



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS.420.27.2022.EP.9

DECYZJA Nr 19/2022 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.), zwanej dalej Kpa oraz art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. f oraz art. 84 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 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś oraz § 3 ust.1 pkt 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 pełnomocnika Gaz-System S.A. z siedzibą w Warszawie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Zachodnia obwodnica Terminalu LNG w Świnoujściu – wewnętrzna droga ewakuacyjna”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określam poniższe warunki realizacji inwestycji:

- nie przekraczać zakresu koniecznej wycinki drzew (tj. 1700 m²);
- prace związane z wycinką wykonać poza okresem lęgowym ptaków. Dopuszcza się wykonanie powyższych prac w tym okresie wyłącznie po uprzednim przeprowadzeniu oględzin terenu przez ornitologa/chiropterologa (maksymalnie do 3 dni przed rozpoczęciem prac) oraz wykluczeniu obecności zwierząt;
- drzewa i krzewy znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prac budowlanych zabezpieczyć na okres budowy np. poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi bądź trzciniowymi. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu prac wykonać demontaż zabezpieczenia;
- w północnym końcowym odcinku planowanej drogi, po jej wschodniej stronie, wykonać nasadzenia krzewów z gatunków rokitnik pospolity, szakłak pospolity, tarnina, dzika róża. Krzewy sadzić w pasie od około 2,5 do 7 m (w zależności od możliwości projektowych i istniejącej zieleni), w wierzbie 1x 1m.

Uzasadnienie

W dniu 19 sierpnia 2022 r. pełnomocnik Gaz-System S.A. z siedzibą w Warszawie, wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Zachodnia obwodnica Terminalu LNG w Świnoujściu – wewnętrzna droga ewakuacyjna”. Do wniosku załączono: kartę informacyjną przedsięwzięcia (4 egzemplarze w wersji papierowej oraz w wersji elektronicznej), skan mapy sytuacyjno-wysokościowej na płycie CD, mapę z zaznaczonym terenem inwestycyjnym oraz obszarem oddziaływania opracowaną na kopii mapy ewidencyjnej w postaci papierowej oraz elektronicznej, wypisy z rejestru gruntów dla działek inwestycyjnych oraz części działek usytuowanych w obszarze oddziaływania, pełnomocnictwo, potwierdzenie wniesienia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo oraz za wydanie wnioskowanej decyzji. Po zapoznaniu się z przedłożonymi dokumentami tutejszy organ stwierdził, że przedłożony wniosek nie spełnia wymogów określonych w art. 74 ust. 1 ustawy ooś i tym samym jest niekompletny pod względem formalnym, dlatego też pismem z dnia 25 sierpnia 2022 r. wezwał o uzupełnienie brakujących dokumentów, tj. oryginału pełnomocnictwa dla osoby udzielającej pełnomocnictwo, mapy sytuacyjno-wysokościowej, mapy w postaci

papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na którym w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, wraz z wyznaczoną odległością 100 m od granic terenu, opracowanej na podkładzie sytuacyjno-wysokościowym oraz wypisów z ewidencji gruntów dla działek inwestycyjnych oraz działek znajdujących się w obszarze oddziaływania inwestycji. Wniosek pod względem formalnym został uzupełniony w dniu 22 września 2022 r. (pismo z 14 września 2022 r.).

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że planowane przedsięwzięcie jest inwestycją w zakresie terminalu i realizowane będzie w oparciu o zapisy ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2021 r. poz. 1836 ze zm.), wobec powyższego zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. f 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 ze zm.), organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 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.) zakwalifikowane zostało jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Będąc zatem w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym tutejszy organ na podstawie przedłożonej dokumentacji określił krąg stron postępowania i zawiadomieniem znak: WONS.420.27.2022.EP.2 z dnia 30 września 2022 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o przysługujących im uprawnieniach wskazując, że osoby, którym przysługuje status strony mają możliwość: czynnego udziału w każdym stadium postępowania, zapoznania się z przedłożoną dokumentacją w przedmiotowej sprawie, wypowiedzenia się, co do zebranych materiałów i dowodów, zgłaszania swoich uwag i wniosków. Tym samym zapewniono stronom możliwość udziału w postępowaniu.

Mając na uwadze art. 19 ust. 2 ww. ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, tutejszy organ pismem z dnia 30 września 2022 r. poinformował Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o złożeniu wniosku o wydanie wnioskowanej decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z tym, że przedłożona dokumentacja umożliwiała rozstrzygnięcie, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy o oś, pismami z dnia 30 września 2022 r. wystąpił do Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) o wyrażenie opinii w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego określenia zakresu raportu.

W odpowiedzi na powyższe organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej pismem z dnia 07 października 2022 r. znak: SZ.ZZŚ.4.4360.180.2022.AG wezwał o uzupełnienie przedłożonej dokumentacji. Pismem z dnia 12 października 2022 r. wezwanie zostało przekazane do pełnomocnika Wnioskodawcy. Stosowne wyjaśnienia przedłożono w dniu 03 listopada 2022 r., które pismem z dnia 08 listopada 2022 r. przekazano Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP. Pismem z dnia 18 listopada (data wpływu do urzędu 21 listopada 2022 r.) ww. organ wyraził opinię, w której stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i odstąpił od określenia wymagań co do realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Organ inspekcji sanitarnej pismem z dnia 17 października 2022 r. znak: NZNS.7040.4.7.2022 wyraził opinię, w której również stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz odstąpił od określenia wymagań co do realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu analizy przedłożonych w ww. sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy o oś, a także uwzględniając stanowiska przedstawione przez organy opiniujące,

tutejszy organ zdecydował, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia nie będzie konieczne. Po zapoznaniu się z zakresem planowanej inwestycji oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami, mając na uwadze art. 84 ust. 1a ustawy ooś, stwierdzono, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością określenia warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i lit. c) ustawy ooś, co uwzględniono w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, zawiadomieniem z dnia 25 listopada 2022 r., znak: WONS.420.9.2022.EP.8 zapewnił stronom możliwość zapoznania się z przedłożoną i wypracowaną w toku postępowania dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie zgłosiły się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie wpłynęły również żadne uwagi i wnioski.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 Kpa, stanowiący iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji oraz na podstawie zebranego podczas postępowania materiału dowodowego, jak również w oparciu o art. 84 ustawy ooś zgodnie, z którym w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia tej oceny, a załącznikiem do decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po potwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Należy jednak wskazać, że z obowiązku tego zwolniony jest organ w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji w zakresie terminalu.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji planowane przedsięwzięcie swoim zakresem obejmuje budowę drogi o długości około 2,1 km po zachodniej stronie Terminalu LNG i realizowane będzie w Świnoujściu, na działkach ewidencyjnych o nr: 14/2, 14/3, 20/5, 20/6, 30, 46, 53/2, 149/8 i 171 obręb Warszów 11. Powyższe umożliwi bezpośrednią komunikację pomiędzy lokalizacją latarni morskiej, Fortu Gerharda i wieżą VTS, a ulicą Norberta Barlickiego w Świnoujściu oraz zredukuje ruch publiczny pod estakadami LNG stanowiącymi element infrastruktury krytycznej oraz stanowić będzie drogę ewakuacyjną w przypadku wystąpienia awarii przemysłowej związanej z uszkodzeniem estakad przesyłowych w obszarze działek nr 12 i 16 obręb Warszów 11.

Planowana droga zajmie obszar na południe od Terminalu LNG, następnie będzie biegła po zachodniej jego stronie wzdłuż torów kolejowych na terenie portu, na północy łącząc się z ulicą Ku Morzu prowadzącą do falochronu wschodniego, „Fortu Gerharda”, latarni morskiej oraz obiektów i urządzeń portowych zlokalizowanych przy podstawie falochronu wschodniego. Trasa planowanej drogi znajduje się około 1 km od granic Strefy C obszaru ochrony uzdrowiskowej Uzdrowiska Świnoujście oraz około 120 m od linii brzegowej Morza Bałtyckiego. Najbliższy obszar leśny znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie, za ulicą Ku Morzu. Obszar inwestycyjny położony jest poza obszarami górskimi. Najbliższe jezioro (Jezioro Wicko) usytuowane jest ponad 5 km od miejsca planowanej inwestycji.

W ramach przedsięwzięcia planuje się wybudować drogę o nawierzchni bitumicznej, ścieżkę pieszo-rowerową, odwodnienie, oświetlenie, bariery ochronne oraz oznakowanie pionowe i poziome. Zakres prac może objąć także remont/wymianę kolektora odprowadzającego wody z wschodniego zagłębienia międzywymowego do Świny po przebiegu oraz w parametrach istniejącego odcinka. Odwodnienie drogi zostanie wykonane w postaci pobocza chłonnego i umieszczonego pod nim drenażu francuskiego. Dopuszcza się również możliwość budowy systemu wspomagającego w postaci np. kanalizacji przelewowej lub/i studni chłonnych. Na części odcinków, w miejscach, gdzie będzie taka, możliwość kanalizacji deszczowa (KD) podłączona zostanie do odbiorników w postaci zbiornika terenowego. Na części odcinków zbudowane zostaną otwarte rowy chłonne lokalizowane wzdłuż korpusu drogowego odbierające wodę bezpośrednio z pasa drogowego lub poprzez rozmieszczone wzdłuż drogi przykanaliki zbierające wodę z wpustów rozmieszczonych wzdłuż jezdni. Ostateczny sposób odwodnienia drogi zostanie określony na etapie projektu budowlanego. Z uwagi na bezpieczeństwo Terminalu LNG nie planuje się łączenia kanalizacji zewnętrznej z kanalizacją wewnętrzną Terminalu LNG. Opis przedmiotowego przedsięwzięcia został przedstawiony w charakterystyce przedsięwzięcia, która zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zakres prac obejmuje wycinkę drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu, wykonanie wykopów i nasypów drogowych, wykonanie jezdni oraz ścieżki pieszo-rowerowej. Prace będą wykonywane ręcznie oraz przy

wykorzystaniu sprzętu, maszyn i urządzeń typowych do robót drogowych, tj. koparka, spycharka, samochody ciężarowe, zagęszczarki, walce itp.

W fazie realizacji zostaną wykorzystane materiały niezbędne do budowy dróg, które będą dowożone na plac budowy środkami transportu samochodowego. Ponadto wystąpi zużycie energii elektrycznej, wody i paliw, które są niezbędne do pracy urządzeń budowlanych oraz pojazdów transportujących materiały budowlane. Energia elektryczna będzie pobierana z istniejącej sieci energetycznej. W miejscach, gdzie niemożliwe będzie korzystanie z sieci wodociągowej woda będzie dostarczana za pomocą beczkwozów. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będzie prowadzona produkcja mas mineralno-bitumicznych na terenie budowy. Zostaną zastosowane gotowe mieszanki bitumiczne. Dokładne określenie ilości niezbędnych surowców, materiałów budowlanych i paliw będzie możliwe do oszacowania dopiero po zakończeniu etapu projektowania inwestycji.

Na etapie eksploatacji zostaną wykorzystane przede wszystkim środki zimowego utrzymania. Ponadto, będą prowadzone prace polegające na: koszeniu poboczy, utrzymaniu systemu odwodnienia, odtwarzaniu oznakowania poziomego, czyszczeniu znaków pionowych.

W fazie budowy planowana inwestycja będzie źródłem emisji gazów i pyłów do powietrza, wibracji, hałasu do środowiska, odpadów oraz ścieków. Związane to będzie z pracą wykorzystywanych maszyn, urządzeń oraz transportem. Występująca emisja gazów i pyłów do powietrza, hałasu oraz wibracji pochodzących będzie ze środków transportu oraz używanego sprzętu. W celu minimalizacji tych emisji prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Powstałe podczas prac odpady będą selektywnie magazynowane w przystosowanych do tego pojemnikach/kontenerach na szczelnym, utwardzonym podłożu i przekazywane uprawnionym podmiotom. Zaplecze budowy wyposażone będzie w sorbenty do wykorzystania w razie wycieku, rozlania olejów z maszyn budowlanych. Materiały niebezpieczne magazynowane będą na utwardzonym, szczelnym podłożu lub w wannach odciekowych. w miejscach stałego parkowania zostanie rozłożona folia HDPE, zabezpieczona od góry włókniną oraz zostanie rozłożona warstwa piaszczysto - żwirowa (kruszywo niesegregowane), po zakończeniu funkcjonowania bazy materiałowo-sprzętowej warstwy ochronne (materiały wielokrotnego użycia nie stanowiące odpadów) zostaną zdjęte i z powrotem zostanie ułożona warstwa humusu. Ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone za pośrednictwem specjalistycznych firm. W celu minimalizacji oddziaływań związanych z realizacją przedsięwzięcia oprócz ww. wskazań, zgodnie z obowiązującymi przepisami Wykonawca prac zobowiązany jest do przestrzegania i stosowania szeregu działań chroniących środowisko przed niekorzystnym oddziaływaniem zaplanowanych prac i tak np.: do prac należy wykorzystywać sprzęt wyłącznie sprawny technicznie; maszyny i inne urządzenia techniczne przed rozpoczęciem pracy i przy zmianie obsługi należy sprawdzać pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego użytkowania oraz utrzymywać w stanie zapewniającym ich sprawność oraz stosować wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone, ponadto powinny one być obsługiwane przez przeszkolone osoby; transport materiałów sypkich może odbywać się jedynie w szczelnej skrzyni ładunkowej, zabezpieczonej dodatkowo odpowiednimi osłonami uniemożliwiającymi wysypywanie się ładunku. Powyższe w ocenie tutejszego organu zminimalizuje negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji.

Wszelkie uciążliwości pochodzące z fazy budowy będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany.

W okresie funkcjonowania przedsięwzięcie będzie źródłem emisji substancji do powietrza oraz hałasu do środowiska. Będzie to pochodną ruchu pojazdów. Oddziaływania te będą długookresowe o charakterze cyklicznym. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, będzie zależna od natężenia, struktury ruchu, parametrów technicznych jezdni. Jednak zrealizowanie inwestycji nie wpłynie na istotne zwiększenie ruchu pojazdów jaki obecnie funkcjonuje na przedmiotowym terenie, ponieważ ciągi komunikacyjne na tym obszarze już istnieją i są użytkowane, a tym samym powyższe emisje już występują. Droga stanowiąca zachodnią obwodnicę Terminalu zapewni bezpieczeństwo jej użytkownikom w przypadku ewentualnej awarii oraz odciąży wschodni obszar, tj. ulicę Ku Morzu, na której obecnie odbywa się ruch pojazdów. W związku z powyższym funkcjonowanie przedmiotowej drogi nie będzie skutkowało przekroczeniem dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. nr 16, poz. 87). Nie będzie również skutkowało przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej (najbliższy to zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna przy ul. Barlickiego 10a – około 120 m na południe od terenu inwestycji) 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), tj. 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy. W związku z tym realizacja przedmiotowej drogi nie wpłynie na zwiększenie emisji do środowiska w stosunku do obecnie występującej, jak również nie naruszy standardów jakości środowiska w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji drogi będą również powstawać odpady związane z jej użytkowaniem tj. elementy oświetlenia, odpady z czyszczenia i zimowego utrzymania drogi, pochodzące z urządzeń podczyszczających spływy z drogi oraz odpady pozostawiane w granicach pasa drogowego przez użytkowników drogi (odpady komunalne). Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.), do zarządcy drogi należy wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej. Niezbędne jest aby sposób postępowania z powstałymi podczas wykonywania tych prac odpadami był zgodny z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, tj. ustawą o odpadach oraz jej aktami wykonawczymi.

Planowane przedsięwzięcie w większości będzie zlokalizowane w terenie zurbanizowanym, poddanym już znacznej antropopresji. Większość terenu pod inwestycję sklasyfikowano jako tereny przemysłowe. Inwestycja nie będzie zatem realizowana w obszarze naturalnych gruntów rolnych bądź leśnych, o dużym znaczeniu dla produkcji rolnej lub leśnej.

Przedsięwzięcie będzie wiązało się również z oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne. Wskutek realizacji przedsięwzięcia nie będą prowadzone prace wydobywcze bądź inne mające na celu przekształcanie powierzchni ziemi bądź erozję gleb. Nastąpi jedynie niewielkie oddziaływanie na powierzchnię ziemi w obszarze lokalizacji prac polegające na wykonaniu niwelacji terenu i uformowaniu nasypów czy skarp. Planowane w ramach prac wykopy nie będą przekraczały 3 m głębokości. Przy planowanej głębokości wykopów nie zakłada się, aby istniała konieczność ich odwodnienia. W przypadku, jeśli zajdzie taka konieczność przewiduje się oddanie wody do istniejących odcinków kanalizacji deszczowej terminala lub bezpośrednio do istniejącego zbiornika retencyjnego terminala poprzez jej przepompowanie z uwagi na ich bezpośrednie sąsiedztwo.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefami ochronnymi ujęć wód, poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych, obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, jak również poza obszarami wodno-błotnymi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Odry, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. 2016 poz. 1967).

Obszar przeznaczony pod lokalizację przedsięwzięcia znajduje się w obszarze zlewni części wód powierzchniowych przejściowych (JCWP) TWIWB8 Zalew Szczeciński. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, dla której stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Celem środowiskowym jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Słaby potencjał ekologiczny determinują wskaźniki takie jak: makrozoobentos, chlorofil a, przeźroczystość, azot ogólny, fosfor ogólny, OWO, zaś słaby stan chemiczny determinują wskaźniki takie jak: eter pentabromodifenyłowy (PBDE), oktylofenol, kation tributylowy. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do roku 2027, z uwagi na to, iż okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry potencjał ekologiczny. Uzasadnieniem odstępstw od założonych wyżej terminów na osiągnięcie celów środowiskowych JCWP stanowi kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne, które doprowadziło do zakumulowania w osadach JCWP związków biogenych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z ładu są kontynuowane.

Ponadto teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze CWIIB9 - Dziwna - Świna. Przedmiotowa JCWP to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym z uwagi na słaby stan ekologiczny i poniżej dobrego stan chemiczny. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Słaby stan ekologiczny determinują wskaźniki takie jak: złe oceny elementów biologicznych i fizykochemicznych, zaś poniżej dobrego stan chemiczny determinują wskaźniki takie jak: eter pentabromodifenyłowy (PBDE), oktylofenol, kation tributylowy. Dla przedmiotowej JCWP stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego, którymi są ochrona oraz poprawa stanu ekologicznego i stanu chemicznego, aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu stanu ekologicznego i stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do roku 2027, z uwagi na to, iż

kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z ładu są także kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Odnośnie jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych kod: PLGW60001. Przedmiotowa JCWPd charakteryzuje się słabym stanem chemicznym i ilościowym, dla której stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Przyczyna słabego stanu: ascenzja wód zasolonych z poziomu kredowego do poziomu czwartorzędowego w wyniku wysokiego poboru wód w ujęciach rejonu Świnoujścia oraz stwierdzonych trendów rosnących wartości PEW i Cl; Przekroczenie zasobów odnawialnych w skali roku z powodu poboru z ujęć na zaopatrzenie ludności; Zniekształcenie stosunków wodnych siedliska typu 91DO na obszarze Natura 2 Wolin i Uznam pod wpływem obniżenia poziomu wód podziemnych w PPW wywołanego intensywną eksploatacją wód podziemnych. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń; zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu oraz ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do roku 2027, z uwagi na brak możliwości technicznych. Ingresja wód morskich oraz ascenzja wód słonych (solanek) z podłoża mezozoicznego. Zmiana kierunków przepływu wód podziemnych, powodująca dopływ wód powierzchniowych z Zalewu Szczecińskiego i Kanału Piastowskiego. W programie działań ukierunkowanym na presję, dla JCWPd zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody. Niemniej jednak ze względu na warunki hydrogeologiczne okres 6 lat jest zbyt krótki, aby mogła nastąpić poprawa stanu wód. Poprawa przewidywana jest w dalszej perspektywie czasowej.

Analizę w zakresie wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP). Zgodnie z opinią ww. organu, planowane przedsięwzięcie na etapie realizacji oraz eksploatacji nie wpłynie na stan i potencjał ekologiczny JCWP w rozbiciu na poszczególne ich elementy oraz na ich stan chemiczny, jak również nie wpłynie na stan chemiczny i ilościowy JCWPd. Przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w aktualnym Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania.

Szata roślinna terenu przeznaczonego pod lokalizację inwestycji wykazuje cechy wpływów antropogenicznych. Południowa część inwestycji jest terenem zielonym między południowym ogrodzeniem Terminalu LNG, a torami kolejowymi prowadzącymi do portu Świnoujście. Strona zachodnia planowanej drogi, to wąski (około 20 m) obszar między torami kolejowymi do portu Świnoujście a zachodnim ogrodzeniem terminala LNG. Usytuowanie terenu inwestycji, jego ograniczenie powierzchniowe oraz postępujące oddziaływania antropogeniczne spowodowały rozwój nienaturalnych, zastępczych formacji roślinnych. Niewielkie powierzchnie leśne, choć przekształcone pod wpływem prowadzonych działań gospodarczych występują tylko w południowej części terenu w kontakcie z ogrodzeniem Terminala oraz przy ulicy Ku Morzu. Na południu znajduje się również niewielki bagienno-wodny ekosystem międzywydmowy, który uległ przekształceniom na skutek procesu sukcesji roślinności i nie stanowi siedliska przyrodniczego o kodzie 2190 wilgotne zagłębienia międzywydmowe. W całej strefie zasięgu oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia pojawiła się natomiast roślinność będąca efektem nasadzeń wykonanych na etapie zagospodarowywania otoczenia terminala.

Przeprowadzona na potrzeby przedsięwzięcia inwentaryzacja przyrodnicza wykazała na terenie inwestycyjnym obecność następujących gatunków chronionych mchów: widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum*, brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*, mokradłoszka zastrzona *Calliergonella cuspidata*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, bielistka siwa *Leucobryum glaucum*. Stwierdzono również stanowiska chronionych gatunków roślin kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium* oraz turzycy piaskowej *Carex arenaria*. Gatunki te podlegają częściowej ochronie gatunkowej na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409). Realizacja inwestycji będzie skutkowałą zniszczeniem ww. stanowisk. Zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.), Wnioskodawca zobowiązany jest do wystąpienia do organu ochrony przyrody o wydanie zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do stwierdzonych gatunków chronionych. Na terenie inwestycyjnym nie

stwierdzono chronionych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713).

W obszarze opracowania zidentyfikowano występowanie 5 gatunków płazów (ropucha szara *Bufo bufo*, żaba jeziorowa *Rana lessonae*, żaba moczarowa *Rana arvalis*, traszka zwyczajna *Litostrotion vulgaris*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*). Najważniejsze obszary dla tej grupy zwierząt były zlokalizowane w pobliżu Fortu Gerharda, w granicach zalanego obniżenia międzywydmowego przy wschodniej granicy budowanego korytarza technicznego oraz oczka wodnego przy południowo-wschodniej granicy obszaru. Miejsca te położone są poza miejscem realizacji planowanych prac budowlanych, w odległości skutkującej brakiem ingerencji. Ponadto pomiędzy tymi obszarami a obszarem inwestycyjnym znajdują się tereny przekształcone antropogenicznie (teren portu, linii kolejowej czy teren Terminala LNG). Z przedstawicieli gadów stwierdzono obecność jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, zaskrońca zwyczajnego *Natrix natrix* i padalca zwyczajnego *Anquis fragilis*. Z przedstawicieli ornitofauny stwierdzono występowanie 67 gatunków ptaków, w tym: 30 gatunków lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych i 37 gatunków przelotnych, migrujących lub koczujących. Z gatunków lęgowych stwierdzono lerkę *Lullula arborea* oraz gąsiorka *Lanius collurio*. Lerkę obserwowano w strefie brzegowej obszaru Terminalu LNG i Portu Handlowego oraz w części południowej obszaru, natomiast gąsiorka w części południowej na zakrzewionym skraju wału ziemnego. Wśród wszystkich 67 gatunków ptaków stwierdzonych na obszarze objętym obserwacjami 7 gatunków znajduje się w załączniku nr I do Dyrektywy Ptasiej (kania ruda, bielik, sokół wędrowny, żuraw, dzięcioł czarny, lerka, gąsiorek). Spośród nich jedynie dwa gatunki są związane z obszarem planowanej inwestycji, którym zagraża bezpośrednio likwidacja całkowita (lerka) lub częściowa (gąsiorek) ich biotopów. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wnioskodawca zobowiązany jest do wystąpienia do organu ochrony przyrody o wydanie zezwolenia na zniszczenie ich siedlisk. Z gatunków ssaków stwierdzono obecność następujących gatunków: jeż zachodni *Erinaceus europaeus*, kret europejski *Talpa europaea*, zając *Lepus europaeus*, borsuk *Meles meles*, bóbr europejski *Castor fiber*, wiewiórka *Sciurus vulgaris*, nornica ruda *Clethrionomys glareolus*, mysz leśna *Apodemus flavicollis*, mysz zaroślowa *Apodemus sylvaticus*, lis *Vulpes vulpes*, jenot *Nyctereutes procyonoides*, kuna leśna *Martes martes*, dzik *Sus scrofa*, jelen europejski *Cervus elaphus*, sarna europejska *Capreolus capreolus*. Stwierdzono również sporadyczne przeloty pojedynczych osobników nietoperzy. Nie stwierdzono stanowisk ich rozrodu, ani też miejsce zimowania.

W związku z realizacją prac konieczna będzie wycinka drzew i krzewów z gatunków: robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, niewielkie egzemplarze dęby szypułkowe *Quercus robur*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, topola osika *Populus tremula*, młode klony *Acer* sp. Przybliżona powierzchnia wycinki to ok. 1700 m². Z uwagi na rozpoznane gatunki ptaków, w ocenie organu realizacja wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym zminimalizuje oddziaływanie na przedstawicieli tej grupy zwierząt mogących bytować na egzemplarzach przewidzianych do wycinki. Dopuszcza się wykonanie powyższych prac w tym okresie wyłącznie po uprzednim przeprowadzeniu oględzin terenu przez ornitologa/chiropterologa (maksymalnie do 3 dni przed rozpoczęciem prac) oraz wykluczeniu obecności zwierząt. Drzewa i krzewy znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prac budowlanych należy zabezpieczyć na okres budowy np. poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi bądź trzciniowymi. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu prac wykonać demontaż zabezpieczenia. Ponadto w celu wyrównania strat w środowisku spowodowanych wycinką, w szczególności za zniszczone siedliska gatunków ptaków lerki i gąsiorka, w północnym odcinku planowanej drogi po jej wschodniej stronie należy wprowadzić nasadzenia krzewów z gatunków rokitnik pospolity, szakłak pospolity, tarnina, dzika róża. Krzewy należy sadzić w pasie od około 2,5 do 7 m (w zależności od możliwości projektowych i zieleni istniejącej), w wiążbie 1x 1m.

Uwzględniając usytuowanie przedsięwzięcia względem form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.), przedsięwzięcie w całości będzie realizowane w granicach obszaru Natura 2000 tj. specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wolin i Uznam PLH320019 powołanego Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wolin i Uznam (PLH320019) (Dz. U. poz. 2418). Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotami ochrony ostoi są następujące chronione siedliska przyrodnicze: 1130 estuaria; 1210 kidzina na brzegu morskim; 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku; 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia*

Maritima, część - zbiorowiska nadmorskie); 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydm białych; 2120 nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*); 2130 nadmorskie wydmy szare; 2140 nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*); 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich; 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*); 3140 twarłowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactera spp.*); 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*; 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*; 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*); 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*); 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*); 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe); 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*); 7150 obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*; 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*); 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*); 9150 ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*); 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. Ponadto, przedmiotami ochrony w ostoi są następujące gatunki zwierząt: foka szara, kozioróg dębosz, kumak nizinny, minóg morski, morświn, nocek duży, pachnica dębowa, parposz, skójką gruboskorupowa, traszka grzebieniasta, wydra oraz ich siedliska.

Dla obszaru, w celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320009 ustalono tymczasowe cele wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, o których przyjęciu poinformowano obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 16 września 2021 r. znak: WOPN-ON.6322.17.2021.RCh. Dla większości ww. siedlisk przyrodniczych, celem ochrony jest utrzymanie stabilnej powierzchni danego siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów, natomiast w odniesieniu do gatunków zwierząt, celem ochrony jest konieczność utrzymania ich populacji na określonym poziomie ilości osobników.

Na potrzeby przedmiotowego postępowania dokonano analizy zgodności realizacji przedsięwzięcia z opracowanymi celami ochrony dla przedmiotów ochrony Natura 2000. Wskazać należy, iż planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w terenie zurbanizowanym i poddanym już znacznej antropopresji. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w granicach terenu przeznaczanego pod planowaną drogę nie występują siedliska przyrodnicze będące przedmiotem ochrony analizowanego obszaru Natura 2000. Obszar inwestycyjny nie stanowi również dogodnego miejsca występowania gatunków zwierząt stanowiących przedmioty ochrony tego obszaru. Z przeprowadzonej przez organ analizy wynika, że realizacja inwestycji nie uszczupli miejsc dogodnych do bytowania dla wspomnianych gatunków zwierząt stanowiących przedmioty ochrony ostoi, nie przyczyni się również do ubytku powierzchni cennych siedlisk, a tym samym nie naruszy nie naruszy tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, jak również nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

W niniejszym postępowaniu tut. organ przeanalizował również pośrednie oddziaływania planowanej inwestycji na znajdujące się w buforze 5 km obszary Natura 2000. Jak wynika z ogólnodostępnych informacji, poza opisanym powyżej obszarem, we wskazanym buforze znajdują się również takie obszary Natura 2000 jak:

- Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 około 170 m na północ
- Zatoka Pomorska PLB990003 około 1,5 km na północny wschód;
- Delta Świny PLB320002 około 2,5 km na południe.

Obszar Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 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). Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (SDF) przedmiotami ochrony obszaru są: siedlisko przyrodnicze 1110 piaszczyste ławice oraz gatunki zwierząt morświn *Phocoena phocoena*, szarytka morska/foka szara *Halichoerus grypus*, parposz *Alosa fallax* oraz minóg morski *Petromyzon marinus* i ich siedliska.

Należy wskazać, iż obecnie dla obszaru Natura 2000, trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego. W związku z tym brak jest obowiązującego planu ochrony, planu zadań ochronnych dla tego obszaru. Dla obszaru, w celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony zostały opracowane tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 maja 2022 r., znak: OW.5220.2.22.AZ(4). Przedmiotowy obszar Natura 2000 zlokalizowany jest w odległości około 150 m od miejsca realizacji inwestycji w kierunku północnym. Obszar ten został wyznaczony w celu ochrony morskiego siedliska przyrodniczego oraz gatunków zwierząt, których miejscem występowania jest również środowisko morskie. Teren przedsięwzięcia stanowi wyłącznie obszar lądowy i swoim charakterem i lokalizacją wyklucza jakikolwiek wpływ na przedmioty ochrony tego obszaru. Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, iż przedsięwzięcie nie naruszy ww. tymczasowych celów ochrony określonych dla przedmiotów ochrony analizowanego obszaru Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Obszar Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 jako obszar specjalnej ochrony ptaków został ustanowiony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2004 r. nr 229 poz. 2313), które utraciło moc z dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r., Nr 25, poz. 133). Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są następujące gatunki ptaków i ich siedliska: populacje zimujące: alka *Alca torda*, nurnik *Cephus grylle*, lodówka *Clyangula hyemalis*, nur czarnoszyi *Gavia arctica*, nur rdzawoszyi *Gavia stellata*, uhła *Melanitta fusca*, markaczka *Melanitta nigra*, szlachar *Mergus serrator*, perkoz rogaty *Podiceps auritus*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena* oraz populacje przelotne takich gatunków jak: alka, nur czarnoszyi, nur rdzawoszyi, markaczka. Należy wskazać, iż obecnie dla obszaru Natura 2000, trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego. W związku z tym brak jest obowiązującego planu ochrony dla tego obszaru. Dla obszaru, w celu zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony zostały opracowane tymczasowe cele ochrony dla gatunków ptaków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 03.02.2022 r., znak: OW.5220.1.22.AZ(6)). Obszar Natura 2000 zlokalizowany jest w odległości ok. 1,5 km od miejsca realizacji inwestycji. Przedmiotami ochrony tego obszaru są ptaki związane ze środowiskiem wodnym. Teren przedsięwzięcia to obszar lądowy pozbawiony zbiorników wodnych, w związku z czym nie stanowi on dogodnego miejsca bytowania przedmiotów ochrony analizowanego obszaru Natura 2000. Mając na uwadze powyższe inwestycja pozostanie bez wpływu na utrzymanie populacji lęgowych, migrujących czy zimujących będących przedmiotami ochrony obszaru, a tym samym nie wpłynie na osiągnięcie określonych dla nich celów ochrony, tj.: utrzymanie populacji zimowej/migrującej na określonym dla poszczególnych gatunków poziomie, utrzymanie stabilnej powierzchni dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku na określonym dla poszczególnych gatunków poziomie oraz w niepogorszonym stanie.

Obszar Natura 2000 Delta Świny PLB320002 jako obszar specjalnej ochrony ptaków został ustanowiony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2004 r. nr 229 poz. 2313), które utraciło moc z dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r., Nr 25, poz. 133). Przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków: wodniczka *Acrocephalus paludicola*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, biegus zmienny *Calidris alpina schinzii*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa mała *Larus minutus*, brzęczka *Locustella luscinioides*, bielaczek *Mergus albellus*, kormoran *Phalacrocorax carbo*, ohar *Tadorna tadorna*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, krwawodziób *Tringa totanus*, kulik wielki *Numenius arquata* nurogęś *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, kania ruda *Milvus milvus*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, płaskonos *Anas clypeata*, cyraneczka *Anas crecca*, wąsatka *Panurus biarmicus*. 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 Delta Świny PLB320002, wynikające z warunków utrzymania lub odtworzenia właściwego stanu ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.2. Obszar Natura 2000 zlokalizowany jest w odległości ok. 2,5 km od miejsca realizacji inwestycji. Przedmiotami ochrony obszaru są gatunki ptaków wodno-błotnych. Teren przedsięwzięcia to obszar łądowy położony na terenie w znacznym stopniu przekształconym antropogenicznie, w otoczeniu terenów przemysłowych. W związku z tym nie stanowi dogodnego miejsca dla występowania gatunków ptaków stanowiących przedmioty ochrony tego obszaru. Mając na uwadze powyższe inwestycja pozostanie bez wpływu na utrzymanie populacji lęgowych, migrujących czy zimujących ww. gatunków ptaków, a tym samym nie wpłynie na osiągnięcie określonych dla nich celów ochrony, tj.: utrzymanie populacji rozrodczych/migrujących/zimujących na określonym dla poszczególnych gatunków poziomie, zachowanie stabilnej powierzchni siedlisk i miejsc wypoczynku w okresie migracji, czy zasięgu zimowisk poszczególnych gatunków.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wpływu inwestycji na możliwość realizacji celów ochrony dla przedmiotów ochrony występujących w ww. obszarach Natura 2000 należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie negatywnie oddziaływać na poszczególne przedmioty ochrony analizowanych obszarów Natura 2000, nie pogorszy integralności tych obszarów, jak również nie wpłynie na ich wzajemne powiązania, w tym powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000 oraz nie stoi w kolizji z realizacją celów ochrony ustalonych dla przedmiotów ochrony tych obszarów.

Uwzględniając lokalizację terenu przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów o krajobrazie mającym znaczenie kulturowe lub archeologiczne, z ogólnie dostępnych informacji, w tym z Rejestru Zabytków prowadzonego przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie oraz z Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Świnoujście wynika, że wśród zabytków nieruchomych, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r., poz. 840) w granicach terenu inwestycyjnego nie znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską. W odległości około 290 m w kierunku zachodnim od miejsca planowanej drogi znajduje się Fort Gerharda, a w odległości około 560 m Latarnia Morska. Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia, jak również wspomnianą odległość, pozostanie ono bez wpływu na wspomniane obiekty. Na terenie bezpośrednio przeznaczonym pod inwestycję nie występują strefy ochrony stanowisk archeologicznych podlegających ochronie.

Odnośnie wpływu na krajobraz planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przemysłowym, dla którego został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, dlatego planowana inwestycja wpisuje się w funkcje i krajobraz tego terenu i ostatecznie zagrożenie wizualne oraz potencjalne zmiany strukturalne krajobrazu spowodowane planowaną wycinką ocenia się jako małe i nieistotne, tym bardziej że przewiduje się rekompensatę w tym zakresie.

Trasa drogi zostanie prowadzona w obszarze industrialnym, w którym funkcjonują Terminal LNG, Port Morski Świnoujście, linia kolejowa, zakład przetwórstwa ryb oraz drogi. Funkcjonowanie tych przedsięwzięć skutkuje emisjami do środowiska w zakresie hałasu, substancji do powietrza czy ścieków. Niemniej jednak uwzględniając charakter przedmiotowej drogi oraz pomijalne emisje związane z jej funkcjonowaniem, w ocenie tutejszego organu, funkcjonowanie drogi nie wpłynie na zwiększenie emisji do środowiska w ujęciu skumulowanym.

Liczba mieszkańców gminy Świnoujście w 2020 r., zgodnie z informacjami znajdującymi się na stronie <https://bip.um.swinoujście.pl/artykuly/1156/dane-statystyczne> wynosiła 40 948, natomiast gęstość zaludnienia 203/osób/km². Analizę oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi przeprowadził Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie, który analizując rodzaj, skalę, usytuowanie przedsięwzięcia nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Planowana droga w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.), nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie ze sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na zakres prac, lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Droga nie będzie źródłem ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza, tym samym nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na zmianę klimatu, zarówno w ujęciu lokalnym, jak i regionalnym. Z analizy charakteru przedsięwzięcia i sposobu przystosowania do zmian klimatu (nagłych zjawisk pogodowych związanych ze zmianą klimatu, tj. fale upałów, susze oraz sprzyjające w tych warunkach pożary, jak również powodzie,

nawalne deszcze, burze, silne wiatry, osuwiska, katastrofalne opady śniegu, fale mrozów itp.) wynika, że przedsięwzięcie nie będzie wrażliwe na ekstremalne zjawiska klimatyczne. Ponadto teren przedsięwzięcia nie obejmuje i nie znajduje się w pobliżu terenów zagrożonych powodzią lub ruchami osuwiskowymi.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarem: wybrzeża, przylegającym do jezior, górskim, leśnym, wodno-błotnym, o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek, uzdrowiska oraz ochrony uzdrowiskowej. W związku z powyższym nie wystąpi oddziaływanie na ww. obszary.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Również realizacja i eksploatacja drogi nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

Nie przewiduje się likwidacji planowanej inwestycji, jednak gdyby do tego doszło, oddziaływanie na etapie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będzie wiązało się z prowadzeniem prac rozbiórkowych, w związku z czym należy spodziewać się powstania oddziaływań takich, jak na etapie realizacji przedsięwzięcia. Powstające na tym etapie uciążliwości będą krótkotrwałe, natomiast wykonanie poszczególnych prac likwidacyjnych przy uwzględnieniu aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie ochrony środowiska, nie spowoduje negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska.

Projektowana droga zostanie usytuowana około 6 km od granicy Republiki Federalnej Niemiec. Jednak uwzględniając jego skalę, lokalny charakter oraz rodzaj powstałych emisji, zarówno na etapie budowy i eksploatacji, uznano, iż przedmiotowe zamierzenie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Z powyższej analizy wynika, iż informacje podane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w tym: zaproponowane rozwiązania chroniące środowisko i dane na temat elementów przyrodniczych środowiska objętych zasięgiem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia, pozwoliły w sposób wystarczający ocenić jego oddziaływanie i z tego też względu uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

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.

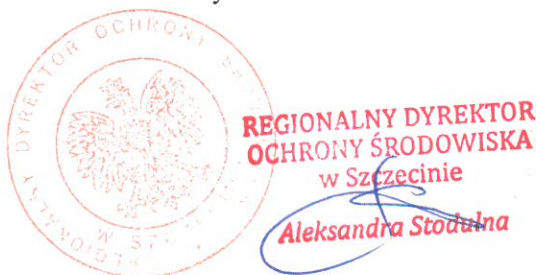
Pouczenie

Od niniejszej decyzji Stronie służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 127 Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec 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 2022 r. poz. 2142 ze zm.).

Załącznik:

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



Otrzymują:

1. W imieniu Inwestora – pełnomocnik (list polecony ZPO)
2. Prezydent Miasta Świnoujście, ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście (ePUAP)
3. Gmina Miasto Świnoujście, ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście (ePUAP)
4. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin (ePUAP)
5. Polskie Koleje Państwowe Sp. Akcyjna, ul. Szczęśliwicka 62, 02-237 Warszawa (ePUAP)
6. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Międzyzdroje, ul. Niepodległości 35, 72-500 Międzyzdroje (ePUAP)
7. Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Świnoujściu (list polecony ZPO)

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie, ul. Spedytorska 6/7, 70-632 Szczecin (ePUAP)
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP, ul. Teofila Firlika 19, 71-637 Szczecin (ePUAP)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Zachodnia obwodnica Terminalu LNG w Świnoujściu – wewnętrzna droga ewakuacyjna”, zgodnie z art. 84 ust. 2 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 ze zm.).

Przedsięwzięcie polega na budowie drogi o długości około 2,1 km po zachodniej stronie Terminalu LNG, umożliwiającej bezpośrednią komunikację pomiędzy lokalizacją latarni morskiej, Fortu Gerharda i wieży VTS, a ulicą Norberta Barlickiego w Świnoujściu. Przedmiotowa droga umożliwi redukcję ruchu publicznego pod estakadami LNG stanowiącymi element infrastruktury krytycznej oraz stanowić będzie drogę ewakuacyjną w przypadku wystąpienia awarii przemysłowej związanej z uszkodzeniem estakad przesyłowych w obszarze działek nr 12 i 16 obręb Warszów 11.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w Świnoujściu, na działkach ewidencyjnych o nr: 14/2, 14/3, 20/5, 20/6, 30, 46, 53/2, 149/8 i 171 obręb Warszów 11.

Podstawowe parametry i konstrukcja drogi*

- klasa drogi	L – lokalna
- prędkość projektowa "Vp"	40 km/h
- ilość jezdni:	1
- szerokość jezdni	7,0 (min. 6,0) m
- ścieżka pieszo-rowerowa szer.**	3,5 (min. 3,0) m
- droga rowerowa szer.**	min. 2,0 m
- chodnik szer.**	min. 1,5 m
- szerokość poboczy	min. 0,75m
- kategoria ruchu	KR4
- obciążenie nawierzchni	115kN/oś
- jednostronne pochylenie poprzeczne	min. 2%
- pochylenie podłużne	0 - 6%

**Bez uwzględnienia krawężnika i opornika.

Pozostałe elementy przedsięwzięcia:

- odwodnienie;
Odwodnienie drogi zostanie wykonane w postaci pobocza chłonnego i umieszczonego pod nim drenażu francuskiego. Dopuszcza się również możliwość budowy systemu wspomagającego w postaci np. kanalizacji przelewowej lub/i studni chłonnych. Na części odcinków, w miejscach, gdzie będzie taka, możliwość kanalizacji deszczowa (KD) podłączona zostanie do odbiorników w postaci zbiornika terenowego. Na części odcinków zbudowane zostaną otwarte rowy chłonne lokalizowane wzdłuż korpusu drogowego odbierające wodę bezpośrednio z pasa drogowego lub poprzez rozmieszczone wzdłuż drogi przykanaliki zbierające wodę z wpustów rozmieszczonych wzdłuż jezdni. Ostateczny sposób odwodnienia drogi zostanie określony na etapie projektu budowlanego. Z uwagi na bezpieczeństwo Terminalu LNG nie planuje się łączenia kanalizacji zewnętrznej z kanalizacją wewnętrzną Terminalu LNG.
- remont/wymianę kolektora odprowadzającego wody z wschodniego zagłębienia międzywymowego do Świny po przebiegu oraz w parametrach istniejącego odcinka – w przypadku takiej konieczności;
- kanał technologiczny;
- oświetlenie;
- bariery drogowe;
- balustrady ochronne;
- oznakowanie pionowe i poziome;

- zabezpieczenie pasa drogowego:
 - a) km 0+000 (początek) - mur oporowy wysokości około 4 m w postaci grodzicy stalowej z oczepem zabitej od czoła nasypu górki rozrządowej w celu wyznaczenia pasa drogowego nowobudowanej drogi;
 - b) od km 0+000 do 0+150 strona prawa - ogrodzenie stalowe panelowe wys. około 2,4 m z bramą wjazdową; granica pasa drogowego z terenem ZMPSiŚ;
 - c) od km 0+160 do 0+201 strona prawa - mur oporowy np. żelbetowy o wys. do około 1 m wraz z instalacją ogrodzenia stalowego panelowego na oczepie wys.~2,4 m; granica pasa drogowego z terenem ZMPSiŚ;
 - d) od km 0+201 do 0+310 strona prawa - ogrodzenie stalowe panelowe wys. około 2,4 m z bramą wjazdową; granica pasa drogowego z terenem ZMPSiŚ;
 - e) od km 0+310 do 1+170 strona prawa - ekran/ściana osłonowa wysokości ~4 m.
 - f) od km 1+130 do 1+300 strona lewa – ogrodzenie należy posadzić na projektowanym murze oporowym;
- ekran typu „zielona ściana” od strony terenu ZMPSiŚ (prawa strona drogi) w miejscu przebiegu drogi w sąsiedztwie torów kolejowych, w km 0+000 do około km 1+270; przewiduje się panele w postaci okratowanych ram stalowych wypełnionych wkładką tłumiącą hałas, natomiast od strony drogi nasadzenia zieleni pnącej; przewiduje się również odwodnienie szczelinowe lub poprzez sączki z odpływem przez podwalinę na projektowany pas drogowy.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Aleksandra Stodulna