

Szczecin, dnia 24 stycznia 2019 r.



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.7

DECYZJA Nr 6/2019 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c i f oraz 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) oraz § 2 ust. 1 pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Krzysztofa Pietraszewskiego działającego w imieniu inwestora, którym jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A, z dnia 31.08.2018 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia realizowanego na obszarze morskim pn. „Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym”,

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie zakłada budowę stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu obejmującą wykonanie dwóch nabrzeży umożliwiających przeładunek/załadunek jednostek o pojemnościach od kilkuset m³ do około 220 tys. m³ (od bunkierok po jednostki QFlex). Budowa ta rozszerzy funkcjonalność portu o eksport LNG drogą morską oraz usługę bunkrowania mniejszych jednostek pływających i bunkierok LNG.

Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego na terenie miasta Świnoujście, w dzielnicy – Warszów. Stanowisko statkowe zaprojektowano pomiędzy falochronem centralnym osłaniającym ujście Świny (zarazem tor podejściowy do Świnoportu) a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG, w odległości ok. 180 m od linii brzegowej.

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

1. W celu ochrony ukształtowania brzegu, w trakcie trwania i po zakończeniu budowy, w razie znaczących ubytków osadu plaży, należy go uzupełnić poprzez zasilenie plaży materiałem zgodnym z siedliskiem.
2. Zagospodarowanie placu budowy, w szczególności wyznaczanie miejsc składowania materiałów, placów manewrowych, dróg dojazdowych, lokalizacji tymczasowych obiektów towarzyszących, powinno uwzględniać rozmieszczenie płatów siedlisk podlegających ochronie, w miarę możliwości unikając kolizji z nimi. Szczególne zalecenia w tej kwestii winny być uzgodnione w ramach nadzoru przyrodniczego.
3. Plac budowy oraz bazę magazynowo-sprzętową zaopatrzyć w stosowną ilość sorbentów.
4. Obowiązuje zakaz składowania materiałów budowlanych w pobliżu ekosystemów wód powierzchniowych oraz przeciwdziałanie sytuacjom związanym z przedostawaniem się do

nich zanieczyszczeń stałych i płynnych powstałych w trakcie budowy i funkcjonowania inwestycji.

5. Prowadzenie prac budowlanych oraz transport materiałów powinny być realizowane drogą wodną. Nie dotyczy przypadków, gdy nie pozwalają na to uwarunkowania techniczne i terenowe (np. początek pirsu zlokalizowany przy brzegu).
6. Podczas realizacji inwestycji obowiązuje zakaz zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia prac budowlanych bez uszczerbku dla elementów przyrodniczych w ww. zakresie, inwestor obowiązany będzie do uzyskania stosownego zezwolenia wydawanego w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.
7. Prowadzenie prac budowlanych będących źródłem hałasu o dużym natężeniu należy realizować wyłącznie w porze dziennej (nie dotyczy prac czerpalnych). Jeżeli prace o wysokim poziomie emisji hałasu będą musiały zostać przeprowadzone wieczorem lub w porze nocnej, konieczne będzie podanie okolicznym mieszkańcom informacji o terminie prowadzenia tych prac oraz okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem.
8. Jako miejsce odkładu niezanieczyszczonego urobku wydobytego podczas prac czerpalnych wskazuje się obszar zlokalizowany na Morzu Bałtyckim, w Zatoce Pomorskiej, o powierzchni ok. 1,6 km² (na kwaterze przyległej do kłapowiska wyznaczonego w ramach budowy istniejącego nabrzeża statkowego), który będzie w stanie pomieścić urobek wydobyty w związku z planowanym przedsięwzięciem. Alternatywnym rozwiązaniem może być przekazanie urobku do umocnienia brzegu, na potrzeby i w ramach zadań statutowych Urzędu Morskiego w Szczecinie po potwierdzeniu jego przydatności do zasilenia brzegu w zakresie czystości i uziarnienia.
9. Odkład urobku w morzu należy przerwać na okres wiosennego tarła ryb (kwiecień, maj), chyba, że nadzór przyrodniczy zdecyduje inaczej.
10. W ramach działań minimalizujących i wspomagających ochronę siedlisk, inwestor przygotowuje i zrealizuje plan zadań ochronnych, które obejmować będą zabezpieczenie stanowisk perzu sitowego poza placem budowy.
11. Przywracanie terenu do stanu pierwotnego po zakończeniu prac musi uwzględniać istniejące warunki siedliskowe.
12. Zgodnie z postanowieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP:
 - a) Zaplecze budowy należy wyposażać w przenośne urządzenia sanitarne (np. kabiny typu toi-toi, sanitariaty kontenerowe) ze szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez dostawcę sanitariatów.
 - b) W celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko należy zapewnić wspólne zaplecze budowy dla inwestycji realizowanej przez ZMPSiŚ S.A. oraz PLNG S.A.
 - c) Należy używać sprzętu w dobrym stanie technicznym. Tankowanie oraz wszelkie naprawy sprzętu budowlanego powinny odbywać się poza terenem budowy, w miejscach do tego przystosowanych, a substancje chemiczne stanowiące zagrożenie dla wód należy przechowywać w szczelnych pojemnikach. Podczas trwania prac budowlanych należy nie dopuścić do przedostawania się do wód powierzchniowych i ziemi substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń oraz innych substancji szkodliwych. Należy niezwłocznie usuwać wszelkie zanieczyszczenia za pomocą materiałów sorbujących wycieki.
 - d) Należy wykonać wydzielony zbiornik retencyjny na odcieki LNG z kanałem dopływowym.
 - e) Należy wykonać urządzenia podczyszczające wody opadowe w zakresie zawiesiny mineralnej oraz zanieczyszczeń ropopochodnych.
 - f) Wody opadowe i roztopowe z tac ociekowych zlokalizowanych przy projektowanym nabrzeżu nr 1 i nr 2 należy odprowadzać do zbiornika retencyjnego i po podczyszczeniu w zakresie zawiesiny mineralnej oraz zanieczyszczeń

ropopochodnych odprowadzić do wód portowych. Separator oleju należy okresowo oczyszczać.

- g) Należy usuwać na bieżąco z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w trakcie budowy oraz w związku z pracami czepnymi.
 - h) W przypadku awarii i ewentualnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych jednostki pływające zobowiązane są do niezwłocznego podjęcia działań w zakresie usunięcia powstałych zanieczyszczeń.
 - i) Wykonać pływające zapory przeciwozlewowe, które znajdują się na wyposażeniu robót budowlanych. W przypadku przedostania się szkodliwych substancji ropopochodnych należy użyć bariery odcinającą, zapobiegającą rozprzestrzenianiu się wycieku na powierzchni wody.
 - j) Odpady niebezpieczne należy magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym odseparowanym od podłoża gruntowego w sposób uniemożliwiający przenikanie szkodliwych substancji do gruntu, zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
 - k) Na etapie eksploatacji zaktualizować i stosować się do zapisów planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska na wodach portowych w porcie w Świnoujściu.
13. Zgodnie z uzyskanym uzgodnieniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie:
- a) Realizacja przedsięwzięcia powinna wykluczyć przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska wodnego. Należy zapewnić prowadzenie prac w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami. Technologia robót budowlanych winna nie dopuszczać do skażenia wód odpadami stałymi i ciekłymi.
 - b) W przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych z maszyn lub pojazdów, zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy zastosować mechaniczne ich zbieranie z powierzchni wody oraz sorbenty. Należy mieć na uwadze zapisy § 170 ust. 10 Zarządzenia Porządkowego Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. „Przepisy Portowe” (dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2013 r., poz. 2932 z późn. zm.), zgodnie z którym zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora urzędu Morskiego w szczecinie. Zgody udziela się na wniosek kierownika akcji zwalczania zanieczyszczeń.
 - c) Zobowiązuje się inwestora do każdorazowego powiadamiania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie za pośrednictwem Kapitana Portu Świnoujściu lub VTS (System Kontroli Ruchu Statków - Vessel Traffic Services) o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem środowiska lub zagrożeniem zanieczyszczeniem morskich wód wewnętrznych.
 - d) Zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Należy prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym: organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów; wytworzone odpady magazynować selektywnie w miejscach do tego przystosowanych w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami, zaś ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczelnych bezodpływowych zbiorników na ścieki; składować materiały i odpady jak najdalej od obszaru wodnego oraz należy zastosować odpowiednie i właściwe zabezpieczenia materiałów sypkich do wykorzystania w fazie budowy przed ich wywiewaniem oraz nadmiernym ich pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania; ścieki bytowe z placów budowy należy odprowadzać do szczelnych bezodpływowych zbiorników na ścieki, a następnie przekazywać je uprawnionemu odbiorcy; zapewnić statkom, na etapie

późniejszej eksploatacji przedsięwzięcia, w miejscach ich cumowania możliwość swobodnego i bezpiecznego przekazania do urządzeń odbiorczych wszystkich deklarowanych odpadów; w przypadku przeprowadzania robót czerpalnych należy zobowiązać wykonawcę do gromadzenia odpadów takich jak opony, opakowania metalowe, plastikowe wydobyte podczas operacji pogłębiania.

- e) Przy prowadzeniu prac, przekształcenie i wykorzystanie elementów środowiska winno odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.
- f) Realizacja przedsięwzięcia powinna spełniać wymogi ochrony środowiska wód morskich w kontekście zapisów wymagań wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej.
- g) Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót.
- h) Przy emisji hałasu podczas prowadzonych prac powinno stosować się rozwiązania techniczne zapewniające właściwe warunki akustyczne w sąsiedztwie istniejącej zabudowy. Należy stosować urządzenia i maszyny spełniających polskie normy. Do prac powinien być dopuszczony sprzęt odpowiednio wyciszony, sprawny technicznie i o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz najmniej uciążliwe pod względem akustycznym technologie prowadzenia prac.
- i) Prace prowadzone w obszarze portu morskiego w Świnoujściu powinny odbywać się zgodnie z wymaganiami określonymi w Zarządzeniu Porządkowym Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, z dnia 26 lipca 2013 r. „Przepisy Portowe” (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2013 r. poz. 2932, z późn. zm.).
- j) Materiały sypanie i kruszywa przeznaczone do wykorzystania w fazie budowy należy zabezpieczyć przed ich wywiewaniem oraz nadmiernym pyleniem z ich powierzchni zarówno podczas transportu jak i magazynowania.
- k) Ewentualne uciążliwości akustyczne podczas prowadzonych prac powinny być minimalizowane poprzez stosowanie urządzeń i maszyn spełniających polskie normy. Do prac powinien być dopuszczony sprzęt odpowiednio wyciszony, sprawny technicznie, o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz najmniej uciążliwej pod względem akustycznym technologii prowadzenia prac budowlanych.
- l) Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w granicach obszaru stanowiącego formę ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.), tj. specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (PLH990002) i w bliskim sąsiedztwie specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Wolin i Uznam” (PLH320019), uznanych za obszary mające znaczenie dla Wspólnoty na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/43 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia jedenastego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2017) 8260) (Dz. Urz. UE L 15 z 19.01.2018), które wyznaczono w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych, populacji i siedlisk roślin oraz zwierząt, a także odtworzenia siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków roślin lub zwierząt, należy mieć na uwadze fakt, że podejmowane działania nie powinny znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, w tym w szczególności: - pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono ww. obszary Natura 2000, lub - wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000, lub - pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami.

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

1. W ramach przedsięwzięcia zrealizować elementy przedstawione w Załączniku 1 do niniejszej decyzji.
2. Uwzględnić rozwiązania techniczne wskazane w pkt. II.12 lit. d), e), f), i)
3. Ogrodzić plac budowy uniemożliwiając ingerencję ekip budowlanych w tereny sąsiednie, na których stwierdzono występowanie cennych wartości przyrodniczych. W przypadku braku takiej możliwości, należy oznakować granice placu budowy za pomocą tablic ostrzegawczych, a w razie potrzeby zapewnić stały nadzór nad tym terenem.
4. Drogi dojazdowe powinny mieć utwardzoną nawierzchnię i być oznakowane.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska – nie dotyczy.

V. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:

1. Realizację planowanych elementów inwestycji, jak i działań ochronnych oraz monitoringowych pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ochrony przyrody.

Nadzór przyrodniczy obejmować będzie: szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę, wskazania ochronne w trakcie realizacji prac; kontrolę placów budowy oraz sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowlanych; wskazania dla monitoringu i sprawozdania z przeprowadzonego monitoringu; wszelkie działania ochronne i sprawozdania z przeprowadzonych działań ochronnych.

W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniami nadzoru przyrodniczego a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania wypracowywane będą przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora.

2. Wspieranie w powrocie do poprzedniego stanu siedliska 2110 po likwidacji zaplecza budowy poprzez:
 - a) metaplanację perzu sitowego *Elymus farctus* metodą rozmnażania wegetatywnego (źródłem sadzonek będą kępy roślin macecznych zachowane przy falochronie centralnym),
 - b) wsianie na rozproszonych powierzchniach honkenii piaskowej, solanki kolczystej, turzycy piaskowej – gatunków związanych z siedliskiem inicjalne stadia nadmorskich wydmy białych.

Powyższe działania ochronne powinny zostać przeprowadzone według wskazań nadzoru przyrodniczego oraz w uzgodnieniu z zarządcą tego terenu oraz RDOŚ.

3. Prowadzenie monitoringu przyrodniczego środowiska morskiego po zrealizowaniu przedsięwzięcia, w celu oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze i zapobieżenia ewentualnym niekorzystnym zmianom tego środowiska.

Monitoring należy prowadzić w obszarze ok. 100 m od terenu inwestycji. (miejsca realizacji stanowiska statkowego oraz klapowiska) Monitoring powinien uwzględnić wpływ inwestycji na: poszczególne grupy organizmów wodnych, w tym: ssaki morskie, ptaki, ichtiofaunę, organizmy bentosowe oraz fitoplankton.

Monitoring należy prowadzić przez okres 3 lat po zakończeniu inwestycji. W zależności od wyników monitoringu jego czas może zostać skrócony lub wydłużony. Przed przystąpieniem do prowadzenia monitoringu należy przedłożyć zakres badań monitoringowych Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie celem jego zatwierdzenia, natomiast wyniki badań terenowych przedkładać RDOŚ do końca marca następującego po roku objętym monitoringiem. Zakres monitoringu może podlegać weryfikacji przez RDOŚ i w razie potrzeby może zostać uzupełniony o kwestie wskazane przez ww. organ. RDOŚ na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może również podjąć decyzje o zastosowaniu działań kompensacyjnych.

4. Prowadzenie monitoringu w zakresie wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny na najbliższych terenach chronionych akustycznie. Pomiary powinny zostać wykonane w warunkach największej uciążliwości, tj. możliwie przy pracujących wszystkich źródłach

hałasu. Przedmiotowy monitoring należy prowadzić dwukrotnie (co dwa lata) po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania, przy czym w zależności od wyników pomiarów może on ulec przedłużeniu. Sprawozdania z monitoringu należy dostarczyć w terminie miesiąca od wykonania stosownych pomiarów Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie celem weryfikacji uzyskanych wyników. W przypadku, gdy wyniki pomiarów wykażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie, inwestor obowiązany będzie do wprowadzenia dodatkowych działań/rozwiązań, które zmniejszą poziom hałasu co najmniej do poziomu dopuszczalnego.

- VI. Nie zobowiązuje się inwestora** do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania wymaganej decyzji określonej w art. 72 ust. 1 pkt 1 lub art. 72 ust. 1 pkt. 10 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.

Uzasadnienie

W dniu 31.08.2018 r. Krzysztof Pietraszewski działający z upoważnienia inwestora, którym jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., przedłożył w tutejszym urzędzie wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym” wraz z następującymi załącznikami: raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z zapisem w wersji elektronicznej (3 egz.), skan poświadczony przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (wraz ze skanem licencji), mapą z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej, wypisem z rejestru gruntów dla działek na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz dla terenu znajdującego się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia (niepotwierdzone kopie), potwierdzeniem uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji oraz za pełnomocnictwo, pełnomocnictwem wydanym dla Krzysztofa Pietraszewskiego (odpis potwierdzony notarialnie).

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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2302 z późn. 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zw. dalej ustawą ooś, organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie. Kolejną przesłanką potwierdzającą właściwość tutejszego organu do wydania wnioskowanej decyzji jest również fakt realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim (art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś).

Jak wynika z przedłożonego materiału dowodowego, nośność największych obsługiwanych statków o pojemności ładunkowej ok. 220 000 m³ będzie wynosiła ok. 120 000 ton. Planowane przedsięwzięcie zatem w myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), zostało zakwalifikowane jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko tj. jako § 2 ust. 1 pkt 34 „porty lub przystanie morskie, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642), w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku, połączona z lądem lub położona poza linią brzegową, do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2016 poz. 66) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, z wyłączeniem przystani dla promów”.

Po ustaleniu właściwości miejscowej i rzeczowej, tutejszy organ przystąpił do analizy przedłożonej dokumentacji celem wszczęcia postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania wnioskowanej decyzji. Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją tutejszy organ stwierdził, że przedłożony wniosek jest niekompletny pod względem formalnym i pismem z dnia

04.09.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS wezwał do uzupełnienia wniosku o przedłożenie brakujących dokumentów oraz weryfikację dokonanej kwalifikacji. Wniosek został uzupełniony w dniach 24.09.2018 r. i 02.10.2018 r.

Będąc zatem w posiadaniu kompletnego wniosku pod względem formalnym, tutejszy organ na podstawie przedłożonej dokumentacji określił krąg stron postępowania i pismem z dnia 02.10.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie i przysługujących im prawach wynikających z obowiązujących przepisów.

Następnie tutejszy organ przystąpił do oceny merytorycznej przedłożonej dokumentacji i stwierdzając, że nie daje ona podstaw do określenia zasięgu oddziaływania i warunków realizacji przedsięwzięcia, pismem z dnia 15.10.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego raportu o: sprecyzowanie informacji na temat zakresu przedsięwzięcia, ocenę wpływu przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze, w tym obszar Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 oraz informacje dot. kumulacji oddziaływań. Powyższe braki zostały uzupełnione pismem przedłożonym w tutejszym urzędzie w dniu 21.11.2018 r.

Po zapoznaniu się z całością zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ uznał, że przedłożona dokumentacja daje podstawę do określenia warunków realizacji przedsięwzięcia i zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś z uwagi na realizację przedsięwzięcia na obszarze portu morskiego w Świnoujściu pismem z dnia 27.11.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.1 wystąpił o opinię w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (PGIS), Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej w Darłowie. W odpowiedzi na powyższe, pismem z dnia 28.12.2018 r., znak: GS-N-NZ/401-601/4/18 (przedłożonym w tutejszym urzędzie w dniu 08.01.2019 r.), organ inspekcji sanitarnej zaopiniował pozytywnie przedsięwzięcie wskazując, że realizacja przedsięwzięcia zgodnie z przedłożonym raportem, nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, z uwagi na realizację przedsięwzięcia na obszarze morskim tutejszy organ pismem z dnia 27.11.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.2 wystąpił do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. W odpowiedzi na powyższe, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie pismem z dnia 21.12.2018 r., znak: OW.IV.071.033.05.18 (OW-IV.071.35.18.AZ(9)) poinformował, że wymagane stanowisko nie może zostać zajęte w wyznaczonym terminie i wskazał nowy termin załatwienia sprawy. Po czym postanowieniem z dnia 02.01.2019 r., znak: OW.IV.071.033.07.18 (OW-IV.071.030.18.AZ(12)) uzgodnił realizację przedsięwzięcia w odniesieniu do obszaru morskiego oraz określił warunki, które zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Również w dniu 27.11.2018 r., pismem znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.3 tutejszy organ na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś wystąpił o uzgodnienie do organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych, tj. Regionalnego Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W odpowiedzi na powyższe organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych postanowieniem z dnia 21.12.2018 r. (wpływ do urzędu w dniu 27.12.2018 r.), znak: SZ.RZŚ.436.1.396.2018.KD uzgodnił przedsięwzięcie określając warunki, które zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Mając zatem na uwadze fakt, iż w ramach postępowania przeprowadzona była ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w toku prowadzonego postępowania zmierzającego do wydania żądanej decyzji, tutejszy organ na podstawie art. 33 ustawy ooś pismem z dnia 22.10.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.5 ogłosił konsultacje społeczne, zawiadamiając społeczeństwo o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Informacja o konsultacjach zamieszczona została na stronie BIP tutejszego urzędu i na tablicy ogłoszeń urzędu oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Świnoujściu. Uwagi i wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych można było składać przez 30 dni tj. w dniach 29.11.2018 r. – 31.12.2018 r. łącznie. W określonym w ww. obwieszczeniu terminie żaden z przedstawicieli społeczeństwa nie pojawił się w tutejszym urzędzie w celu zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją dot. planowanego przedsięwzięcia, a tym samym nikt w przedmiotowej sprawie w czasie obowiązywania konsultacji społecznych, nie złożył uwag ani wniosków.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ będąc w posiadaniu dokumentów umożliwiających wydanie wnioskowanej decyzji, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, pismem z dnia 03.01.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.6 zapewnił stronom możliwość zapoznania się z przedłożoną i wypracowaną dokumentacją oraz możliwość składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Z możliwości w dniu 10.01.2019 r. skorzystała Pani Danuta Piątkowska – przedstawiciel jednej ze stron postępowania tj. spółki Polskie LNG S.A., która zapoznała się ze znajdującą się w zasobach urzędu dokumentacją sprawy, jednak nie zostały złożone przez nią żadne uwagi ani wnioski dotyczące przedsięwzięcia. W wyznaczonym terminie pozostałe strony postępowania nie zgłosiły się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie wpłynęły również uwagi i wnioski w związku z wystosowanym zawiadomieniem.

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. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o ustawę o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz.U. z 2017 r., poz. 2302 późn zm.). Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, dla inwestycji w zakresie terminalu, nie przedkłada się wypisu i wyrysu z mpzp. W związku z tym przywołana podstawa prawna zwalnia organ z powyższego obowiązku.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.) stwierdzający, iż organ administracji załatwia sprawę przez wydanie decyzji. W podstawie prawnej wskazano również art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), stwierdzający iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz jest wydawana dla przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Jako podstawę prawną wskazano również art. 79 ust. 1 ww. ustawy wskazujący, iż organ właściwy do wydania decyzji zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadza się ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jak wynika z załączonego do dokumentacji załącznika graficznego przedstawiającego planowane zagospodarowanie, główna część przedsięwzięcia realizowana będzie na działce stanowiącej grunty pod wewnętrznymi wodami morskimi (dz. 161/4 obr. Warszów 11). Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie miasta Świnoujście – w prawobrzeżnej części miasta, w dzielnicy Warszów. Jak wskazano w raporcie, inwestycja zostanie zlokalizowana na morskiej działce o powierzchni 181,4803 ha. Łączna powierzchnia zajmowana przez projektowane obiekty to ok. 0,4 ha.

Na południe od terenu inwestycji znajduje się część lądowa terminalu LNG, Fort Gerharda, latarnia morska, obiekty i urządzenia portowe zlokalizowane przy podstawie falochronu centralnego, tereny kolejowe. W kierunku wschodnim i południowo wschodnim znajduje się wybrzeże oraz tereny leśne.

Planowane przedsięwzięcie jest funkcjonalnie powiązane z inwestycją realizowaną w granicach działek nr: 161/4, 4/1, 13, 3/2, 64/3, 15/1, 16 i 170 obr. Warszów 11 przez Polskie LNG Sp. z o.o., w ramach którego przewiduje się realizację infrastruktury obsługującej stanowisko do rozładunku/załadunku LNG na statki i bunkrowania (rurociągi technologiczne LNG wraz z oprzyrządowaniem oraz systemy pomocnicze, zbiornik retencyjny, obiekty sterowni, budynek ochrony, zbiornik powietrza, zbiornik azotu, kabel elektroenergetyczny, układ awaryjnego zrzutu ciśnienia, jezdnia, chodnik, ogrodzenie, oświetlenie). Przedsięwzięcia nie są powiązane ze sobą technologicznie. Z uwagi na powiązanie funkcjonalne planowany jest wybór wspólnego wykonawcy robót, który zrealizuje zarówno inwestycję ZMPSiŚ oraz inwestycję PLNG. W związku z powyższym powstanie jedno zaplecze budowy.

W raporcie przeprowadzono analizę wariantową. Wskazano również, że niepodjęcie przedsięwzięcia nie przyniesie znacząco negatywnych skutków dla środowiska, jednak ograniczy rozwój zakładu o znaczeniu strategicznym dla Rzeczypospolitej Polskiej zrealizowanego w obrębie istniejącego basenu portowego, który już został przekształcony przez człowieka. Jako wariant alternatywny wskazano wariant zakładający wykonanie grodzy ze stalowej ścianki szczelnej wypełnionej zasypem z gruntu piaszczystego, który będzie się wiązał z większą ingerencją w dno

morskie, przez zajęcie większej powierzchni dna oraz większą ingerencją w swobodny ruch wody i organizmów w niej żyjących. W związku z powyższym oraz w związku z ograniczoną możliwością w zakresie wariantowania wynikającą z konieczności realizacji inwestycji wewnątrz istniejącego portu, stwierdzono, że wariant preferowany jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

Zakres zamierzonych prac inwestycyjnych obejmuje: pogrążenie w dnie stalowych pali nośnych i innych elementów konstrukcyjnych, wykonanie konstrukcji żelbetowej, instalację wyposażenia oraz prace pogłębiarskie (czerpalne). Realizacja ww. prac będzie wiązała się z powstaniem pewnego rodzaju emisji, jednak emisje te będą charakteryzowały się krótkotrwałością i lokalnym zasięgiem. Eksploatacja na stanowisku będzie związana z cumowaniem, postojem i obsługą statków do transportu LNG oraz pracami utrzymaniowymi budowli hydrotechnicznych i innych instalacji znajdujących się na nabrzeżu (elektryczna, oświetleniowa, wod-kan., ppoż., ochrony katodowej podwodnych stalowych części nabrzeża) oraz okresowymi podczyszczeniowymi pracami czerpalnymi w przypadku powstania wypłyceń lub przegłębień na dnie akwenu.

Gospodarka odpadami

Jedną z głównych prac związanych z przygotowaniem terenu pod planowane przedsięwzięcie będzie realizacja prac czerpalnych i odkładanie wydobytego podczas tego procesu urobku. Jak wskazano w raporcie, objętość robót czerpalnych związanych z niezbędnym pogłębieniem akwenu przy przyszłym stanowisku oszacowano na ok. 940 000 m³. Wskazano również, że ilość ta może być większa, jednak nie przekroczy 1,3 mln m³ na etapie budowy oraz ok. 700 000 m³ na etapie eksploatacji. Prace pogłębiarskie do głębokości 14,50 m wykonywane będą za pomocą pogłębiarki. Z załączonego do raportu sprawozdania z badań urobku wynika, że przebadany urobek nie jest zanieczyszczony. Podczas wykonywania prac pogłębiarka będzie się poruszała w przód i w tył pobierając jednocześnie materiał z dna na pogłębiarkę nadsiębierną, która przetransportuje urobek na kłapowisko. Urobek będzie sukcesywnie umieszczany na pogłębiarce z własną ładownią lub na szalandndzie i wywożony na miejsce odkładania urobku.

Jako miejsce odkładu urobku powstającego z prac czerpalnych przewiduje się obszar zlokalizowany na północny wschód od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Planowane kłapowisko będzie przylegało do istniejącego kłapowiska w Zatoce Pomorskiej, dla którego Urząd Morski w Szczecinie w związku z realizacją pierwszego stanowiska przeładunkowego LNG w dniu 19 lipca 2010 roku wydał decyzję znak OŚ-I-5018/2/9/10 oraz w dniu 15 lutego 2013 r. decyzję znak OŚ-I-5018/2/53/10/11. Nowe miejsce odkładu powinno umożliwić zgromadzenie 1,3 mln m³ urobku na etapie budowy oraz uwzględnić rezerwę 0,7 mln m³ na potrzeby prac czerpalnych podczyszczeniowych, wynikających z eksploatacji stanowiska. Lokalizacja nowego kwartału pola odkładu przy obecnie istniejącym kłapowisku jest optymalna i minimalizuje ryzyko konfliktów społecznych, z uwagi na brak zajmowania się nowych obszarów użytkowanych przez rybaków na Zatoce Pomorskiej. Zachowanie powolnego ruchu sprzętu pogłębiarskiego (około 1 węzła) podczas usuwania urobku pozwala na równomierne jego rozmieszczenie na dnie obszaru kłapowiska. System pomiarowy zainstalowany na sprzęcie pływającym pozwoli na kontrolę obszaru zrzutu. Alternatywnym rozwiązaniem będzie przekazanie urobku do umocnienia brzegu, na potrzeby i w ramach zadań statutowych Urzędu Morskiego w Szczecinie po potwierdzeniu jego przydatności do zasilenia brzegu w zakresie czystości i uziarnienia.

Realizacja prac budowlanych oraz montażowych również będzie wiązała się z powstaniem odpadów. Przewiduje się powstanie następujących rodzajów odpadów: odpady ze stosowania powłok ochronnych (080111*, 080112), odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych (1201), oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (13), odpady opakowaniowe (15), odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (170101, 170405, 1170411, 170904) oraz niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne (200301). Wszystkie z wytworzonych odpadów magazynowane będą na terenie inwestycyjnym, a następnie zostaną przekazane do zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia jedynymi odpadami, których wytwórcą będzie ZMPSiŚ S.A. będzie zużyty sprzęt oświetleniowy (200121*). Przewiduje się również wytworzenie odpadów z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych (1305), których wytwórcą będą firmy wykonujące prace konserwacyjne.

Należy zaznaczyć, że odpady powstające na obsługiwanych statkach powinny być zdawane do portowych urzędów odbiorczych, zgodnie z zatwierdzonym Planem odbioru odpadów ze statków.

Wytwórcą odpadów związanych z instalacją przeładunkową LNG będzie podmiot prowadzący przeładunki tj. PLNG S.A. - będą to odpady takie jak powstają obecnie na terenie istniejącego w sąsiedztwie stanowiska statkowego.

Poszczególne rodzaje wytwarzanych odpadów magazynowane będą selektywnie na terenie zakładu w wydzielonym i oznakowanym miejscu o utwardzonej nawierzchni lub wyznaczonych powierzchniach magazynowych zabezpieczonych przed działaniem czynników atmosferycznych i dostępem osób trzecich, wyłącznie w miejscach, do których inwestor posiada tytuł prawny. Sposób postępowania z odpadami będzie zgodny z obowiązującymi przepisami prawnymi.

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia, jednak gdyby nastąpiła taka konieczność, gospodarka odpadami byłaby zbliżona do etapu realizacji przedsięwzięcia, z tą różnicą, że ilość powstających odpadów podczas prac rozbiórkowych byłaby znacznie większa niż w przypadku realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Na etapie realizacji inwestycji źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie: ruch pojazdów ciężarowych dowożących materiały budowlane od strony lądu, ruch holowników z pontonami dowożącymi materiały od strony morza, praca sprzętu budowlanego pływającego (kafary, pogłębiarki, dźwigi), praca holowników wspomagających dźwigi i kafary, praca pompy do betonu oraz ruch holowników z pontonami. W przeprowadzonej analizie uwzględniono sytuację najmniej korzystną tj. jako emisję podczas pracy maszyn przy maksymalnym czasie trwania robót budowlanych w ciągu doby. Jak wynika z przedłożonego raportu, dla oddziaływania inwestycji w fazie budowy przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w celu określenia zasięgu oddziaływania tego etapu inwestycji. Obliczenia wykazały że podczas prowadzenia prac budowlanych nastąpią ponadnormatywne stężenia emisji tlenków azotu, dwutlenku siarki oraz benzenu związane z pracą maszyn budowlanych (emisja jednogodzinowa). Należy jednak mieć na względzie fakt, iż zwiększona emisja wspomnianych zanieczyszczeń będzie emisją krótkotrwałą, przejściową o zasięgu oddziaływania ograniczonym do terenu prowadzenia prac budowlanych. Nie przewiduje się przekroczenia stężeń średniorocznych dla wszystkich emitowanych zanieczyszczeń. Powyżej opisane oddziaływania z uwagi na ich krótkotrwały i przejściowy charakter, nie wpłyną w sposób istotny na jakość powietrza atmosferycznego.

Odnosząc się do oddziaływania na stan aerosanitarny na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, podczas użytkowania planowanego stanowiska statkowego nie przewiduje się występowania zorganizowanej emisji gazów i pyłów do powietrza. Z raportu wynika, że podczas eksploatacji układu transportowego LNG może pojawić się emisja niezorganizowana związana z możliwością powstawania rozszczelnień układu urządzeń instalacji Terminalu LNG, np. zaworów, kołnierzy, zaworów bezpieczeństwa, ramion rozładunkowych LNG na pirsie. Ponadto obiekty instalacji są wyposażone w klimatyzatory. Przewiduje się również emisję niezorganizowaną związaną z manewrami tankowców Q-Flex dostarczających gaz LNG do zbiorników Terminalu LNG i holowników. Jak wynika z raportu, obecnie na terenie Terminalu LNG w Świnoujściu w części morskiej są eksploatowane 4 ramiona rozładunkowe zlokalizowane na pirsie z czego 3 przeznaczone są do rozładowywania cieczy, a 1 do powrotu gazu odparowanego. Do obliczeń emisji przyjęto dzienne natężenie ruchu tankowców i holowników na poziomie 4 maszyn (1- Q-flex i 4 holowniki). Jak wynika z przedstawionych obliczeń, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych stężeń dla analizowanych substancji (pył PM₁₀, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, benzen, pył zawieszony PM_{2,5}). Wprowadzanymi do powietrza substancjami podczas rozszczelnienia układu transportowego LNG będzie głównie metan. Metan to substancja, która nie jest objęta standardami jakości powietrza w myśl Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 marca 2018 r. w sprawie standardów emisyjnych z instalacji (Dz.U.2018 poz. 680) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.2012 poz. 1031). Metan nie ma również ustalonej wartości odniesienia zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2010 nr 16, poz. 87).

Zgodnie z art. 141 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.), oddziaływanie instalacji lub urządzenia nie powinno powodować pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi. W związku z powyższym należy eksploatować inwestycję tak, aby nie doprowadziła do pogorszenia stanu aerosanitarnego w rejonie przedsięwzięcia.

Podczas ewentualnej likwidacji planowanego przedsięwzięcia praca maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas demontażu istniejącej infrastruktury będzie źródłem niezorganizowanej emisji takich zanieczyszczeń jak tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, benzen oraz pył. Uciążliwość ta tak jak w przypadku etapu realizacji będzie krótkotrwała, ograniczona lokalnie do niewielkiej strefy wokół miejsca prowadzenia zamierzonych prac rozbiórkowych i tym samym nie będzie stanowiła zagrożenia dla jakości powietrza w obrębie terenu inwestycyjnego.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Przedsięwzięcie będzie realizowane na podstawie ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2302 z późn. zm.). Natomiast ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku zwalnia wnioskodawcę z konieczności przedkładania wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Niemniej jednak, jak wynika z dostępnych dla organu informacji, morska część inwestycji nie znajduje się na terenie, dla którego uchwalono miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Z kolei dla części lądowej zlokalizowanej w sąsiedztwie linii brzegowej oraz w obrębie istniejącego Terminalu obowiązuje Uchwała Nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujście z dnia 19.02.2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście – jednostka obszarowa V – rejon ulicy Ku Morzu. Z raportu wynika, że najbliższe tereny chronione przed hałasem względem przedmiotowej inwestycji to znajdujące się w odległości ok. 250 m od inwestycji obszary rekreacyjne - fort Gerharda oznaczone w planie jako teren elementarny o symbolu UT.V.A.08 (tereny urządzeń turystycznych i sportowych przewidzianych do realizacji funkcji podstawowej – wypoczynkowej) oraz plaża oznaczona w planie jako teren elementarny o symbolu PL.V.D.01 (tereny plaż i wydm) oddalona na wschód o ok. 850 m od inwestycji. Dla tych terenów zgodnie z obowiązującymi przepisami dopuszczalny poziom hałasu dla pory dziennej (g. 6.00 do 22.00) wynosi 55 dB. Wykorzystanie tych terenów następuje wyłącznie w porze dziennej (np. możliwość zwiedzania fortu w porze letniej w godzinach 10.00 – 18.00), w związku z czym dla pory nocy nie obowiązuje dopuszczalny poziom hałasu. W raporcie wskazano, że po przeciwległej stronie Świny, w odległości ok. 850 m znajdują się tereny usług turystyczno-wypoczynkowych (75UT) wyznaczone Uchwałą Nr LXIX/559/2010 Rady Miasta Świnoujście z dnia 07.05.2010 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście, obejmującego obszar Dzielnicy Nadmorskiej Świnoujścia, obecnie niezagospodarowane zgodnie z przeznaczeniem oraz w odległości ok. 1500 m zabudowa apartamentowa przy ul. Zdrojowej nieobjęta mpzp, jak również przy ul. Barlickiego tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczalnymi funkcjami usługowymi (MM.V.B.58) i tereny zabudowy wielorodzinnej (MM.V.B.57.) oddalone o ok. 1,7 km od realizowanych obiektów. Dla tych terenów dopuszczalny poziom hałasu wynosi 55 dB dla pory dnia oraz 45 dB dla pory nocy.

Uciążliwość akustyczna będzie najbardziej odczuwalnym oddziaływaniem na etapie realizacji przedsięwzięcia - będzie ona związana z ruchem pojazdów transportujących materiały budowlane oraz pracą sprzętu budowlanego, w tym sprzętu ciężkiego. Jak czytamy w raporcie, najgłośniejszym etapem budowy będzie wbijanie przez kafary (wibromłoty) stalowych pali, kotew i ścianek szczelnych. Ponadto wysoki poziom hałasu będzie emitowany w związku z pracą dźwigów pływających, pogłębiarek, pompy do betonu oraz holowników wspomagających dźwigi i kafary, a także transportujących pontony z materiałami. W czasie realizacji stanowiska pracować będzie także szereg innych urządzeń pomocniczych będących źródłami dźwięku, jednakże nie będą one miały wpływu na poziom oraz zasięg emitowanego do środowiska hałasu. Pograżanie w dnie stalowych elementów nośnych konstrukcji nabrzeża będzie wykonywane metodą uderową lub wibracyjną, z zastosowaniem kafarów i/lub wibromłotów ustawionych na platformach pływających. Alternatywnym rozwiązaniem jest metoda statycznego wciskania.

W celu określenia oddziaływania na tym etapie przedsięwzięcia, w raporcie przeprowadzono analizę akustyczną. W analizie uwzględniono m.in.: źródła punktowe, poziomy mocy akustycznej

źródeł hałasu na terenie inwestycji określone na podstawie danych technicznych urządzeń oraz ekrany akustyczne. Jako punkty pomiarowe wyznaczono ww. tereny chronione akustycznie. Wskazano, że w celu minimalizacji uciążliwości prace ciężkiego sprzętu będą prowadzone wyłącznie w porze昼iennej (6:00 – 22:00). Wyjątkiem będą prace mające na celu pogłębienie akwenu portu prowadzone będą całodobowo.

Obliczenia wykonano dla pory dnia i dla pory nocy. Jak wynika z przedstawionych obliczeń, poziom hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie będzie kształtował się na poziomie 39,8 – 46,5 dB w porze dnia i na poziomie 25,3 – 31,9 dB w porze nocy. Na etapie realizacji, z uwagi na funkcjonujące w sąsiedztwie nabrzeże do rozładunku LNG, może dojść do kumulacji emisji hałasu podczas realizacji zamierzonych prac budowlanych oraz eksploatacji istniejącego nabrzeża. W związku z powyższym, w obliczeniach również uwzględniono taką sytuację. Z wykonanych obliczeń wynika, że po uwzględnieniu kumulacji, emisja hałasu w wyznaczonych punktach pomiarowych będzie kształtowała się na poziomie 36,3 dB - 46,6 dB w porze dnia i 24,0 - 38,6 dB w porze nocy. Należy jednak mieć na względzie fakt, iż na etapie realizacji przedsięwzięcia uciążliwość akustyczna spowodowana zastosowaniem wszelkich maszyn i urządzeń budowlanych charakteryzujących się podwyższoną emisją hałasu będzie krótkotrwała, ograniczona do czasu prowadzenia prac oraz przemijająca, gdyż ustanie po zrealizowaniu prac. Jak wskazano w raporcie, ze względu na specyfikę prac budowlanych prowadzonych w otwartej przestrzeni, konieczność zastosowania specjalistycznych urządzeń stanowiących poważne źródła hałasu przemieszczające się w trakcie pracy i wymagające przestrzeni operacyjnej należy stwierdzić, że w okresie budowy możliwości ograniczenia emisji hałasu do środowiska w czasie budowy są bardzo utrudnione. Niemniej w orzeczeniu niniejszej decyzji tutejszy organ wskazał na konieczność zastosowania pewnych obostrzeń w tym zakresie, głównie wynikających z dobrych praktyk budowlanych. W raporcie wskazano, że w omawianym przypadku korzystny wpływ ma ukształtowanie terenu, a przede wszystkim wydma, która w pobliżu inwestycji ma wysokość ok. 5 m i w pewnym stopniu ekranuje teren budowy. Niemniej inwestor powinien dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć dyskomfort dla najbliższych terenów chronionych. Wobec powyższego podczas realizacji przedsięwzięcia należy wykorzystywać sprzęt nowoczesny, sprawny technicznie, o niskim poziomie emisji hałasu, a prace z wykorzystaniem głośnego sprzętu w miarę możliwości prowadzić sprawnie i szybko, jak również starać się unikać jednoczesnej pracy źródeł charakteryzujących się podwyższoną emisyjnością. Natomiast o głośnych pracach mogących stanowić źródło dyskomfortu, powiadomić odpowiednio wcześniej okolicznych mieszkańców.

Zgodnie z art. 112 ustawy Prawo ochrony środowiska, ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez: utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Mając na uwadze fakt, iż przedmiotem przedsięwzięcia jest realizacja stanowiska statkowego na potrzeby rozładunku i załadunku LNG, na etapie eksploatacji nie zakłada się, aby przedmiotowa infrastruktura była źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska. W raporcie wskazano, że na tym etapie emisja hałasu będzie występować tylko w czasie obsługi statków. Hałas będzie związany z pracą silników obsługiwanego statku i wspomagających go holowników oraz pracą statkowych zespołów prądotwórczych i systemów wentylacyjnych. Okresowo dodatkowo emisja będzie związana z pracami pogłębiarskimi, wynikającymi z eksploatacji nabrzeża. Z przeprowadzonych w raporcie obliczeń wynika, że emisja hałasu w wyznaczonych punktach pomiarowych po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania będzie kształtowała się na poziomie 24,4 – 38,7 dB w porze dnia i na poziomie 27,0 – 41,4 dB w porze nocy. Jest to jedynie emisja uwzględniająca oddziaływanie na klimat akustyczny podczas eksploatacji projektowanego stanowiska statkowego. Należy jednak mieć na względzie, że podczas jednoczesnej eksploatacji projektowanego stanowiska statkowego i istniejącego nabrzeża funkcjonującego już od kilku lat, może nastąpić emisja o charakterze skumulowanym. Emisja obliczona w związku z eksploatacją wspomnianych przedsięwzięć będzie się kształtowała na poziomie 31,5 – 43,9 dB w porze dnia oraz na poziomie 35,5 - 43,8 dB w porze nocy. W analizie akustycznej uwzględniono również oddziaływanie wspomnianych inwestycji w powiązaniu z innymi przedsięwzięciami realizowanymi, zrealizowanymi lub planowanymi, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W obliczeniach uwzględniono zatem emisję z przedsięwzięć na terenie Portu Handlowego. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że po uwzględnieniu emisji z dodatkowych źródeł, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia na najbliższych terenach chronionych

akustycznie emisja hałasu będzie kształtowała się na poziomie 34,8 – 42,5 dB w porze dnia i na poziomie 38,4 – 44,9 dB w porze nocy. Obliczone wartości co prawda nie przekraczają dopuszczalnych poziomów określonych w przepisach prawa, jednak należy mieć na względzie, że jest to wyłącznie metoda obliczeniowa, która może być obciążona błędem. Dodatkowo, jak wynika z raportu, w odniesieniu do kumulacji oddziaływań, nie uwzględniono oddziaływania pochodzącego od przedsięwzięć pn. „Przebudowa nabrzeża Chemików w porcie Świnoujściu na części działki 20/3 obr. 11” i „Budowa elewatora na terenie Nabrzeża Chemików w Porcie Handlowym Świnoujście” wskazując, iż brak jest informacji pozwalających na określenie emisji z tego terenu.

Mając zatem na uwadze fakt, iż wskazane wartości to jedynie prognozy wykreślone na podstawie programu komputerowego, po zrealizowaniu przedsięwzięcia niezbędnym będzie dokonanie pomiarów w celu określenia rzeczywistej emisji hałasu pochodzącej z terenu przedsięwzięcia. Powyższe potwierdzają również istniejące uwarunkowania, tj. występowanie w sąsiedztwie przedsięwzięć, z którymi może zachodzić kumulacja oddziaływań w tym zakresie. Pomiary powinny zostać zatem wykonane w warunkach największej uciążliwości, tj. możliwie przy pracujących wszystkich źródłach hałasu. Przedmiotowy monitoring należy prowadzić dwukrotnie (co dwa lata) po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania, przy czym w zależności od wyników pomiarów może on ulec przedłużeniu. Sprawozdania z monitoringu należy dostarczyć w terminie miesiąca od wykonania stosownych pomiarów Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie celem weryfikacji uzyskanych wyników. W przypadku, gdy wyniki pomiarów wykażą przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie, inwestor obowiązany będzie do wprowadzenia dodatkowych działań minimalizujących, które zmniejszą poziom hałasu co najmniej do poziomu dopuszczalnego.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne i wody powierzchniowe

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na terenie obecnie przekształconym przez człowieka, tj. w basenie portu zewnętrznego w Świnoujściu. Jak wynika z raportu, dotychczas prowadzony monitoring potwierdził, iż zabudowa hydrotechniczna znajdująca się w porcie zewnętrznym w Świnoujściu miała jedynie lokalny wpływ na charakterystykę geomorfologiczną brzegu i podbrzeża oraz jej zmienność czasową i przestrzenną. Wpływ inwestycji na strefę brzegową jest zauważalny w strefie pomiędzy falochronem centralnym i wschodnim, a także bezpośrednio na obszarze przylegającym do obszaru portu od strony wschodniej.

Jak wskazano w raporcie, na etapie realizacji oddziaływanie na dno morskie będzie polegało na prowadzeniu prac czerpalnych w obrębie portu oraz odkładaniu urobku na obszarze projektowanego kłapowiska lub do zasilania plaży w ramach prowadzonych przez Urząd Morski w Szczecinie działań związanych z umocnieniem brzegu. W związku z realizacją prac czerpalnych pod nową platformę i pirs w basenie portu nastąpi zniszczenie fragmentu ok. 4300m² dna morskiego oraz wybranie ok. 940 000 m³ (nie więcej niż 1,3 mln m³) urobku w ramach robót czerpalnych prowadzonych na głębokości 14,5 m dla stanowiska 1 i 7,3 m dla stanowiska 2. Urobek zostanie odłożony w Morzu Bałtyckim w Zatoce Pomorskiej w obrębie projektowanego kłapowiska o powierzchni 1,6 km² (na kwaterze przyległej do kłapowiska wyznaczonego w ramach budowy istniejącego nabrzeża statkowego), co spowoduje wypłylenie tego obszaru o ok. 0,8 m. Średnia głębokość ulegnie zmianie z 12,9 m na 12,1 m. Jako alternatywę wskazano, iż urobek może zostać częściowo przekazany do zasilenia brzegu na potrzeby i w ramach zadań statutowych Urzędu Morskiego w Szczecinie po potwierdzeniu jego przydatności w zakresie czystości i uziarnienia.

W ramach projektowanego kłapowiska planuje się odłożenie na etapie eksploatacji ok. 0,7 mln m³ urobku. Spowoduje to dalsze wypłylenie tego obszaru o ok. 0,4 m. Średnia głębokość ulegnie zmianie z 12,1 m na 11,7 m.

W trakcie realizacji wystąpi tymczasowe pogorszenie jakości wody związane z wznieceniem powierzchniowych osadów dennych. W wyniku zwiększenia ilości zawiesiny w wodzie, krótkotrwałemu pogorszeniu mogą ulec elementy fizykochemiczne takie jak przeźroczystość, warunki tlenowe, zawartość substancji biogennych oraz elementy. Ponadto ewentualne oddziaływanie na wody może być związane z niezamierzonym (awaryjnym) wyciekiem substancji, w tym paliw i olejów używanych w trakcie budowy.

W związku z tym, że wymagane będzie używanie sprzętu w dobrym stanie technicznym,

tankowanie oraz wszelkie naprawy sprzętu budowlanego będą się odbywać poza terenem budowy w miejscach do tego przystosowanych, a substancje chemiczne stanowiące zagrożenie dla wód będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, ryzyko negatywnego oddziaływania na jakość wód należy ocenić jako znikome. Ponadto w przypadku wystąpienia awarii i ewentualnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych, jednostki pływające będą zobowiązane do niezwłocznego podjęcia działań w zakresie usunięcia zanieczyszczeń.

Z uwagi na fakt, iż zaplecze budowlane zostanie zlokalizowane na plaży w sąsiedztwie istniejącego falochronu, w rejonie istniejących siedlisk przyrodniczych, zaplecze to oraz miejsca gromadzenia odpadów i materiałów należy zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Na terenie objętym zapleczem i pracami budowlanymi należy utrzymywać porządek. Paliwa oraz inne substancje mogące powodować znaczne zanieczyszczenie środowiska gruntowo – wodnego nie będą przechowywane na terenie budowy. Prace budowlane prowadzić w sposób minimalizujący ilość wytwarzanych odpadów oraz możliwość zanieczyszczenia terenu odpadami stałymi i ciekłymi. Odpady gromadzić selektywnie w odpowiednio do tego przystosowanych miejscach oraz pojemnikach, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie magazynowania, transportu i czynności załadunkowo – rozładunkowych. Odpady niebezpieczne należy magazynować w przystosowanych do tego pojemnikach zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed przenikaniem substancji niebezpiecznych. Przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały będą magazynowane w wydzielonych do tego celu miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska.

W związku z pracą ekip budowlanych powstawać będą ścieki bytowe. Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne (np. kabiny typu toi-toi, sanitariaty kontenerowe) ze szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez dostawcę sanitariatów. Przewiduje się podłączenie kanalizacji sanitarnej do baraków/biur kierownictwa budowy. Ilość powstających ścieków będzie równa ilości wykorzystywanej wody tj. ok. 1 m³/d.

Podczas eksploatacji, inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na wody, ponieważ jej eksploatacja nie jest związana z poborem wód. Ewentualne oddziaływanie może być związane jedynie z niezamierzonym (awaryjnym) wyciekiem substancji, w tym paliw i olejów używanych na obsługiwanych statkach. W przypadku wystąpienia tego rodzaju sytuacji w orzeczeniu niniejszej decyzji nałożono warunki minimalizujące oddziaływanie na wody morskie.

Stanowisko statkowe zgodnie z przedstawionymi w raporcie założeniami będzie wyposażone w tacę ociekową, zbiornik retencyjny, osadnik i separator substancji ropopochodnych. Wody deszczowe będą odprowadzane do morza po podczyszczeniu.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki przemysłowe związane z procesami technologicznymi.

Wskazano, że pomost przeładunkowy będzie odwadniany liniowo, natomiast woda z odwodnienia liniowego będzie skierowana do urządzeń podczyszczających zlokalizowanych na pomoście. Wody opadowe, przed odprowadzeniem wylotem do basenu portowego, poddane będą podczyszczeniu w zakresie zawiesiny mineralnej oraz zanieczyszczeń ropopochodnych. Separator oleju będzie okresowo opróżniany przez cysterne.

Wody deszczowe z tac ociekowych zlokalizowanych przy nabrzeżu nr 1 i nr 2 będą odprowadzane do zbiornika retencyjnego i po podczyszczeniu w zakresie zawiesiny mineralnej oraz zanieczyszczeń ropopochodnych odprowadzane do wód portowych. Za zamontowanie i utrzymanie urządzenia podczyszczającego w zbiorniku retencyjnym odpowiedzialna będzie Spółka PLNG.

Z uwagi na realizację przedsięwzięcia w granicach obszaru morskiego w postępowaniu wypowiedział się Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który wskazał na konieczność zastosowania szeregu działań ograniczających wpływ przedsięwzięcia na wody morskie. Warunki wymienione w postanowieniu ww. organu zostały uwzględnione w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wskazał, że powyższe warunki częściowo zostały określone m.in. na podstawie § 8 ust. 1 i ust. 2 oraz § 170 ust. 1 i ust. 10 Zarządzenia nr 3 „Przepisy Portowe”, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2013 r., poz. 2932, z późn. zm). Zgodnie z ww. zarządzeniem, wszystkie osoby korzystające z portów i ich urządzeń obowiązane są do zachowania porządku, przedsięwzięcia środków ostrożności dla zachowania bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, szkód

wzajemnych oraz szkód w środowisku naturalnym oraz są zobowiązane do niezwłocznego zawiadomienia kapitanatu portu lub VTS (Vessel Traffic Services - System Kontroli Ruchu Statków) o zanieczyszczeniu środowiska. Zgodnie z § 170 ust. 1 ww. zarządzenia, zabrania się zanieczyszczania wód, terenów, obiektów i innych urządzeń portowych, a w przypadku powstania zanieczyszczeń, sprawcy lub użytkownicy, obowiązani są natychmiast lub w terminie określonym przez kapitanat portu je usunąć, pokryć koszty ich usunięcia oraz roszczenia osób trzecich wynikłe z tego tytułu. W przypadku niewypełnienia tego obowiązku Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może zarządzić jego wykonanie, a kosztami obciążyć sprawcę albo użytkownika. Zgodnie z § 167 ww. zarządzenia utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów i przystani morskich jest obowiązkiem użytkowników. Użytkownicy ponoszą odpowiedzialność za skutki niezachowania obowiązku w zakresie utrzymania czystości i ochrony środowiska oraz za szkody związane z zaniedbaniem wykonania tego obowiązku. Zgodnie z § 170 ust. 10 ww. zarządzenia zabrania się stosowania środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych bez zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Zgody udziela się na wniosek kierownika akcji zwalczania zanieczyszczeń.

Realizacja i funkcjonowanie przedsięwzięcia przy uwzględnieniu warunków wyszczególnionych w niniejszej decyzji powinny zagwarantować ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed jego ewentualnym zanieczyszczeniem.

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. Przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewni jednolitej części wód przybrzeżnych CWIIIWB9 Dziwna – Świna. Przedmiotowa część wód charakteryzuje się złym stanem ogólnym i jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymanie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Natomiast termin na osiągnięcie celów środowiskowych z powodu braku możliwości technicznych przedłużono do 2027 r.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie morza terytorialnego, poza wyznaczonymi jednolitymi częściami wód podziemnych, jednak w części lądowej graniczy z jednolitą częścią wód podziemnych o kodzie PLGW6001, która charakteryzuje się słabym stanem ilościowym i ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego. Również dla tej części wód z uwagi na brak możliwości technicznych, przedłużono termin osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r.

W odniesieniu do wpływu przedsięwzięcia na jednolite części wód oraz określone dla nich cele środowiskowe, w prowadzonym postępowaniu wypowiedział się Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, który wskazał, że przedsięwzięcie zarówno na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji nie wpłynie negatywnie na stan ww. jednolitych części wód podziemnych i osiągnięcie ustalonych dla tych wód w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) celów środowiskowych. Wskazano również, że przedsięwzięcie nie narusza zapisów rozporządzenia nr 3/2014 RZGW w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2014 r., poz. 2431 z późn zm.). Warunki określone w postanowieniu uzgadniającym powyższego organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy

Jednym z elementów raportu jest określenie oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki i krajobraz kulturowy objęte istniejącą dokumentacją. Uwzględniając zatem 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 2018 r., poz. 2067), w granicach terenu inwestycyjnego nie znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską. Przedsięwzięcie realizowane będzie w zasadzie na obszarze Morza Bałtyckiego i tym samym nie będzie realizowane w granicach obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W najbliższym

sąsiedztwie, w odległości ponad 250 m na południe od miejsca prowadzenia prac inwestycyjnych znajdują się zabytkowe obiekty wpisane do ewidencji zabytków, tj. Fort Gerharda (fort Wschodni) oraz latarnia morska. Przedsięwzięcie powinno jednak pozostać bez wpływu na wyżej wymienione obiekty.

Ryzyko wystąpienia awarii

Jak wynika z zakresu przedsięwzięcia, eksploatacja projektowanego stanowiska statkowego, nie wiąże się z realizacją zbiorników do magazynowania substancji niebezpiecznych, ani urządzeń technologicznych do przesyłu gazu. W związku z czym istnieje znikome ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej. Wskazano również, że przy wyborze lokalizacji stanowiska przeładunkowego posłużono się również kryteriami bezpieczeństwa, które wynikają z możliwości bezpiecznego cumowania gazowca typu Q-Flex do istniejącego stanowiska rozładunkowego przy gazowcu Q-Flex cumującym przy nabrzeżu Nr 1 uniwersalnego stanowiska przeładunkowego. Kryteria te można zidentyfikować następująco:

- maksymalny gazowiec (Q-Flex) cumujący przy nabrzeżu Nr 1 musi znajdować się poza wyznaczoną w porcie zewnętrzną obrotnicą,
- odległość od burty cumującego przy nabrzeżu Nr 1 maksymalnego gazowca do bezpiecznego obszaru manewrowego gazowca typu Q-Flex podchodzącego do istniejącego stanowiska rozładunkowego nie powinna być mniejsza od długości holownika i holu (około 80m). Bezpieczne obszary manewrowe gazowców typu Q-Flex podchodzących do istniejącego stanowiska rozładunkowego określono dla najmniej korzystnych kierunków i prędkości wiatru z punktu widzenia lokalizacji uniwersalnego stanowiska przeładunkowego.

Należy jednak podkreślić, że projektowane stanowisko będzie dzierżawione przez Polskie LNG S.A., której terminal LNG zlokalizowany w sąsiedztwie miejsca realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016, poz. 138), zalicza się do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Wobec tego zgodnie z art. 251 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.), prowadzący zakład o zwiększonym ryzyku lub zakład o dużym ryzyku sporządza program zapobiegania poważnym awariom przemysłowym, zwany dalej "programem zapobiegania awariom" i dodatkowo zgodnie z art. 253 ust. 1 ww. ustawy, prowadzący zakład o dużym ryzyku jest obowiązany do opracowania raportu o bezpieczeństwie.

Substancje niebezpieczne, których obecność na terenie Terminalu kwalifikuje zakład, jako zakład dużego ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej to: skroplony gaz ziemny (LNG), gaz ziemny (GZ), olej napędowy, etanol i podchloryn sodu.

Na podstawie ustawy z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. z 2017 r. poz. 2000) i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2017 poz. 1631), ZMPSiŚ S.A. opracował Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych. Ponadto w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania jakością i środowiskiem, opartym na normach ISO 9001 i ISO 14001, ustanowionymi, certyfikowanymi i stosowanym w PLNG, które będzie dzierżawić platformę pod instalacje LNG, dla terminalu opracowany został System zarządzania bezpieczeństwem, uzupełniony o Systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy wg PN-EN 18001 oraz bezpieczeństwem informacji i ochrony mienia wg PN-EN 27001. Na etapie eksploatacji niezbędne będzie zaktualizowanie i stosowanie się do zapisów planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska na wodach portowych w porcie w Świnoujściu.

Jak wskazano w raporcie, Terminal LNG w Świnoujściu został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi standardami bezpieczeństwa, szczególnie w zgodności z Polską Normą PN-EN 1473:2008 dotyczącą projektowania, budowy i eksploatacji instalacji LNG. Ocena ryzyka wystąpienia poważnej awarii przeprowadzona na podstawie zidentyfikowanych scenariuszy awaryjnych RAS, wykazała, że poziom ryzyka procesowego jest dopuszczalny, a potencjalne zagrożenia związane z awaryjnymi uwolnieniami LNG są kontrolowane przez wielowarstwowe techniczne i organizacyjne systemy bezpieczeństwa i ochrony.

Oddziaływanie na elementy przyrodnicze środowiska

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach obszarów Natura 2000 obejmujących obszar morski, tj. w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 (realizacja głównego zakresu prac inwestycyjnych, odkład urobku) oraz w granicach obszaru Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 (odkład urobku), jak również w granicach lądowej części obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 (lokalizacja zaplecza budowy). Przedsięwzięcie realizowane będzie w sąsiedztwie korytarza ekologicznego KPn-32B Lasy Wolińskie.

Obszar Ostoja na Zatoce Pomorskiej oraz obszar Wolin i Uznam to ostoje siedliskowe wyznaczone w celu ochrony siedlisk przyrodniczych z Załącznika I do Dyrektywy Siedliskowej oraz siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt z Załącznika II do Dyrektywy Siedliskowej. Zgodnie z obowiązującym dla obszaru Ostoja na Zatoce Pomorskiej standardowym formularzem danych, przedmiotami ochrony jest siedlisko przyrodnicze o kodzie 1110 oraz takie gatunki zwierząt jak: parposz i morświn i ich siedliska. Przedmiotami ochrony w obszarze Wolin i Uznam są siedliska przyrodnicze o następujących kodach: 1130, 1210, 1230, 1330, 2110, 2120, 2130, 2140, 2180, 2330, 3140, 3150, 3270, 6120, 6210, 6410, 7110, 7140, 7150, 7230, 9110, 9130, 9150, 9190, 91D0. Przedmiotami ochrony są również gatunki zwierząt i ich siedliska, w tym: parposz, kumak nizinny, kozioróg dębosz, foka szara, wydra, nocek duży, pachnica dębowa, minóg morski, traszka grzebieniasta, skójka gruboskorupowa. Z kolei obszar Zatoka Pomorska to ostoja ptasia, w której przedmiotami ochrony są następujące gatunki ptaków: alka zwyczajna, nurnik zwyczajny, łodówka, nur czarnoszyi, nur rdzawoszyi, uhla, markaczka, szlachar, perkoz rogaty, perkoz dwuczuby, perkoza rdzawoszyi oraz ich siedliska.

Jak wynika z przedłożonego raportu, na potrzeby przedsięwzięcia posłużono się wynikami uzyskanymi podczas prowadzonego monitoringu istniejących inwestycji o podobnym charakterze znajdujących się w sąsiedztwie. Natomiast na podstawie tych wyników oraz zakresu przewidzianych prac, określono oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Z zakresu przedsięwzięcia wynika, że będzie ono realizowane w części morskiej, natomiast zaplecze budowy zostanie zrealizowane w części lądowej - składowanie materiałów budowlanych i konstrukcyjnych w ilościach pokrywających bieżące zapotrzebowanie będzie się odbywało na lądzie w miejscu wybranym przez wykonawcę. W przeważającej części materiały będą ładowane na barki i dostarczane drogą morską na teren budowy. Prace budowlane będą prowadzone z wody lub w wyjątkowych przypadkach z brzegu (np. prace prowadzone przy początku projektowanego pirsu, gdzie głębokość jest zbyt mała).

W analizie przeprowadzonej na potrzeby przedsięwzięcia zatem odniesiono się do poszczególnych grup organizmów, na które przedsięwzięcie może wpływać zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do mejobentosu, taksonami występującymi stale były swobodnie żyjące nicienie (*Nematoda*), wirki (*Turbellaria*), małżoraczki (*Ostracoda*) i pajęczaki morskie (*Halacaroida*). Ten podstawowy zestaw taksonów uzupełniany był w poszczególnych kwartałach przez inne, o bardziej sezonowym charakterze pojawu: niesporczaki (*Tardigrada*), widłonogi denne (*Harpacticoida*), młodociane wieloszczety (*Polychaeta*) i małże (*Bivalvia*); stułbiopławy (*Hydrozoa*), niesporczaki (*Tardigrada*) oraz młodociane ślimaki (*Gastropoda*) oraz brzuchorzęski (*Gastrotricha*) i widłonogi (*Harpacticoida*). W badanym osadzie mejobentos koncentrował się przeważnie w powierzchniowej 1-centymetrowej warstwie osadu, gdzie znajdowano najczęściej ponad 50% wszystkich osobników występujących w rdzeniu. Oddziaływanie na mejobentos na etapie budowy polegać będzie na zmianie struktury dna w związku z pracami czerpalnymi, wbijaniem pali czy samym zajęciem fragmentu dna pod fundamenty platformy i pomostu. Jak wykazały badania prowadzone w ramach monitoringu inwestycyjnego, realizacja istniejącego nabrzeża i falochronu wpłynęła znacząco na strukturę liczebności i strukturę dominacji mejobentosu w obrębie portu. Budowa oraz eksploatacja inwestycji pogłębi tę presję, przy czym można uznać, że oddziaływanie nie pogorszy znacząco już zdegradowanego siedliska tej grupy organizmów dennych. Porównanie stanu zespołów mejobentosu w odniesieniu do ich średnich liczebności dla okresu monitoringu prowadzonego dla przyległego kłapowiska wskazuje na oddziaływanie odkładu urobku na stan ilościowy zespołów mejobentosu. Autorzy raportu zwracają jednak uwagę, że sama liczebność powinna być stosowana jako parametr stanu zespołów mejobentosu tylko w połączeniu z innymi wskaźnikami. Istotne w tym względzie są analizy dotyczące relacji ilościowych między poszczególnymi taksonami tworzącymi zespół

meiobentosu, tj. analizy struktury taksonomicznej, struktury dominacji i struktury liczebności. Zaobserwowano wyraźne zróżnicowanie czasowe struktury i liczebność meiobentosu. Po zaprzestaniu odkładania urobku, meiobentos powinien powrócić do stanu w jakim występuje na obszarze przyległym poza kłapowiskiem.

Makrobentos monitorowanego obszaru reprezentowany był przez 6 wyższych (ponadgatunkowych) jednostek taksonomicznych należących do wielokomórkowych bezkręgowców (*Metazoa*), m.in. wirki (*Turbellaria*), skąposzczety (*Oligochaeta*), wieloszczety (*Polychaeta*), ślimaki (*Gastropoda*), małże (*Bivalvia*) i skorupiaki (*Crustacea*). Wśród wieloszczetów oznaczono następujące gatunki: *Hediste diversicolor*, *Marenzelleria neglecta*, *Pygospio elegans*, *Streblospio shrubsoli* i *Bylgides sarsi*; ślimaki reprezentowane były przez jeden rodzaj - *Hydrobia*. Do małży należały: *Mytilus edulis*, *Cerastoderma glaucum*, *Macoma balthica* i *Mya arenaria*; a wśród skorupiaków zidentyfikowano następujące rodzaje i gatunki: *Balanus improvisus*, *Asellus aquaticus*, *Cyathura carinata*, *Jaera ischiosetosa*, *Neomysis integer*, *Bathyporeia pilosa*, *Gammarus zaddachi*, *Gammarus salinus*, *Corophium volutator*, *Crangon crangon* i *Rhithropanopeus harrisii*. Poza wymienionymi taksonami w niektórych próbach w różnych sezonach badawczych zaobserwowano również występowanie *Laomedea loveni* przedstawiciela stułbiopławów (*Hydrozoa*), oraz *Membranipora crustulenta* przedstawiciela mszywiolów (*Bryozoa*). Z przedstawionych w raporcie informacji wynika, że wybudowanie istniejącego portu zewnętrznego zmieniło warunki siedliskowe bardzo istotnie, co wpłynęło na zanik fauny dennej. Usuwanie wierzchniej warstwy osadów dennych, oraz odcięcie basenu portowego od prądów wzdłużbrzeżnych nie sprzyja ewidentnie procesom rekolonizacyjnym. Jednak realizacja stanowiska statkowego na terenie już przekształconym nie zmienia stanu makrozobentosu w tym rejonie. Na podstawie monitoringu inwestycyjnego prowadzonego dla istniejącego nabrzeża, można stwierdzić, że odkładanie urobku z planowanej inwestycji nie będzie znacząco oddziaływać na skład taksonomiczny (jednostki wyższej rangi taksonomicznej), ale wpłynie na strukturę dominacji, liczebność i biomasę na terenie kłapowiska.

Jak wskazano w raporcie, w toku prowadzonych połowów monitoringowych na kłapowisku w roku 2014 stwierdzono występowanie 12 gatunków ryb, należących do 9 rodzin i do 6 rzędów. W roku 2015 złowiono 13 gatunków należących również do 9 rodzin i 6 rzędów. Porównując rok 2014 i 2015 zanotowano rekordowo niski poziom indeksu wymiany ichtiofauny na poziomie $t = 0,16$. Świadczy to o stabilnym składzie gatunków na kłapowisku. Stwierdzono następujące taksony: *Sprattus sprattus* – szprot, *Clupea harengus* – śledź, *Osmerus eperlanus* – stynka, *Gadus morhua* – dorsz, *Myoxocephalus scorpius*, *Sander lucioperca* – sandacz, *Perca fluviatilis* – okoń, *Gymnocephalus cernua* – jazgarz, *Neogobius melanostomus* – babka bycza, *Zoarces viviparus* – węgorzyca, *Platichthys flesus* – stornia, *Pleuronectes platessa* – gładzica, *Scophthalmus maximus* – turbot. W składzie gatunkowym ichtiofauny badanego obszaru w czasie czterech okresów badawczych zaobserwowano niewiele zmian mających swoje źródło głównie w sezonowości połowów, w mniejszym stopniu działalnością związaną z kłapowaniem urobku. Oddziaływanie na ryby na etapie budowy związane będzie z emisją hałasu oraz barierą zawieszinową występującymi w trakcie prowadzenia prac takich jak palowanie, wbijanie ścianek i prace czerpalne, z którymi jednocześnie wiąże się przekształcanie strefy dennej. Ograniczenie dostępności siedlisk dla ryb, w czasie rozbudowy będzie miała wyraźny ale krótkotrwały wpływ na ichtiofaunę, zarówno jej liczebność jak i bioróżnorodność. Po zakończeniu prac sytuacja wróci do stanu z przed realizacji inwestycji. Na etapie eksploatacji oddziaływanie na ryby związane będzie z prowadzeniem konserwacyjnych prac czerpalnych (analogicznie jak na etapie budowy), oraz ruchem jednostek (hałas silników i operacje manewrowe). Należy jednak stwierdzić, że te krótkotrwałe okresowe oddziaływania nie będą znaczące, czego wyrazem jest stała obecność gatunków absolutnie stale występujących, gatunków wędrownych karpiowatych (karpiowatych anadromicznych i pojawianie się gatunków rzadkich (w latach ubiegłych były to m.in. tasze, pocierniec, lisica)). W ramach monitoringu prowadzonego dla istniejącego nabrzeża zaobserwowano, że wybudowanie obiektów hydrotechnicznych w tym przede wszystkim falochronu spowodowało poprawę warunków siedliskowych ryb i wzrost bioróżnorodności. Jednocześnie przy nieistotnym, bezpośrednim negatywnym oddziaływaniu inwestycji na ichtiofaunę występują oznaki silnego, pośredniego oddziaływania ze strony budowli, polegającego na wygenerowaniu wzrostu presji rybackiej na ryby tworzące koncentracje w bezpośrednim sąsiedztwie portu. Sam basen portu zewnętrznego będąc miejscem grupowania się ryb, w tym młodocianych osobników stanowi ostoję, wyłączającą całe stada ryb z eksploatacji rybackiej, duża głębokość basenu pozwala też chronić się

rybom przed drapieżnictwem ichtiofagów – w tym głównie ptaków. Eksploatacja nowego nabrzeża nie wpłynie na zmianę warunków bytowania ryb w basenie portu, w związku z czym stwierdza się, że nie będzie znacząco oddziaływać na ichtiofaunę. Wyniki połowów na kłapowisku wskazywały na powrót stanu siedlisk do tego sprzed inwestycji, czego wyrazem był stan wykorzystania siedlisk przez ryby. Stałość występowania gatunków, stały skład gatunkowy gatunków będących dominantami, zmieniany pomiędzy sezonami głównie poprzez pojawianie się gatunków akcesoryjnych, przy podobnych poziomach bioróżnorodności gatunkowej, potwierdzają regenerację siedlisk kłapowiska. Efekt relatywnie szybkiej regeneracji siedlisk ryb w miejscach bezpośredniego kłapowania był utrwalany w trakcie trwania monitoringu. Wyniki monitoringu, w tym też dane otrzymane w sezonach następujących po intensywnym odkładzie urobku, potwierdzały wyżej opisane założenia.

W roku 2015 na polu odkładu urobku stwierdzono w sumie 2252 żerujących lub odpoczywających osobników z 11 gatunków ptaków (od 3 do 806 os. podczas kontroli). Najliczniejszym gatunkiem była markaczka (w sumie 1672 osobników), która stanowiła 74,25% wszystkich ptaków. Do dominantów należała jeszcze uhla *Melanitta fusca* (336 os., 14,92%) oraz łódówka (621 os., 7,72%). Średnie zagęszczenie ptaków na tzw. „kłapowisku” w całym roku wynosiło 53,6 os./km². Najwyższe zagęszczenie odnotowano w okresie zimowym (od początku stycznia do połowy marca) ze szczytem w lutym – średnio 178,3 os./km² w tym okresie. Najniższe zagęszczenie odnotowywano w okresie letnim – od czerwca do września średnie zagęszczenie wyniosło 1,3 os./km² (0 – 2,3 os./km²). W 2017 roku na obszarze portu odnotowano 3 gatunki dominujące, tj. stanowiące ponad 5% wszystkich osobników. Ponad 8 gatunków było odnotowanych podczas wszystkich przeprowadzonych kontroli: kormoran *Phalacrocorax carbo* (49,5 % wszystkich stwierdzonych ptaków), śmieszka *Chroicocephalus ridibundus* (13,53%), mewa srebrzysta *Larus argentatus* (7,51%), mewa siwa *Larus canus* (4,50%), perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus* (3,84%), krzyżówka *Anas platyrhynchos* (1,91%), łabędź niemy *Cygnus olor* (0,88%), mewa siodłata *Larus marinus* (0,41%), czernica *Aythya fuligula* (0,36%). Oddziaływanie na ptaki podczas realizacji stanowiska statkowego związane będzie przede wszystkim z emisją hałasu. Oddziaływanie to będzie najbardziej uciążliwe dla gatunków prowadzących lęgi w pobliżu inwestycji. Jak wskazano w raporcie, w 2017 roku była to jedna para sieweczki obrożnej *Charadrius hiaticula* i jedna para sieweczki rzecznej *Charadrius dubius*. Basen portu jest miejscem żerowania wielu gatunków ptaków. Przewiduje się, że w związku z prowadzonymi pracami podczyszczeniowymi i pracami czerpalnymi tymczasowo zmniejszy się występująca na tym terenie ilość ryb, co pośrednio odbije się na atrakcyjności tego żerowiska. Oddziaływanie to będzie jednak ściśle związane z czasem prowadzenia robót, po których zakończeniu stan samoistnie powróci do tego sprzed realizacji inwestycji. Oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i będzie ograniczone do kilkunastu dni w roku, przez co nie będzie znaczące, a basen portu nadal będzie atrakcyjnym żerowiskiem dla awifauny. Również odkładanie urobku nie powinno znacząco oddziaływać na awifaunę. W raporcie wskazano, iż porównanie wyników monitoringu pomiędzy terenem istniejącego kłapowiska a obszarami referencyjnymi wykazuje różne tendencje w zależności od gatunku np. zagęszczenia markaczki w okresie jej liczego występowania (wiosna i zima) - na miejscu odkładu urobku były wyższe niż na transektach. W okresie zimowym na obszarze kłapowiska zagęszczenia tego gatunku były wyższe prawie trzykrotnie. Z kolei zagęszczenia łódówki były wyższe na transektach niż na miejscu odkładu urobku.

W obszarze portu w fitoplanktonie stwierdzono obecność komórek roślinnych reprezentujących ogółem 62 taksony mikroglonów - gatunków, rodzajów oraz jednostek taksonomicznych, których z różnych względów (np. zniekształcenie, uszkodzenie komórki czy ograniczenia wynikające z użytych powiększeń w czasie obserwacji) nie można było przypisać do określonego rodzaju. Reprezentowały one następujące grupy glonów: okrzemki (*Bacillariophyta*; ogółem 20 taksonów), zielenice (*Chlorophyta*; ogółem 17 taksonów), sinice (*Cyanobacteria*; ogółem 20 taksonów), bruzdnice (*Dinoflagellata*; ogółem 2 taksony), eugleniny (*Euglenophyta*; 1 takson) i desmidia (*Desmida*, 2 taksony). Obserwacje w roku 2017 pozwoliły na stwierdzenie, że efektem dominującym w fitoplanktonie, podobnie jak w poprzednich etapach są zmiany sezonowe, pojawiające się jako sukcesja sezonowa w składzie taksonomicznym zespołów mikroglonów, uzależniona od sezonu fenologicznego struktura dominacji i wybitne uzależnienie dynamiki zagęszczenia (liczebności) fitoplanktonu od pory roku. W raporcie wskazano, że naruszenie powierzchniowych osadów w czasie budowy nabrzeża, doprowadzi do uwolnienia pewnych ilości biogenów, co tak jak w przypadku budowy istniejącego nabrzeża w roku 2012, kiedy zaobserwowano zasadniczą odmienność struktury

taksonomicznej, struktury dominacji i struktury liczebności fitoplanktonu. Przede wszystkim zaobserwowano zagęszczenie mikroglonów pelagicznych wyrażające się koncentracją fitoplanktonu w obszarze prowadzenia inwestycji oraz generalną odmiennością struktury liczebności fitoplanktonu tego stanowiska w porównaniu z pozostałymi miejscami poboru prób. Efektu tego nie zaobserwowano w późniejszych latach, co potwierdza, że oddziaływanie związane z budową ma krótkotrwały charakter. Obserwacje zespołów fitoplanktonu w rejonie eksploatowanego istniejącego nabrzeża i w jego otoczeniu pozwoliły na stwierdzenie, że efektem dominującym w fitoplanktonie są zmiany sezonowe, przejawiające się jako sukcesją sezonową w składzie taksonomicznym zespołów mikroglonów, uzależniona od sezonu fenologicznego struktura dominacji i wybitne uzależnienie dynamiki zagęszczenia (liczebności) fitoplanktonu od pory roku. Ponieważ efekt sezonowości związany jest przede wszystkim ze zmianami termiki wód zachodzącymi w czasie, można sądzić, że czynnik ten ma zasadnicze znaczenie dla występowania i dynamiki liczebności poszczególnych gatunków fitoplanktonu i jego zespołu jako całości. Zaobserwowano pewną tendencję do większych zagęszczeń fitoplanktonu w powierzchniowej warstwie wód w porcie, ale efekt ten związany jest najprawdopodobniej z obecnością falochronów i nie był tak istotny jak zmiany sezonowe. Eksploatacja projektowanego nabrzeża będzie miała taki sam charakter, przez co stwierdza się, że nie będzie znacząco oddziaływać na fitoplankton. W trakcie odkładania urobku w obrębie projektowanego kłapowiska tymczasowo zwiększy się ilość biogenów w toni wodnej co może mieć efekt w postaci zwiększenia zagęszczenia fitoplanktonu, lecz efekt ten będzie jeszcze słabszy niż ten związany z pracami prowadzonymi w porcie.

W roku 2017 w zooplanktonie monitorowanego obszaru portu stwierdzono obecność organizmów reprezentujących ogółem 23 taksony - gatunki, rodzaje oraz jednostki taksonomiczne, których oznaczenia z różnych względów (przede wszystkim wczesny stopień rozwoju osobniczego organizmów, jak również ich zniekształcenia spowodowane działaniem środka konserwującego czy uszkodzenia ciała) nie można było doprowadzić do poziomu rodzaju. Obserwowane organizmy reprezentowały dwie zasadnicze kategorie zooplanktonu zwierzęcego: holoplankton, czyli typowe organizmy planktoniczne, których cały cykl życiowy zamyka się w toni wody oraz meroplankton, czyli stadia larwalne organizmów, które – jako dojrzałe – zaliczane są do bentosu (Miller, 2005). Jako holoplankton w roku 2017 w toni wody występowały następujące grupy zwierzęce: skorupiaki (*Crustacea*) – widłonogi (*Copepoda*) z grup *Calanoida* i *Cyclopoida* oraz wioślarki (*Cladocera*) i wrotki (*Rotatoria*). Jako meroplankton pojawiały się larwy typu nauplius i cypris pąkli z rodzaju *Amphibalanus* – osiadłych skorupiaków należących do wąsonogów (*Cirripedia*), larwy skorupiaków z grupy *Decapoda* – krabika amerykańskiego *Rhithropanopeus harrisi*, larwy typu trochophora wieloszczetów (*Polychaeta*) oraz stadia larwalne ślimaków (*Gastropoda*) i małży (*Bivalvia*). Analiza danych dotyczących zooplanktonu dla wyników monitoringu w latach 2011-2017 wykazała w każdym roku bardzo istotny wpływ zmian sezonowych na kształtowanie się zespołów zooplanktonu. Takie fluktuacje liczebności i zmiany układu zmienności mogą być odbiciem różnic w warunkach abiotycznych (głównie termiki wód) w czasie kiedy pobierane były próby w poszczególnych latach. Jednakże ważnym czynnikiem przyczyniającym się do powstania takich różnic jest też niska częstotliwość poboru materiału dla monitoringu zooplanktonu, bardzo dynamicznej formacji ekologicznej, której populacje ulegają zmienności ilościowej w cyklach kilkutygodniowych szybko reagując na zmiany abiotycznych czynników środowiskowych. W związku z tym pobór prób jeden raz w sezonie – szczególnie w odniesieniu do tzw. „sezonów ciepłych” – może okazać się niewystarczający. W związku z powyższym, biorąc pod uwagę wysoką zdolność do regeneracji zooplanktonu oraz brak stwierdzonego wyraźnego oddziaływania istniejącego nabrzeża na etapie budowy i eksploatacji, stwierdza się, że w związku z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją projektowanego nabrzeża oraz kłapowiska presja taka także nie wystąpi.

Na wschód od falochronu wschodniego oraz pomiędzy starym a nowym falochronem stwierdzono w niewielkim zagęszczeniu zmierzaczka plażowego. Wskazano, że na obszarze referencyjnym, zlokalizowanym na wschód od falochronu wschodniego, w 2017 r. obniżyło się znacznie zagęszczenie zmierzaczka w stosunku do roku 2016. W czerwcu i sierpniu jego zagęszczenie było dość wysokie, z kolei na początku i końcu sezonu niskie. Spadek zagęszczenia w tym obszarze wynikał prawdopodobnie z silnych wiatrów występujących w tym sezonie, które zasypywały otwory wlotowe norek. W raporcie wskazano, że w związku z tym, że prace budowlane będą prowadzone z wody lub w wyjątkowych przypadkach z fragmentu brzegu zlokalizowanego bezpośrednio przy

początku projektowanego pirsu, a także transport materiałów i urządzeń będzie się odbywał drogą morską, inwestycja nie powinna oddziaływać negatywnie na chronione gatunki bezkręgowców lądowych. Wyjątkiem może być oddziaływanie na lokalną populację zmierzaczka plażowego *Talitrus saltator*, poprzez zniszczenie jego żerowisk oraz z dużym prawdopodobieństwem poprzez zniszczenie dziennych kryjówek na plaży pomiędzy falochronami. Z uwagi na opisany powyżej sposób prowadzenia prac, przy nadzorze przyrodniczym, oddziaływanie przedsięwzięcia na ten gatunek będzie ograniczone do minimum.

W ramach prowadzonego monitoringu nie stwierdzono występowania płazów i gadów w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji.

W miejscu realizacji przedsięwzięcia oraz w zasięgu jego oddziaływania podczas prowadzonych badań terenowych nie stwierdzono występowania ssaków morskich. Jednak z ssaków lądowych, na terenie fortu Gerharda stwierdzono występowanie noca dużego *Myotis myotis*, który w przypadku realizacji prac z wykorzystaniem sprzętu budowlanego może być płoszony. Tak jak w odniesieniu do stwierdzonych chronionych gatunków roślin, również w odniesieniu do chronionych gatunków zwierząt obowiązują zapisy ustawy o ochronie przyrody.

Z siedlisk przyrodniczych, w części lądowej, przy linii brzegowej stwierdzono nieregularne pojawianie się siedliska o kodzie 1210 (kizina na brzegu morskim). W pobliżu inwestycji, w pasie wydm stwierdzono trzy siedliska przyrodnicze, wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, tj. inicjalne stadia nadmorskich wydm białych (2110), nadmorskie wydmy białe (2120) oraz nadmorskie wydmy szare (2130). Art. 33 ustawy o ochronie przyrody wskazuje, iż zabrania się podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Jak wskazano w raporcie, w związku z tym, że prace budowlane, poza wyjątkowymi przypadkami będą prowadzone z wody, a także transport materiałów i urządzeń będzie się odbywał drogą morską, inwestycja nie powinna oddziaływać na najbliższe położone siedliska przyrodnicze. W celu zminimalizowania oddziaływania prowadzonych prac budowlanych w sąsiedztwie linii brzegowej, gdzie może pojawiać się kizina oraz znajdują się pozostałe siedliska wydmowe, prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Odnosząc się natomiast do siedliska 1110 piaszczyste ławice podmorskie, będące przedmiotem ochrony obszaru Ostoja na Zatoce Pomorskiej, w raporcie wskazano, że jest ono zlokalizowane poza obszarem inwestycji, w odległości ok. 22 km na północny wschód od realizowanego stanowiska statkowego oraz w odległości ok. 3 km na północny zachód od projektowanego kłapowiska. Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na siedlisko mogłoby być związane z rozprzestrzenianiem się odkładanego urobku. Wskazano jednak, że przeprowadzona analiza wykazała, że w przypadku odkładania urobku w okresie wiosenno-letnim, urobek może się rozprzestrzeniać na odległość do ok. 200 m w kierunkach wschodnim (latem) lub zachodnim (wiosną), natomiast w przypadku prowadzenia prac w okresie jesienno-zimowym zasięg rozprzestrzeniania osadów będzie wynosił do ok. 600 m, a kierunek rozprzestrzeniania się będzie odpowiednio zachodni (zimą) oraz północno-zachodni lub północnowschodni (jesienią). W związku z powyższym uznano, że inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na przedmiotowe siedlisko. W odniesieniu do ichtiofauny i ssaków morskich, na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania parposza i morswina, stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Ostoja na Zatoce Pomorskiej. Ponieważ funkcjonowanie obiektu zamyka się w basenie portu, negatywne oddziaływanie na cenne elementy środowiska morskiego nie powinno wystąpić również na etapie eksploatacji inwestycji. Z przeprowadzonej analizy wynika, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000 pod warunkiem przestrzegania warunków niniejszej decyzji.

Z chronionych gatunków roślin, w rejonie przedsięwzięcia, w części lądowej, stwierdzono występowanie perzu sitowego, ujętego w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin, posiadającego status taksonu krytycznie zagrożonego oraz solanki kolczystej – gatunku zagrożonego. Z raportu wynika, że powierzchnia zajmowana przez perz sitowy między starym a nowym falochronem wynosi ok. 2930 m². Na badanym terenie solanka kolczysta występowała licznie - na obszarze plaży leżącym pomiędzy falochronami, skupiała się największa liczba osobniki solanki kolczystej. Z uwagi na

usytuowanie zaplecza budowy oraz poruszanie się sprzętu budowlanego w rejonie występowania siedlisk przyrodniczych, w obrębie których stwierdzono występowanie ww. gatunków podlegających ochronie, może dojść do zniszczenia stanowisk perzu sitowego *Elymus farctus* porastającego plażę pomiędzy falochronami. Z uwagi na opisany powyżej sposób prowadzenia prac, oddziaływanie będzie ograniczone do minimum, jednak niezbędnym będzie wdrożenie nadzoru przyrodniczego, który tak pokieruje pracami budowlanymi, aby zminimalizować zniszczenia w ww. gatunkach chronionych. Bez względu na powyższe, w przypadku konieczności przeprowadzenia czynności podlegających zakazom w stosunku do wspomnianych gatunków chronionych, inwestor obowiązany będzie uzyskać od organu ochrony przyrody decyzje na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, wydawane w myśl art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Mimo, iż realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, w celu zachowania różnorodności biologicznej i przywrócenia równowagi przyrodniczej w granicach terenu inwestycyjnego, w ocenie tutejszego organu zachodzi konieczność wdrożenia działań, które będą stanowiły rekompensatę i tym samym wyrównanie szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia, zgodnie z art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.). W ramach wspomnianych działań, po zakończeniu prac i uprzątnięciu zaplecza budowy, należy zasilić powierzchnię siedliska 2110 nasionami i sadzonkami gatunków właściwych siedlisku, których refugium zostanie zachowane na obszarze poza terenem prac. W związku z tym należy wykonać metaplanację perzu sitowego *Elymus farctus* metodą rozmnażania wegetatywnego (źródłem sadzonek będą kępy roślin macecznych zachowane przy falochronie centralnym) oraz dokonać wsiania na rozproszonych powierzchniach honkenii piaskowej, solanki kolczystej, turzycy piaskowej – gatunków związanych z siedliskiem inicjalne stadia nadmorskich wydmy białych. Powyższe działania ochronne powinny zostać przeprowadzone według wskazań nadzoru przyrodniczego oraz w uzgodnieniu z zarządcą terenu oraz RDOŚ.

Z uwagi na nasycenie części lądowej (terenu zaplecza budowy) i jego sąsiedztwa, jak również toni wodnej wartościami przyrodniczymi, przedsięwzięcie należy realizować pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy obejmować będzie: szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę, wskazania ochronne w trakcie realizacji prac, kontrolę placów budowy oraz sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowlanych, wskazania dla monitoringu i sprawozdania z przeprowadzonego monitoringu, wszelkie działania ochronne i sprawozdania z przeprowadzonych działań ochronnych. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniami nadzoru przyrodniczego a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania wypracowywane będą przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora.

W celu określenia rzeczywistego wpływu przedsięwzięcia na wartości przyrodnicze znajdujące się w miejscu realizacji przedsięwzięcia oraz w zasięgu jego oddziaływania, przedsięwzięcie należy również objąć monitoringiem po jego zrealizowaniu. Natomiast informacje co do zakresu i czasu trwania monitoringu zostały wskazane w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Oddziaływanie na krajobraz

Jak wskazuje definicja zawarta w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 z późn. zm.), krajobraz to postrzegana przez ludzi przestrzeń, zawierająca elementy przyrodnicze lub wytwory cywilizacji, ukształtowana w wyniku działania czynników naturalnych lub działalności człowieka. Zgodnie z ustawą dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 z późn. zm.) w celu ochrony wyróżniającego się krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowych ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych, powoływane są obszary chronionego krajobrazu będącego jednocześnie jedną z form ochrony przyrody.

Jak wynika z ogólnie dostępnych informacji na temat miejsca realizacji przedsięwzięcia, będzie ono realizowane na obszarze miejskim przekształconym antropogenicznie, w części przemysłowej miasta, wyznaczonej pod tego rodzaju zagospodarowanie. Przewiduje się usytuowanie stanowiska statkowego pomiędzy falochronem centralnym osłaniającym ujście Świny (zarazem tor podejściowy do Świnoportu) a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG.

Jak wynika z przedłożonego raportu, głównymi elementami krajobrazu w rejonie planowanego

przedsięwzięcia są: istniejący falochron centralny ujścia Świny, istniejący falochron wschodni wybudowany na potrzeby terminala LNG, rurociągi przesyłowe zamontowane na estakadzie łączące stanowisko statkowe z układem włączeniowym do zbiorników LNG, zbiorniki LNG o wysokości 52 m, latarnia morska i dźwigi portowe, szeroka, piaszczysta plaża, pas wydm oraz bór bażynowy i las mieszany.

Przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami wyznaczonymi do ochrony w postaci obszarów chronionego krajobrazu oraz poza granicami obszaru korytarza ekologicznego Lasy Wolińskie KPn-32B, łączącego Puszcę Augustowską na północnym wschodzie Polski (granica z Litwą) z Cedyńskim Parkiem Krajobrazowym na północnym zachodzie (granica z Niemcami).

Analizując oddziaływanie na krajobraz uwzględniające zakres planowanego przedsięwzięcia należy wskazać, że wprowadzenie dodatkowej infrastruktury w basenie portowym, będzie stanowiło uzupełnienie tego rodzaju zabudowy, natomiast z punktu widzenia terenów rekreacyjnych (plaża położona na wschód od falochronu wschodniego) obszar będzie częściowo widoczny, jednak nadal elementem dominującym będzie falochron wschodni.

Mając na uwadze fakt, iż planowane stanowisko przeładunkowe będzie realizowane w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury służącej funkcjonowaniu terminalu, w ocenie tutejszego organu nie należy się spodziewać, aby przedsięwzięcie mogło wpłynąć na zaburzenie ładu przestrzennego miasta.

Oddziaływanie na klimat

Przedsięwzięcie realizowane będzie w prawobrzeżnej części miasta Świnoujście. Klimat miejski kształtowany jest przez wiele czynników zarówno naturalnych, jak i antropogenicznych. Jednym z nich jest emisja zanieczyszczeń. Jak wynika z charakteru przedsięwzięcia, po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania zorganizowanej emisji gazów i pyłów do powietrza. Z raportu wynika, że Z raportu wynika, że podczas eksploatacji układu transportowego LNG może pojawić się emisja niezorganizowana związana z możliwością powstawania rozszczelnień układu urządzeń instalacji Terminalu LNG, np. zaworów, kołnierzy, zaworów bezpieczeństwa, ramion rozładunkowych LNG na pirsie. Ponadto obiekty instalacji są wyposażone w klimatyzatory i w związku z tym zakład został wpisany do rejestru CRO. Przewiduje się również emisję niezorganizowaną związaną z manewrami tankowców Q-Flex dostarczających gaz LNG do zbiorników Terminalu LNG i holowników. Jak wynika z raportu, obecnie na terenie Terminalu LNG w Świnoujściu w części morskiej są eksploatowane 4 ramiona rozładunkowe zlokalizowane na pirsie z czego 3 przeznaczone są do rozładowywania cieczy, a 1 do powrotu gazu odparowanego. Do obliczeń emisji przyjęto dzienne natężenie ruchu tankowców i holowników na poziomie 4 maszyn (1- Q-flex i 4 holowniki). Jak wynika z przedstawionych obliczeń, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych stężeń dla analizowanych substancji (pył PM10, dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, benzen, pył zawieszony PM2,5). W ocenie tutejszego organu przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na klimat zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej, ponieważ w wyniku procesów przeładunku gazu nie będą emitowane zanieczyszczenia w stężeniach ponadnormatywnych.

W raporcie wskazano, iż na podstawie analizy wykonanej przy uwzględnieniu archiwalnych danych klimatycznych można stwierdzić, iż obszar inwestycji znajduje się w średnim lub niewielkim stopniu zależnym od przyszłych zmian klimatu. W opracowaniu poświęconym z kolei zmianom klimatu na obszarze Bałtyku stwierdza się, że długość zalegania pokrywy śnieżnej zmniejszy się w całym regionie. Prędkość wiatru z kolei zwiększy się nieznacznie latem, zaś zimą ulegnie zmniejszeniu. Obecny trend zmian poziomu morza wskazuje wzrost od 2 do 3 mm/rok w rejonie inwestycji. Prognozuje się, że w rejonie Zatoki Botnickiej nastąpi spadek poziomu morza, natomiast na pozostałym obszarze Morza Bałtyckiego – zwiększenie poziomu morza. Prognozowane podniesienie poziomu mórz maksymalnie o 0,4 m do 2100 r. nie będzie zagrożeniem dla inwestycji. Zmienną limitującą wykorzystanie portu jest minimalny stan wody w porcie Świnoujście, przy którym gazowce mogą bezpiecznie cumować przy projektowanym nabrzeżu (wynosi on 4,00 m).

Ponowna ocena oddziaływania na środowisko

Przedłożone na etapie przedmiotowego postępowania administracyjnego informacje na temat planowanego przedsięwzięcia, a także dane na temat uwarunkowań występujących w miejscu

realizacji inwestycji oraz w jego sąsiedztwie, pozwoliły oszacować bezpośrednie i pośrednie skutki oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, a także określić warunki umożliwiające jednocześnie realizację inwestycji oraz zabezpieczenie poszczególnych komponentów środowiska przed wpływem ze strony inwestycji. Mając zatem powyższe na uwadze tutejszy organ uznał, że przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przed przystąpieniem do użytkowania nie jest uzasadnione.

Oddziaływanie transgraniczne

Rozpatrując możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, tutejszy organ stwierdził, co następuje. Jak wynika z przedłożonego raportu, przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w odległości ok. 5 km od granicy z Niemcami. Z raportu wynika, że na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie prac budowlanych oraz montażowych związanych z budową stanowiska statkowego oraz prac związanych z odkładem urobku na kłapowisku. W związku z powyższym podczas realizacji ww. zakresu prac główną uciążliwością będzie hałas, którego źródłem będzie m.in. ruch pojazdów transportujących materiały budowlane oraz niezbędnego sprzętu budowlanego. Generowane na terenie Terminalu zanieczyszczenia będą w znacznym stopniu rozpraszane i przemieszczane w kierunku północnym i północno-wschodnim, w kierunku otwartego morza. Rozbudowa Terminalu wiąże się ze wzrostem ilości statków (metanowców), dostarczających LNG. W skali roku będzie to 5-6 statków więcej w stosunku do zakładanego stanu obecnego (ok. 12 jednostek typu Q-flex). Ponadto port będzie dodatkowo oferował bunkrowanie. Zwiększenie ilości obsługiwanych jednostek nie będzie powodowało dodatkowych utrudnień w transporcie morskim, ani innych oddziaływań transgranicznych.

Prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia transgranicznego wskutek awarii statku na wodach Bałtyku można uznać za pomijalne, gdyż istnieją systemy, stwarzające możliwość ograniczenia skażenia do granic polskich wód terytorialnych, a ponadto teoretyczne rozszczelnienie się zbiorników nie stanowi poważnego zagrożenia, gdyż LNG jest nietoksyczny, i w takim wypadku następuje zjawisko gwałtownej zmiany stanu skupienia. Tworzy się chmura gazu, która jest rozwiewana przez wiatr. Analizując skutki wybuchu gazu w kontekście ich oddziaływania na lewobrzeżną część Świnoujścia, należy uznać, że powstałe w wyniku takiego zdarzenia czynniki rażąco nie wpłyną negatywnie na bezpieczeństwo mieszkańców i infrastruktury tej części miasta. Rejon ten leży poza granicą strefy zagrożenia, która wynosi ok. 700 m w kierunkach południowym i północnym oraz ok. 835 m w kierunku wschodnim i 825 m w kierunku zachodnim (licząc od środka lokalizacji zbiorników LNG). Z tego względu, siła zarówno fali uderzeniowej, jak i natężenie promieniowania cieplnego, rozprzestrzeniając się w kierunku zachodnim, powinny ulec daleko idącemu zredukowaniu. Podobnie zagrożenie lewobrzeżnej części miasta skutkami pożaru można uznać za czysto hipotetyczne. W tym przypadku podstawowym, naturalnym gwarantem bezpieczeństwa będzie koryto Świny. Nie ma więc podstaw do stwierdzenia, że nawet w przypadku awarii wystąpi oddziaływanie transgraniczne.

Nowe kłapowisko będzie oddalone od granic Rzeczypospolitej o ponad 10 km, natomiast oddziaływanie związane z odkładaniem urobku w tym z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza oraz z rozprzestrzenianiem odkładanego urobku w najmniej korzystnych okolicznościach sięgać może 600 m. Oddziaływania nie będą miały charakteru ogólnobałtyckiego (w aspekcie środowiskowym i ekosystemowym) dlatego nie podlegają konwencji z Espoo w kontekście transgranicznym.

Mając zatem na uwadze, iż planowane przedsięwzięcie, przy zachowaniu uwarunkowań określonych w niniejszej decyzji oraz prowadzeniu prac zgodnie z przepisami ochrony przyrody i ochrony środowiska, organ orzekł 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 Kodeksu postępowania administracyjnego, 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.

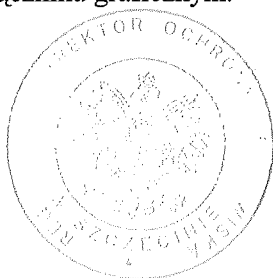
Wnioskodawca dokonał opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1044 ze zm.).

Załącznik 1

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.).

Załącznik 2

Lokalizacja przedsięwzięcia na załączniku graficznym.



p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Regionalny Konservator Przyrody

Marcin Śmiechowski
24. 11. 2018.

Otrzymują:

1. W imieniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Pan Krzysztof Pietraszewski ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Osmańska 12, 02-823 Warszawa – pełnomocnik (list polecony ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru).
2. Urząd Morski w Szczecinie, pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin (e-Puap).
3. Polskie LNG Spółka Akcyjna w Świnoujściu ul. Ku Morzu 1, 72-602 Świnoujście (list polecony ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru).
4. Prezydent Miasta Świnoujścia, ul. Wojska Polskiego 1/5 72-600 Świnoujście (e-Puap)

Do wiadomości:

1. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin (ePUAP)
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu, Punkt Granicznej Kontroli Sanitarnej, ul. Portowa 11, 76-150 Darłowo (list zwykły)
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP, ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-030 Szczecin (ePUAP)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „**Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym**” 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 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę stanowiska statkowego, za które odpowiedzialny jest ZMPSiŚ S.A, w skład projektowanego obiektu wchodzi:

- Nabrzeże przeładunkowe Nr 1, na którym będą przeładowywane gazowce LNG o długości od LC = 110 m do LC = 320 m i zanurzeniu do $T \leq 12,5$ m,
- Nabrzeże załadunkowe Nr 2, na którym będą załadowywane bunkierki LNG o długości od LC = 50 m do LC = 110 m i zanurzeniu do $T \leq 6$ m.

Nowe stanowisko statkowe będzie się składać z następujących elementów konstrukcyjnych:

- Pomost przeładunkowy o wymiarach ok. 90 x 45 m pełniący funkcję nabrzeża przeładunkowego dla gazowców LNG (nabrzeże Nr 1),
- Pomost będzie również posiadał oddzielne stanowisko dla bunkierek LNG (nabrzeże Nr 2),
- Układ 8 dalb cumowniczych i 5 dalb odbojowych (z funkcją cumowania). Dojście do dalb będą umożliwiały stalowe pomosty komunikacyjne,
- Pomost dościowy długości ok. 187 m, z funkcją komunikacyjną i technologiczną (fundamenty pod rurociągi technologiczne),
- Wydzielony zbiornik retencyjny na odcieki LNG z kanałem dopływowym,
- Wyposażenie hydrotechniczne (urządzenia odbojowe i cumownicze),
- System bezpieczeństwa cumowania statków.

System cumowniczy LNG składający się z następujących urządzeń cumowniczych: haków cumowniczych szybkozwalniających; kabestanu zamontowanego przy każdym z haków cumowniczych, który służy do podciągania lin cumowniczych podawanych ze statku; systemu zdalnego zwalniania haków cumowniczych z możliwością zwalniania lokalnego; systemu określania obciążeń cumowniczych z możliwością monitorowania ich na statku; pachołów cumowniczych umieszczonych na pomoście przeładunkowym

Przy stanowisku będą obsługiwane jednostki LNG:

- gazowce LNG o długości LC = 110 m ÷ 320 m i zanurzeniu $T \leq 12,5$ m, o pojemności ładunkowej od około 7.500 m³ do 220.000 m³ – nabrzeże nr 1,
- bunkierki i feedery LNG o długości LC = 50 m ÷ 110 m i zanurzeniu $T \leq 6,0$ m, o pojemności ładunkowej od około 500 m³ do około 7.500 m³ – nabrzeże nr 2.

Głębokość techniczna wynosi:

- dla nabrzeża nr 1 - nowego stanowiska LNG – 14,5 m,
- dla nabrzeża nr 2 nowego stanowiska LNG – 7,5 m.

Zakres prac inwestycyjnych obejmuje:

- pograżenie w dnie stalowych pali nośnych i innych elementów konstrukcyjnych,
- wykonanie konstrukcji żelbetowej,
- instalację wyposażenia,
- prace pogłębiarskie (czerpalne).

Prace budowlane będą prowadzone według kolejności: najpierw pograżanie w dnie konstrukcyjnych elementów nośnych, następnie wykonanie konstrukcji nośnej. W trakcie całego czasu trwania budowy prowadzone będą niezbędne prace pogłębiarskie. Pograżanie w dnie stalowych elementów nośnych konstrukcji nabrzeża będzie wykonywane metodą uderową lub wibracyjną, z zastosowaniem kafarów i/lub wibromłotów ustawionych na platformach pływających. Alternatywnym rozwiązaniem jest metoda statycznego wciskania. Ostateczny wybór zastosowanej metody będzie dokonany na wstępnym etapie budowy przez wykonawcę robót.

W ramach planowanej inwestycji składowanie materiałów budowlanych i konstrukcyjnych w ilościach pokrywających bieżące zapotrzebowanie będzie się odbywało na lądzie w miejscu wybranym przez wykonawcę. W przeważającej części materiały będą ładowane na barki i dostarczane drogą morską na teren budowy. Prace budowlane będą prowadzone z wody lub w wyjątkowych przypadkach z brzegu (np. prace prowadzone przy początku projektowanego pirsu, gdzie głębokość jest zbyt mała).

Planowany jest wybór wspólnego wykonawcy robót, który zrealizuje zarówno inwestycję ZMPSiŚ oraz inwestycję PLNG. W związku z powyższym powstanie jedno zaplecze budowy. Jego najbardziej prawdopodobną lokalizacją jest plaża przy istniejącym falochronie. Ostateczna lokalizacja zaplecza budowy zostanie wybrana przez wykonawcę robót budowlanych.



p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Regionalny Konserwator Przyrody

Marcin Siedlecki
Marcin Siedlecki

24.01.2019r.

Załącznik nr 2

do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie
Nr 6/2019 o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 24 stycznia 2019 r., znak: WONS-OŚ.420.54.2018.MS.AC.7

Mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Skala 1:1000

LEGENDA

	Zasięg oddziaływania inwestycji
	Granice działek ewidencyjnych
	Numerы działek ewidencyjnych
	Numerы obrębów ewidencyjnych
	Oznaczenia użytków gruntów
	Kontury budynków
	Numerы budynków

p.o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Regionalny Konservator Przyrody

Jan Siedlecki
24.01.2019.



"Budowa stanowiska statkowego do eksportu
LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu"