnymi wynosi zazwyczaj w przybliżeniu od 4,9 m do 7,9 m. Wyniki przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczej wykazały, iż sąsiedztwo analizowanego obszaru nie jest miejscem koncentracji ptaków podatnych na kolizje. W ramach inwentaryzacji stwierdzono przeloty ptaków drapieżnych, niemniej jednak należy zauważyć, iż pułapy przelotu szponiastych są zazwyczaj znacznie wyższe niż wysokość trakcji kolejowej. Analizując uwarunkowania terenowe i przyrodnicze, w tym biorąc pod uwagę sąsiedztwo rzeki Odry zakłada się, że przeloty ornitofauny w okresach migracyjnych będą związane z równoległym brzegiem koryta ciek i terenami nieprzekształconymi, zlokalizowanymi w granicy obszarów Natura 2000. Na obecnym etapie nie przedstawiono przewidywanych do zastosowania konstrukcji słupów z izolatorami. Należy zauważyć, że ze względu na konstrukcje słupów z izolatorami stojącymi, a nie podwieszanymi, nie jest wykluczone porażenie prądem ptaków na nich siadających. W przypadku zastosowania izolatorów stojących skuteczne zapobieganie porażeniom prądem jest możliwe poprzez umieszczanie na słupach wykonanych z materiałów izolujących osłon izolatorów stojących lub wykonanych z materiałów izolujących, rurowych osłon izolatorów wsporczych. Ze względu na stwierdzone przeloty nad analizowanym terenem ptaków drapieżnych, które czasami wykorzystują słupy trakcyjne jako miejsca odpoczynku lub czatownie, należy zastosować rozwiązania wykluczające ryzyko porażenia prądem na słupach.

Dla każdego przypadku, gdzie skutkiem prowadzonych robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia (np. prowadzenia nadzoru przyrodniczego) będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, tj.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową - umyślnego zabijania, umyślnego okaleczenia lub chwytania, umyślnego niszczenia ich jaj, postaci młodocianych lub form rozwojowych, transportu, chowu lub hodowli, zbierania, pozyskiwania, przetrzymywania, posiadania lub preparowania okazów gatunków, niszczenia siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, niszczenia, usuwania lub uszkodzenia gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień, umyślnego uniemożliwiania dostępu do schronień, zbywania, oferowania do sprzedaży, wymiany, darowizny lub transportu w celu sprzedaży okazów gatunków, wwożenia z zagranicy lub wywożenia poza granicę

państwa okazów gatunków, umyślnego płoszenia lub niepokojenia, umyślnego płoszenia lub niepokojenia w miejscach noclegu, w okresie lęgowym w miejscach rozrodu lub wychowu młodych lub w miejscach żerowania zgrupowań ptaków migrujących lub zimujących, fotografowania, filmowania lub obserwacji, mogących powodować ich płoszenie lub niepokojenie, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca, umyślnego wprowadzania do środowiska przyrodniczego;

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślnego niszczenia, umyślnego zrywania lub uszkodzania, niszczenia ich siedlisk lub ostoi, dokonywania zmian stosunków wodnych, stosowania środków chemicznych, niszczenia ściółki leśnej lub niszczenia gleby w ostojach, hodowli, pozyskiwania lub zbioru, przetrzymywania lub posiadania okazów gatunków, zbywania, oferowania do sprzedaży, wymiany, darowizny lub transportu okazów gatunków, wwożenia z zagranicy lub wywożenia poza granicę państwa okazów gatunków, umyślnego przemieszczania w środowisku przyrodniczym, umyślnego wprowadzania do środowiska przyrodniczego.

W związku z powyższym inwestor jest zobowiązany do uzyskania zgody na wykonanie ww. czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Rozpoznanie terenu inwestycyjnego pozwala stwierdzić, iż analizowany obszar z uwagi na różnorodność gatunkową stwierdzonej chronionej fauny oraz występowanie chronionego siedliska przyrodniczego należy uznać jako cenny przyrodniczo. Mając powyższe na uwadze, zdaniem tut. organu kluczowym warunkiem dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego (składającego się z zespołu specjalistów przyrodników, w tym chiropterologa, herpetologa i ornitologa), który na etapie realizacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla gatunków fauny, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. W orzeczeniu niniejszej decyzji określono podstawowe obowiązki i zadania ww. nadzoru, natomiast faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego powinien być każdorazowo dostosowany do aktualnych sytuacji i problemów (ciężkich do przewidzenia na obecnym etapie), a wszelkie jego działania powinny mieć na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniem nadzoru przyrodniczego, a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania powinny zostać wypracowywane przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora. W celu wykluczenia możliwości ingerencji w siedliska chronionych gatunków nadzór przyrodniczy maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych powinien przeprowadzić kontrolę pod kątem występowania siedlisk i obecności osobników chronionych gatunków w granicy przewidzianego do realizacji odcinka linii kolejowej. Dla wszystkich gatunków, względem których zostaną naruszone przepisy ustawy o ochronie przyrody należy uzyskać zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków i realizować zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami (w tym również określonymi działaniami kompensacyjnymi – np. budki dla ptaków i nietoperzy). Jednym z głównych celów nadzoru powinno być określanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac w odniesieniu do występujących cennych elementów przyrodniczych w granicy terenu inwestycyjnego. Niemniej jednak rozpoczęcie prac budowlanych należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. W celu wykluczenia negatywnego wpływu na gady, płazy i drobne ssaki wskazano na konieczność zastosowania czasowych wygradzeń terenu niezbędnych dla realizacji inwestycji uniemożliwiających migrację fauny w granicę terenu inwestycyjnego. Trwałe i widoczne wygradzenia eliminujące uszkodzenie drzew sąsiadujących z niezbędnym do zajęcia pasem wyznaczającym miejsce prowadzenia prac budowlanych należy zastosować na odcinkach sąsiadujących z niekolidującymi z inwestycją drzewostanem tworzącymi siedlisko przyrodnicze 91E0- W zakres działań prowadzonych przez nadzór wpisuje się także stała kontrola skuteczności zastosowanych zabezpieczeń terenu budowy, w tym właściwego stanu tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków oraz wygradzeń siedliska przyrodniczego. Stałym kontrolom należy poddawać także wykopy i miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, nadzór przyrodniczy powinien uwalniać uwięzione zwierzęta i wypuszczać je w bezpiecznych miejscach, poza zakresem oddziaływania inwestycji. Działalność nadzoru przyrodniczego powinna być dokumentowana w formie sprawozdania, które należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie (sprawozdanie z pracy nadzoru dla okresu rocznego tj. każdorazowo do 30 stycznia).

Teren inwestycyjny znajduje się w granicy korytarza ekologicznego Wysoczyzna Łobeska, Równina Nowogardzka GKPn-19C. Planowana inwestycja należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, których eksploatacja ma wpływ na migrację zwierząt. Z uwagi jednak na położenie inwestycji w miejscu już przekształconym przez człowieka, bezpośrednio sąsiadującym z liniowym zespołem rurociągów technologicznych łączących Port Morski Police z Zakładami Azotowymi, stanowiącym barierę między sąsiadującymi terenami, nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu inwestycji na przyrodężywioną, faunę i florę występującą w rejonie linii kolejowych.

Biorąc pod uwagę charakter i zakres planowanych do wykonania prac budowlanych oraz w szczególności lokalizację inwestycji należy stwierdzić, iż nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na bioróżnorodność. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie wywierała znacząco negatywnego wpływu na ekosystemy i siedliska zajmowane przez chronione gatunki fauny i flory, a także nie będzie prowadzić do istotnych zmian w liczebności oraz zmniejszania różnicowania genowego w populacjach. Poza uszczupleniem fragmentu powierzchni istniejącego płatu siedliska przyrodniczego, nie przewiduje się również wpływu na stan zachowania jego pozostałej powierzchni. Zakres prac budowlanych nie będzie wiązał się ze zmianami stosunków wodnych terenów sąsiadujących, więc nie wpłynie na różnorodność biologiczną tych terenów. W wyniku realizacji inwestycji do minimum zostanie ograniczona konieczność zajmowania nowych terenów, nieprzekształconych dotychczas przez człowieka.

Teren inwestycyjny nie znajduje się na obszarach górskich i poza granicami miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska oraz poza obszarami ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego (<http://www.polskawliczbach.pl>) w 2020 roku liczba ludności zamieszkującej w gminie Police wynosiła 41 117 osób, natomiast gęstość zaludnienia to 165 osób na km². W granicach analizowanej inwestycji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone. Również realizacja przewidzianych prac inwestycyjnych, a także eksploatacja przedsięwzięcia po jego przebudowie, nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

Oddziaływanie transgraniczne

Rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz niewielkie uciążliwości dla środowiska, jakie mogą wystąpić w związku z realizacją inwestycji, wskazują na brak wystąpienia oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia przewiduje się budowę linii kolejowej nr 437 w ramach projektu pn. „Budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police”. Przedsięwzięcie obejmuje budowę jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 437 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, stanowiącej połączenie nowoprojektowanego układu torowego stacji Port Morski Police z linią nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński. W założeniu analizowane przedsięwzięcie będzie stanowić dalszy odcinek ww. linii, a co za tym idzie będzie przejmował ruch kolejowy prowadzony wzdłuż wskazywanej linii. Zatem nie można mówić o kumulacji powodowanych oddziaływań ww. przedsięwzięcia.

Przedłożone na etapie przedmiotowego postępowania administracyjnego informacje na temat zakresu planowanego przedsięwzięcia, a także dane na temat uwarunkowań występujących w miejscu realizacji inwestycji oraz w jego sąsiedztwie, pozwoliły oszacować bezpośrednio i pośrednio skutki oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko. Przeprowadzone przez inwestora analizy pozwoliły stwierdzić brak znacząco negatywnego wpływu inwestycji na środowisko. Nie stwierdzono aby przedsięwzięcie było źródłem znaczących emisji zanieczyszczeń do powietrza i wpływało na klimat akustyczny najbliższych terenów chronionych akustycznie. Poprzez zastosowane rozwiązania minimalizujące realizacja inwestycji nie spowoduje również zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Z uwagi na brak znaczących negatywnych oddziaływań planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, tutejszy organ stwierdził, że zamierzone przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dlatego też postanowił 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.

Załączniki:

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

Wnioskodawca dokonał uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji oraz przedłożył pełnomocnictwo, zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 z późn. zm.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Aleksandra Stodulna
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują (list polecony za zwrotnym potwierdzeniem odbioru):

1. Pan Sebastian Piątkowski,
2. Starosta Policki, ul. Tanowska 8, 72-010 Police – ePUAP,
3. Urząd Morski w Szczecinie, Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin – ePUAP,
4. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o., ul. Kuźnicka 1, 72-010 Police,
5. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A., Kuźnicka 1, 72-010 Police,
6. Gmina Police, ul. Stefana Batorego 3, 72-010 Police – ePUAP.

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie, al. Wojska Polskiego 160, 70-481 Szczecin – ePUAP,
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Teofila Firlika 19, 71-637 Szczecin – ePUAP.