



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 10 października 2023 r.

WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46

DECYZJA NR 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) - zwanej dalej K.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1 i 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c), a także art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) – zwanej dalej ustawą OOŚ oraz § 2 ust. 1 pkt 34 i § 3 ust. 1 pkt 58, 62, 72, 81 i 88 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po przeanalizowaniu wniosku z dnia 23.11.2020 r. inwestora tj. Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wniesionego przez pełnomocnika Pana Damiana Spieczynskiego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu**

określam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia

pod nazwą: **Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu**, planowanego do realizacji w wariantcie I:

I.A. Dla części przedsięwzięcia planowanej do realizacji w obszarze lądowym:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

1.1. W skład części lądowej przedsięwzięcia będą wchodziły:

- a) infrastruktura techniczna (gazowa, kanalizacja sanitarna, deszczowa, elektryczna i teletechniczna);
- b) układ drogowy dojazdowy do terminala oraz zelektryfikowanego układu kolejowego – budowa torów kolejowych w postaci dwóch grup torowych: przyjazdowo-odjazdowa oraz zdawczo-odbiorcza, połączonych ze sobą torami dojazdowymi, wraz z budową nastawni systemu sterowania ruchem kolejowym;
- c) parking buforowy dla pojazdów ciężarowych oraz układu drogowego, umożliwiającego dostęp do portu od strony lądu;
- d) tory kolejowe, zlokalizowane poza granicami portu i łączące się z istniejącą infrastrukturą kolejową na początkowym odcinku linii kolejowej E 59/C-E 59, na wysokości węzła kolejowego Przytór;

e) systemy lądowego informowania, alarmowania i kierowania ruchem i bezpieczeństwem;
– kwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 58, 62, 81 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).

1.2. Część lądowa przedsięwzięcia zlokalizowana będzie na terenie Miasta Świnoujście na następujących działkach ewidencyjnych: działki nr 172 i 64/2 obręb Warszów 11; działki nr: 1, 2, 3, 4, 5, 147, 155/1, 156/2, 156/3, 156/4, 156/5, 157/7, 182/8, 19/18, 206, 180/9, 181/5, 181/6, 205/4, 180/10, 180/7, 180/15, 180/16, 180/17 obręb Warszów 16.

1.3. Szczegółowa charakterystyka części lądowej przedsięwzięcia została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, natomiast lokalizacja w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

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

2.1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, ornitologa, chiropterologa, zoologa w zakresie pozostałych grup zwierząt), celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z:

- wycinką drzew i krzewów;
- usuwaniem i zabezpieczeniem warstwy wierzchniej gruntu (w tym ściółki leśnej);
- organizacją placu budowy, w tym zastosowania właściwych działań zapobiegających przedostaniu się zwierząt na teren budowy (np. wyгородzenie całego terenu lub jego części);
- naruszaniem płatów siedlisk przyrodniczych;
- metaplantacją gatunków w stanowiska zastępcze;
- lokalizacją zaplecza budowy;
- zabezpieczeniem stanowisk gatunków chronionych;
- kontrolą populacji obcych gatunków inwazyjnych na obszarach siedlisk przyrodniczych, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji oraz ewentualnie w obrębie przedsięwzięcia w celu wykrycia ewentualnie zawleczonych gatunków obcych zagrażających siedliskom w sąsiedztwie i ich zwalczania.

2.2. Sprawozdanie z czynności wykonywanych przez nadzór przyrodniczy wraz z oceną skuteczności zastosowanych działań należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie co 6 miesięcy od momentu rozpoczęcia prac związanych z realizacją inwestycji.

2.3. Prace związane z przygotowaniem terenu (wycinka drzew, usuwanie karp i wyrównanie terenu) należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 września do końca lutego. Dopuszcza się możliwość prowadzenia prac również w okresie lęgowym, po przeprowadzeniu przez ornitologa pełniącego nadzór przyrodniczy kontroli, pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. Kontrola ta powinna być wykonana maksymalnie 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace w pobliżu danego stanowiska należy wstrzymać do czasu wyprowadzenia młodych. Możliwość ponownego podjęcia prac należy skonsultować z ornitologiem pełniącym nadzór przyrodniczy.

- 2.4. Wycinkę drzew, których obwód pnia mierzony na wysokości 130 cm wynosi powyżej 50 cm i które posiadają odstającą korę lub dziuple, należy poprzedzić kontrolą pod kątem wykorzystywania przez nietoperze jako schronienia letnie oraz zimowe. Kontrolę obowiązany jest przeprowadzić chiropterolog pełniący nadzór przyrodniczy, nie wcześniej niż 2-3 dni przed wycięciem drzewa. W przypadku stwierdzenia obecności kryjówek nietoperzy, należy wstrzymać wycinkę drzew oraz podjąć działania wskazane przez chiropterologa pełniącego nadzór przyrodniczy.
- 2.5. Drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu oddziaływania prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów;
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie ręcznych prac w zasięgu koron drzew.
- 2.6. Zamontować wzdłuż płatów siedlisk 2110, 2120, 2130, 2180, 2190, graniczących bezpośrednio z planowanymi pracami ogrodzenie w postaci siatki lub paneli, oznakowane informacją o występujących siedliskach przyrodniczych (np. „Uwaga! Chronione siedliska przyrodnicze”).
- 2.7. W terminie 60 dni po oddaniu inwestycji do eksploatacji, odtworzyć strefę ekotonową w siedlisku przyrodniczym 2180, z którym koliduje przedmiotowe przedsięwzięcie, poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanu. Projekt realizacji nasadzeń w ekotonach, w tym m.in.: dobór gatunków, jakość materiału, rozmieszczenie sadzonek i ich zabezpieczenie należy uzgodnić z miejscowym nadleśniczym oraz dyrektorem urzędu morskiego.
- 2.8. Celem ograniczenia ewentualnego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na siedlisko przyrodnicze 1210 należy w okresie realizacji i eksploatacji portu kontenerowego zapobiegać czyszczeniu plaży w granicach Portu Morskiego – poza usuwaniem odpadów i zanieczyszczeń antropogenicznych.
- 2.9. Celem minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na siedlisko 2190 należy stosować w sąsiedztwie płatów grunt rodzimy, celem uniknięcia zmiany warunków troficznych oraz usuwać wierzby krzaczaste rosnące w obniżeniach z zachowaną roślinnością bagienną (szuwarami i mszarami torfowcowymi) lub/i wycinkę części brzoź rosnących wzdłuż krawędzi zagłębień międzywydmowych;
- 2.10. Przeprowadzić kampanię informującą o prowadzonych działaniach w zakresie metaplantacji gatunków w celu ochrony stanowisk zastępczych przed wydeptywaniem i niszczeniem, np. poprzez montaż tablic informacyjno-edukacyjnych.
- 2.11. Przed przystąpieniem do wycinki drzew, w miejscu znajdującym się poza obszarem oddziaływania przedsięwzięcia należy zamontować 2 sztuczne platformy lęgowe wraz z gniazdem przeznaczone dla bielika *Haliaeetus albicilla*. Drzewo (najlepiej sosna w wieku powyżej 120 lat), na którym będzie montowana platforma, powinno posiadać silnie rozwiniętą koronę i oczyszczony z gałęzi pień, aby ptaki mogły swobodnie dolatywać do gniazda. Gniazdo powinno posiadać średnicę 80-95 cm i być wyplecione ze świeżych

- gałązek, np. dębu, buka, grabu, olszy, brzozy. Szczegółową lokalizację platformy wskaże ornitolog pełniący nadzór przyrodniczy, po konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym.
- 2.12. Przed przystąpieniem do wycinki drzew, w miejscach wyznaczonych przez ornitologa pełniącego nadzór przyrodniczy oraz po konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym należy zawiesić budki lęgowe dla ptaków typu: A, A1 i C, zgodnie z poniższymi wytycznymi:
- budki typu A1 i A - zamontować na drzewach na wysokości min. 2,5 m (po 50 budek z każdego typu);
 - budki typu C - zamontować na drzewach na skrajach lasu itd. na wysokości minimum 2,5 m (w ilości 20 szt.);
 - budki wywiesić zarówno w głębi lasu, jak i w strefach ekotonowych (na obrzeżach lasów). Budki zlokalizować w miejscach, gdzie w okresie ich funkcjonowania nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na skuteczność kompensacji.
- 2.13. Budki lęgowe należy objąć kontrolą stanu technicznego oraz konserwacją, w tym czyszczeniem, co najmniej raz na dwa lata, w terminie od 15 października do końca lutego, przez okres 10 lat od momentu zawieszenia. W przypadku uszkodzenia budki należy ją naprawić lub wymienić na nową.
- 2.14. W ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie fragmentów płatów siedlisk: 2110 - na powierzchni 0,93 ha; 2120 - na powierzchni 0,98 ha; 2130* na powierzchni - 1,74 ha i 2180 na powierzchni - 13,98 ha w związku z realizacją terminala, należy powiększyć obszar Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041, którego przedmiotem ochrony są te same siedliska, o najbliższe tereny, na których występują płaty dotąd nieobjęte europejską siecią ekologiczną, znajdujące się w okolicy miejscowości Dąbki, Bobolin, Żukowo Morskie. W tym celu należy opracować i przekazać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie materiały i dokumenty niezbędne do włączenia do sieci Natura 2000 tych obszarów. W terminie do 6 miesięcy od wydania niniejszej decyzji należy również opracować i uzgodnić z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie projekt działań ochrony czynnej i wdrożyć wskazane w projekcie czynności w okresie 5 lat, z możliwością przedłużenia tego okresu. Realizację działań wynikających z projektu należy rozpocząć nie później niż w roku 2024 r. Obszar objęty działaniami ochrony czynnej przedstawia załącznik nr 4 do niniejszej decyzji.
- 2.15. W ramach projektu działań ochrony czynnej siedlisk przyrodniczych w obszarze przewidzianym do włączenia do sieci obszarów Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 (siedliska 2110, 2120, 2130 i 2180) należy wdrożyć następujące działania:
- ręczne bądź mechaniczne zabiegi usuwania gatunków obcych takich jak: sosna czarna *Pinus nigra*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, na obszarze działek ewidencyjnych nr 274/1, 274/2, 275/1, 275/2 obręb Żukowo Morskie, 15/10, 276/1, 276/6, 277/4, 277/14 obręb Bobolin, 278/8 obręb Dąbki w gminie Darłowo;
 - montaż tablic informacyjno-edukacyjnych przy dwóch wyjściach na plażę Bobolin Zachód i Wschód, celem poinformowania o uwarunkowaniach przyrodniczych terenu i możliwościach korzystania z plaż i wydm;
 - monitorowanie intensywności penetracji i wydeptywania wydm i ewentualne przeciwdziałanie w razie wzrostu jego intensywności, np. poprzez grodzenie siedlisk wydmych;

- wykluczenie możliwości wyznaczania szlaków udostępnionych do jazdy konnej na wale wydymowym zajmowanym przez siedliska przyrodnicze.
- 2.16. Odtworzyć zdegradowane siedlisko wydmy białej i szarej oraz częściowo fragmentu boru bażynowego granicach obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, na powierzchni ok. 2,06 ha, zlokalizowanego na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu (były teren graniczny Służb Ochrony Granic, działki nr 1/1, 1/2, 4/1 obręb 1 Miasta Świnoujście), po wcześniejszym uzgodnieniu z samorządem Świnoujścia oraz Urzędem Morskim w Szczecinie jako zarządcami terenu, poprzez następujące działania:
- odtworzenie składu gatunkowego wydmy białej i szarej w miejscach pozbawionych właściwej roślinności poprzez metaplantację gatunków z terenu planowanej inwestycji terminala kontenerowego;
 - uregulowanie i skanalizowanie ruchu poprzez wygrodenienie odtwarzanych płatów roślinności;
 - do odbudowy składu gatunkowego wydmy szarej i białej należy wykorzystać gatunki zbiorowisk wydmy białej i zbiorowisk wydmy szarej z portu kontenerowego kolidujących z inwestycją;
 - prace należy wykonać przed rozpoczęciem budowy terminala kontenerowego.
- 2.17. Naprawy wykorzystywanego sprzętu budowlanego należy przeprowadzać poza terenem budowy.
- 2.18. Zaplecze budowy zlokalizować w granicach terenu przewidzianego do przekształcenia.
- 2.19. Zabezpieczyć wierzchnią warstwę ziemi przed zmieszaniem z gruntem z głębszego wykopu przy udziale nadzoru przyrodniczego, celem jej ponownego wykorzystania do odtworzenia siedliska leśnego oraz wydmy oraz zagospodarowania terenu.
- 2.20. Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowlane, bazę materiałowo-sprzętową i miejsca składowania odpadów wykluczyć ich lokalizację: w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych, na dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w bliskim sąsiedztwie akwenu morskiego, w zasięgu koron drzew oraz strefie ochronnych ujęć wód „Na Wydmach”.
- 2.21. Zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności:
- a) utwardzić i pokryć geomembraną nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, miejsc przeznaczonych do serwisowania pojazdów i maszyn budowlanych, miejsc do tankowania pojazdów itp. oraz wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów neutralizujących ewentualny rozlew substancji ropopochodnych;
 - b) w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych (np. ulewne deszcze), w uzasadnionych przypadkach zadaszyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane (dla których istnieje ryzyko wypłukiwania substancji i ich ewentualnej infiltracji do gruntu) i odpady niebezpieczne;
 - c) utrzymywać porządek na terenie budowy i jego zaplecza;
 - d) wodę pitną dostarczać w beczkownikach i w butelkach;
 - e) ścieki socjalno - bytowe magazynować w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i następnie zagospodarowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.22. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
- a) prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia, tj. w godzinach 6.00 – 22.00, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej,

- jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi, a prowadzone pomiary emisji hałasu nie wykazują przekroczenia dopuszczalnych norm;
- b) zastosować na czas budowy tymczasowe przegrody ekranujące emitowany z terenu budowy hałas w postaci przenośnych ekranów bądź wysokich nasypów ziemnych;
 - c) zaprojektować trasy przejazdu transportu samochodowego zaopatrującego inwestycję w materiały budowlane w sposób umożliwiający unikanie terenów o największym natężeniu ruchu turystycznego, w tym w miarę możliwości zaplanować czas o największym natężeniu ruchu transportu drogowego na potrzeby budowy poza sezonem turystycznym (sierpień – lipiec);
 - d) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
 - e) stosować urządzenia i maszyny używane do prac ziemnych (tj.: pojazdy transportowe, przesiewacze, kruszarki, koparki, taśmociągi) umożliwiające ograniczenie emisji NO do 50% lub więcej np. o napędzie elektrycznym;
 - f) wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas;
 - g) zraszać wodą plac budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody;
 - h) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały syplące powodujące pylenie;
 - i) unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, kruszarek, przesiewaczy i pojazdów transportowych.
- 2.23. Na bieżąco informować okolicznych użytkowników terenów, tj. mieszkańców osiedla Warszów, pracowników Nadleśnictwa Międzyzdroje, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, ZWIK w Świnoujściu o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem.
- 2.24. Zastosować znaki informujące i ostrzegające o prowadzeniu prac budowlanych.
- 2.25. Dostosować harmonogram robót budowlanych do sezonu wypoczynkowego panującego w Świnoujściu obejmującego strefę uzdrowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem letniego intensywnego sezonu wypoczynkowego obowiązującego od 1 maja do 1 października.
- 2.26. W celu ograniczenia uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu na etapie eksploatacji należy m. in.:
- a) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie posiadające szczelne układy hydrauliczne i napędowe i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - b) wyposażać Terminal w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym.
- 2.27. W obrębie strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach” w Świnoujściu, na wylotach z uszczelnionych odcinków rowów stanowiących system kanalizacyjny, zamontować urządzenia lub zespoły urządzeń do podczyszczania wód opadowo-roztopowych, tj. wysokosprawne separatory ropopochodne z osadnikiem.
- 2.28. W obrębie strefy ochronnej ujęcia wody „Na wydmach”, do zimowego utrzymania dróg należy stosować czyste piaski, bez możliwości używania soli drogowej.
- 2.29. Wody opadowe z nawierzchni drogowych zlokalizowanych w strefie ochrony pośredniej ujęcia „Na wydmach” ujętych w szczelną kanalizację deszczową odprowadzać poza ten obszar.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3

października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 3.1. Zaprojektować odprowadzanie ścieków z zaplecza kuchennego do sieci kanalizacji sanitarnej, po wcześniejszym przejściu przez odtłuszczownik.
- 3.2. Zaprojektować odprowadzanie ścieków z posadzki warsztatu, myjni i stacji paliw do sieci kanalizacji sanitarnej, po wcześniejszym ich podczyszczeniu w urządzeniach i zespołach podczyszczających wyposażonych w osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych.
- 3.3. Zaprojektować odprowadzanie wód opadowych pochodzących z utwardzeń dróg komunikacyjnych do szczelnej kanalizacji deszczowej, po wcześniejszym ich podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających składających się z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych, a następnie do gruntu za pomocą zbiorników rozsączających.
- 3.4. Zaprojektować zbiorniki buforowe pokrywające zapotrzebowanie terminala na wodę do spożycia oraz do gaszenia pożaru jako szczelne zbiorniki podziemne wykonane z tworzywa sztucznego.
- 3.5. Zaprojektować właściwą organizację prac w części lądowej i morskiej inwestycji, poprzez unikanie nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, kruszarek, przesiewaczy i pojazdów transportowych, wibromłotów, itp.
- 3.6. Zaprojektować lokalizację stacjonarnych pyłomierzy i przepływomierzy, celem ciągłego pomiaru zapylenia i gazów pochodzących z maszyn i prac ziemnych na terenie budowy; w przypadku niekorzystnych wyników należy przerwać i wdrożyć działania mitygujące, np. poprzez zmniejszenie ilości pracującego sprzętu.
- 3.7. Zaprojektować rozwiązania zapewniające odpowiednie zabezpieczenia przeciwpożarowe i komunikacyjne dla użytkowników i użytkowanych przez Nadleśnictwo Międzyzdroje gruntów leśnych znajdujących się w sąsiedztwie Terminalu, po wcześniejszym ich uzgodnieniu z Nadleśnictwem Międzyzdroje, np. poprzez wykonanie odpowiedniej ilości dojazdów pożarowych dowiązanych do sieci dróg publicznych; zaprojektowanie dodatkowego, wielofunkcyjnego, otwartego punktu czerpania wody do celów przeciwpożarowych (z ujęciem wód podziemnych), usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie dojazdów pożarowych, czy posadowienie nowego masztu umożliwiającego montaż instalacji kamerowej wraz z infrastrukturą przesyłu obrazu do celów skutecznej obserwacji i zabezpieczenia przeciwpożarowego terenów leśnych zachodniej części Wyspy Wolin oraz polskiej części wyspy Uznam.
- 3.8. Wyposażyć terminal w system instalacji teletechnicznych w tym m.in. w system sygnalizacji pożaru SSP i oddymiania, system monitoringu wizyjnego CCTV (ze szczególnym uwzględnieniem zbiorników buforowych przeznaczonych na wodę pitną), kanalizację kablową dla potrzeb sieci systemów teletechnicznych, sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb teleinformatyki z wydzieleniem sieci dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego, sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb Wifi dla systemu pozycjonowania kontenerów, system sygnalizacji włamania i kontroli dostępu, system wsparcia podejścia statków (nawigacji), skanery dla systemu awizacji czy bramki radiometryczne.
- 3.9. Zaprojektować przepusty dla zwierząt w obrębie lokalnych obniżen terenu na terenie działki nr 156/3 obręb Warszów 16, celem zapewnienia migracji lokalnej populacji płazów i gadów, jak również stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż całej infrastruktury dostępowej na obszarze lądu, z zachowaniem następujących wymagań: ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych, betonowych lub polimerobetonowych lub stalowych; efektywna wysokość części nadziemnej ogrodzenia

- powinna wynosić co najmniej 50 cm; górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc przewieszkę o długości min. 5 cm; ogrodzenie wkopać w ziemię na głębokość min. 10 cm i wyposażać w bieżnię, która ułatwi wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczy przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną; zakończenia ogrodzeń (nie połączone z przepustami) wyposażać w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników (tzw. zawrotnie), w kształcie litery „U”.
- 3.10. Zaprojektować infrastrukturę dostępową do mola kontenerowego w sposób umożliwiający na swobodne przemieszczanie się zwierząt (np. przejście dolne) podczas eksploatacji inwestycji.
 - 3.11. Zaprojektować działania mające na celu efektywne usunięcia z siedlisk wydmywanych zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji gatunków obcych geograficznie ekspansywnych i inwazyjnych poprzez mechaniczne zabiegi usuwania gatunków niepożądanych takich jak: czeremcha amerykańska *Prunus serotina*, robina biała *Robinia pseudacacia*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, wierzba wawrzynkowa *Salix daphnoides*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, oliwnik srebrzysty *Elaeagnus commutata*.
 - 3.12. Zaprojektować w oparciu o aktualny projekt zagospodarowania terenu inwestycji, przy udziale nadzoru przyrodniczego metaplantację okazów i diaspor solanki kolczystej, perzu sitowego i kruszczyka rdzawoczerwonego na stanowiska zastępcze. Stanowiska te o odpowiednich warunkach siedliskowych należy zlokalizować w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam w sąsiedztwie inwestycji, jak również rośliny te wykorzystać do poprawy stanu zdegradowanych płatów siedlisk przyrodniczych wydmy szarej, białej i inicjalnej, zlokalizowanych na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu (teren stanowiący w przeszłości teren graniczny Służb Ochrony Granic, działki nr 1/1, 1/2, 4/1 obręb 1 Miasta Świnoujście), po wcześniejszym uzgodnieniu z samorządem Świnoujścia oraz Urzędem Morskim w Szczecinie jako zarządcami terenu.
 - 3.13. Zaprojektować działania polegające na objęciu ochroną czynną populacji krytycznie zagrożonego gatunku wydmywego na Mierzei Przytorskiej – mikołajka nadmorskiego *Eryngium maritimum* (niezagrożonego realizacją przedsięwzięcia), poprzez metaplantację jego diaspor i umieszczenie ich w piaskach wydmy w miejscach niezadrzewionych i niezakrzaczonych w rejonie występowania populacji oraz w innych płatach otwartych wydmy na odcinku między Świnoujściem i Międzyzdrojami.
 - 3.14. Zaprojektować gęste nasadzenia „wyspowe” rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides* będącego naturalnym gatunkiem dla formacji roślinnych strefy brzegowej morza i jednocześnie umożliwiającego stworzenie dogodnych miejsc dla populacji ptaków w tym gąsiorków.
 - 3.15. Zaprojektować działania polegające na zainicjowaniu powstania siedliska przyrodniczego 2180 w obrębie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam (PLH320019), na gruntach Nadleśnictwa Międzyzdroje, w ramach wydzieleń o łącznej powierzchni 11,93 ha, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządcą terenu.
 - 3.16. Zaprojektować obiekty z zastosowaniem następujących rozwiązań minimalizujących wpływ oświetlenia na przelatującą ornitofaunę: energooszczędnej technologii LED, opraw oświetleniowych o specjalnej konstrukcji ukierunkowującej strumień światła, efektywnego sterowania wiązką i natężeniem oświetlenia.
 - 3.17. Dla wód opadowych odprowadzanych do morza należy przewidzieć ich retencję (zbiorniki, retencja kanałowa).
 - 3.18. Wyposażyć studnię zlokalizowaną na terenie terminala na podłączeniu do miejskiej sieci w przepływomierz oraz mobilne urządzenie do poboru próbek podczyszczonych ścieków odprowadzanych z terenu terminala.

3.19. Zapotrzebowanie terminala kontenerowego na wodę należy realizować z miejskiej sieci wodociągowej.

4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Wykonać analizę porealizacyjną w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu na podstawie wytyczonych punktów kontrolnych przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania w ramach przeprowadzonych konsultacji transgranicznych, uwzględniających strefę uzdrowiskową występującą po stronie niemieckiej w miejscowości Ahlbeck.

5. Należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu. Analizę należy przeprowadzić po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, a pomiary wykonać podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca. Pomiary powinny umożliwić ocenę rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. Wyniki analizy porealizacyjnej wraz z zaproponowanymi w razie potrzeby działaniami minimalizującymi należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.

6. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

6.1. Kontrolować pracę poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek, w tym poprzez montaż sygnalizacji pożaru SSP, oddymiania oraz włamania i kontroli dostępu, montaż systemu monitoringu wizyjnego CCT, w tym obejmującego ogrodzony teren z zbiornikami buforowymi.

6.2. Prowadzić monitoring środowiska na terenie inwestycji oraz na terenie, na który przedsięwzięcie może oddziaływać, w następujący sposób:

6.2.1. Monitoring przedinwestycyjny powinien objąć następujące elementy:

- a) wszystkie populacje gatunków flory i mykoflory zagrożonych, rzadkich i objętych ochroną prawną w zakresie: lokalizacji populacji, ustalenia zasobów (zajmowanego areалу i liczebności), ocenę stanu siedlisk tych gatunków, ich zagrożeń i perspektyw zachowania. W odniesieniu do gatunków roślin wymagających metaplantacji (bezpośrednio zagrożonych przedsięwzięciem i należących do ww. grup) na tym etapie wskazane zostaną ich docelowe stanowiska zastępcze. Na tym etapie ustalony zostanie też lokalny program ochrony czynnej mikołajka nadmorskiego, ze wskazaniem stanowisk zastępczych (w odniesieniu do wszystkich ww. gatunków, stanowiska zastępcze znajdować się powinny w obrębie siedlisk wydmy Mierzei Przytorską i wyspy Uznam). Monitoringiem objęte zostaną populacje występujące w bezpośrednim sąsiedztwie i w obszarze potencjalnych oddziaływań realizowanego przedsięwzięcia. W odniesieniu do gatunków lokalnie pospolitych, a należących do ww. grup dokonana zostanie jedna zbiorcza ocena stanu ich siedlisk i populacji w otoczeniu przedsięwzięcia;
- b) siedliska przyrodnicze i integralność obszaru Natura 2000, rozumiana jako spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których obszar wyznaczono. W obrębie płatów znajdujących się w otoczeniu przedsięwzięcia wyznaczone zostaną transekty

dokumentujące stan siedlisk zgodnie z metodyką Państwowego Monitoringu Środowiska publikowaną przez GIOŚ, tj. z uwzględnieniem wszystkich wskaźników dokumentujących czynniki strukturalne i funkcjonalne istotne dla trwania tych siedlisk. W ramach monitoringu rejestrowane będą ewentualne inne zauważalne zmiany stanu siedlisk nie ujęte we wskaźnikach metodyk PMS, podobnie jak wystąpienie innych niż objęte dokumentacją PMS zagrożeń dla trwałości siedlisk. Transekty będą wyznaczone w każdym z typów siedlisk przyrodniczych. W przypadku siedlisk występujących pasmowo, transekty wyznaczone będą po obu stronach (zachodniej i wschodniej) przedsięwzięcia. Transekty wyznaczone zostaną poza strefą bezpośredniej kolizji (przyszłym placem budowy).

- c) gatunki obce geograficznie. W sąsiedztwie przedsięwzięcia zinwentaryzowane zostaną gatunki obce geograficznie ekspansywne i inwazyjne, celem ich efektywnego usunięcia z siedlisk wydumowych (czeremcha amerykańska *Prunus serotina*, robina biała *Robinia pseudacacia*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, wierzba wawrzynkowa *Salix daphnoides*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, oliwnik srebrzysty *Elaeagnus commutata*). Rozmieszczenie i liczebności pozostałych gatunków obcych geograficznie (np. sałata tatarska *Lactuca tatarica*, konyza kanadyjska *Conyza canadensis*) zostaną także udokumentowane w obszarze potencjalnych oddziaływań przedsięwzięcia w celu ustalenia stanu wyjściowego, ewentualnego zarejestrowania zmian w ich inwazyjności na etapie realizacji przedsięwzięcia (wyraźnego zwiększenia liczebności i areалу, w tym np. w obrębie placu budowy) i w efekcie podjęcia ich zwalczania.

6.2.2. Monitoring na etapie budowy powinien objąć następujące elementy:

- a) poziom wód gruntowych oraz ich jakość. Należy założyć dwa piezometry, po wcześniejszym uzgodnieniu ich lokalizacji z ZWIK Sp. z o.o. w Świnoujściu (np. jednego w obszarze oddziaływania drogi dojazdowej oraz drugiego bliżej mola kontenerowego). Badania powinny objąć poziom wód podziemnych oraz ich jakości, w zakresie podstawowych czynników fizyko-chemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych. Na początku etapu budowy należy wykonać badania referencyjne dla porównania wyników w okresie eksploatacji. Na czas eksploatacji badania prowadzić dwa razy w roku w okresie stanów wysokich luty-kwiecień i stanów niskich wrzesień-październik. Wyniki wykonane przed rozpoczęciem budowy lub zaraz po rozpoczęciu budowy należy przekazać ZWIK w Świnoujściu, natomiast wyniki badań z etapu eksploatacji przekazywać dwa razy w roku, po każdym badaniu do ZWIK w Świnoujściu i PGW WP.
- b) klimat akustyczny. Należy prowadzić pomiary emisji hałasu do środowiska w czasie prowadzenia intensywnych prac na terenie terminala oraz prac związanych z umacnianiem dna poprzez wbijanie pali i ścianek szczelnych, jak również w porze nocnej. Powyższe ma na celu umożliwienie podjęcia dodatkowych działań minimalizujących wpływ na najbliższą zabudowę mieszkaniową w przypadku negatywnych oddziaływań na okolicznych mieszkańców. Pomiary hałasu w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej powinny zostać wykonane także w okresie przerwy w pracach budowlanych, w celu prawidłowej oceny występującego w tym rejonie tła akustycznego (poziomu hałasu od wszystkich innych źródeł dźwięku). Wyniki monitoringu należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.
- c) stan populacji gatunków rzadkich, zagrożonych i chronionych w zakresie analogicznym

i w odniesieniu do wyników monitoringu przedinwestycyjnego tj.: lokalizacji populacji, ustalenia zasobów (zajmowanego areалу i liczebności), oceny stanu ich siedlisk, zagrożeń i perspektyw zachowania. Celem tego monitoringu jest wykrywanie potencjalnych zmian w zasobach oraz stanie siedlisk i populacji gatunków związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz przeciwdziałanie im. Monitoring inwestycyjny, należy prowadzić przy współpracy z nadzorem przyrodniczym.

- d) siedliska przyrodnicze. Monitoring wykonywany na bieżąco w granicach przedsięwzięcia i w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania, w tym pojawów ekspansywnych lub inwazyjnych gatunków w obrębie budowy; w ramach monitoringu będzie dokumentowany stan siedlisk na tych samych transektach w jakich prowadzony był monitoring przedinwestycyjny. Monitoring realizowany będzie zgodnie z metodyką zgodnie z metodyką Państwowego Monitoringu Środowiska publikowaną przez GIOŚ. Monitoring inwestycyjny należy prowadzić przy współpracy z nadzorem przyrodniczym.

6.2.3. Monitoring na etapie eksploatacji powinien objąć następujące elementy:

- a) odnowienie zdegradowanego siedliska wydmy białej i szarej, zlokalizowane na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu, na powierzchni ok. 2,06 ha. Badania terenowe w zakresie monitoringu siedlisk powinny być prowadzone w 1, 3 i 5 roku (po uporządkowaniu terenu budowy). Podstawą monitoringu będą zdjęcia fitosocjologiczne wykonane podczas badań terenowych w kolejnych latach, w stałych punktach. Sprawozdania z wynikami monitoringu, z wyjątkiem sprawozdania z pierwszego roku jego prowadzenia, powinny zawierać informacje na temat postępu regeneracji siedlisk, w porównaniu do wyników poprzednich badań. Celem monitoringu jest ocena skuteczności zastosowanych działań umożliwiających odnowienie tych siedlisk.
- b) stanowiska zastępcze gatunków objętych metaplantacją (solanki kolczystej *Salsola kali* ssp. *kali*, perzu sitowego *Elymus farctus*, kruszczyka rdzawoczerwonego *Epipactis atrorubens*) i działania ochronne realizowane w ramach działań kompensacyjnych (mikołajka nadmorskiego *Eryngium maritimum*) w celu rejestrowania zmian stanu siedlisk gatunków i przeciwdziałania zmianom niekorzystnym. Monitoring prowadzony przez okres 5 lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.
- c) stan zachowania siedlisk przyrodniczych zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji, przeprowadzony zgodnie z metodyką i w transektach analogicznie jak we wcześniejszych etapach; Monitoring prowadzony przez okres 5 lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.
- d) skuteczność działań ochrony czynnej dla siedlisk 2110, 2120, 2130 i 2180 na terenie powiększonego obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo w ramach kompensacji przyrodniczej oraz na terenie obszaru Wolin i Uznam. Monitoring prowadzony przez okres 5 lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.
- e) rozprzestrzenianie się obcych gatunków inwazyjnych
Monitoring dotyczy kontroli rozprzestrzeniania się obcych gatunków inwazyjnych roślin w tym m.in. takich gatunków jak czeremcha amerykańska (*Padus serotina*) i róża pomarszczona (*Rosa rugosa*), na obszary siedlisk przyrodniczych, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji. Badania terenowe w ramach monitoringu obcych gatunków inwazyjnych roślin powinny być prowadzone regularnie przez pierwsze pięć lat po uporządkowaniu terenu budowy – każdego roku, dwa razy w okresie wegetacyjnym, na początku czerwca i na początku sierpnia. Jeżeli podczas monitoringu stwierdzona zostanie obecność ww. gatunków lub innych gatunków inwazyjnych, należy podjąć

działania mające na celu ich eliminację z monitorowanego obszaru (w tym ze strefy buforowej). Dodatkową pojedynczą kontrolę obecności gatunków inwazyjnych należy przeprowadzić w okresie wegetacyjnym w 10 roku, po uporządkowaniu terenu budowy celem sprawdzenia, czy pomimo podjętych działań na obszarze objętym monitoringiem nie pojawiły się obce gatunki inwazyjne roślin. Celem monitoringu jest ocena efektów ochrony czynnej siedliska 2180 oraz siedliska 2130.

- f) poziom wód gruntowych oraz stan ich jakości - monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na poziom wód gruntowych oraz stan ich jakości, w tym skuteczności zastosowanych działań minimalizujących. Monitoring opierał się będzie na dwóch piezometrach zainstalowanych przed pracami budowlanymi, po wcześniejszym ich uzgodnieniu z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Badania powinny objąć poziom wód podziemnych oraz ich jakości, w zakresie podstawowych czynników fizyko-chemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych. Badania prowadzone będą dwa razy w roku w okresie stanów wysokich luty-kwiecień i stanów niskich wrzesień-październik, a wyniki badań przekazywane będą dwa razy w roku, po każdym badaniu do o ZWIK oraz PGW WP.
- 6.3. Monitoring przedinwestycyjny należy wykonać jednorazowo przed rozpoczęciem prac, przy czym wymagać on będzie powtórzenia, jeśli prace budowlane nie zostaną podjęte w ciągu roku od jego zrealizowania.
- 6.4. Przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie wyniki monitoringu wraz z propozycją działań zapobiegawczych lub minimalizujących, w razie zaistnienia takiej konieczności, w postaci:
- raportów okresowych, w ciągu 3 miesięcy od zakończenia danego roku badań;
 - raportów końcowych (podsumowujących cały cykl badawczy) – w ciągu 6 miesięcy po zakończeniu badań dla danego zasobu środowiska.
- 6.5. W przypadku wykazania w raporcie okresowym lub końcowym znaczących negatywnych oddziaływań na dany zasób środowiska lub stwierdzenia innych istotnych zagrożeń dla środowiska, w raporcie z monitoringu należy zaproponować działania zapobiegawcze lub minimalizujące proponowany sposób wdrażania i kontroli rezultatów. Natomiast w przypadku nieoczekiwanego, niekontrolowanego wystąpienia wyraźnych zmian w stanie zachowania siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, co może mieć znaczący wpływ na elementy środowiska przyrodniczego, należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Szczecinie oraz przedstawić fachową ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian, zawierającą przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom. Fachową ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (każdorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż miesiąc od sporządzenia oceny.
- 6.6. Raporty końcowe z monitoringu danego zasobu środowiska redagować w układzie dwóch części: pierwsza część: wyniki badań z danego okresu; druga - porównanie wyników z ustaleniami zawartymi w raporcie stanowiącym podstawę wydania niniejszej decyzji oraz w niniejszej decyzji, celem przeprowadzenia prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na określony zasób środowiska.
- 6.7. Program monitoringu wraz ze wskazaniem metodyki jego przeprowadzenia oraz terminów przedkładania jego wyników tutejszemu organowi, należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie przed jego rozpoczęciem.

Przy ustalaniu zakresu monitoringu należy uwzględnić założenia zawarte w treści uzasadnienia niniejszej decyzji, informacje zebrane podczas prac nad raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz inne dane dotyczące środowiska przyrodniczego analizowanego terenu.

- 6.8. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o przedłużeniu terminu prowadzenia monitoringu, zmianę jego zakresu lub zastosowaniu innych działań minimalizujących.

- 7. Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) w zakresie weryfikacji działań ochronnych czynnej dla obszaru Jezioro Bukowo PLH320041 i Wolin i Uznam PLH320019 wykonywanej w ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie siedlisk przyrodniczych 2110, 2120, 2130 i 2180, uwzględniających m.in. odtworzenie składu gatunkowego wydmy białej i szarej oraz częściowo fragmentu boru bażynowego, na obszarze byłego terenu granicznego Służb Ochrony Granic, zainicjowanie powstania siedliska przyrodniczego 2180 na gruntach Nadleśnictwa Międzyzdroje, wykonanie strefy ekotonowej dla siedliska 2180, wskazanie miejsc stanowisk zastępczych dla gatunków chronionych, ustalenie programu ochrony czynnej mikołajka nadmorskiego, wskazanie obszaru poddanego eliminacji gatunków obcych i inwazyjnych.**

I.B. Dla części przedsięwzięcia zlokalizowanej w obszarze morskim obejmującej falochron osłonowy:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1. W skład części morskiej przedsięwzięcia obejmującej falochron osłonowy wchodzi falochron osłonowy typu wyspowego, o długości maksymalnie do 2041 m, zabezpieczający port kontenerowy przed nadmiernym falowaniem – kwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 72 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).
- 1.2. Część morska przedsięwzięcia obejmująca falochron osłonowy zlokalizowana jest w granicach morza terytorialnego.
- 1.3. Szczegółowa charakterystyka części morskiej przedsięwzięcia obejmującej falochron osłonowy została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, natomiast lokalizacja w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

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

- 2.1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty ichtiologa i zoologa w odniesieniu do gatunków zwierząt morskich, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac podczas zastosowania kurtyn hałasowych i przesłon ograniczających rozprzestrzenianie się osadów.
- 2.2. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:

- a) prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej, jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi i jednocześnie nie powodujących uciążliwości na terenach chronionych akustycznie (ciągłe monitorowanie emisji hałasu na tych terenach);
 - b) opracować harmonogram realizacji prac uwzględniający unikanie nakładania się prac generujących duże oddziaływanie akustyczne, ze szczególnym uwzględnieniem prac przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami;
 - c) stosować sprzęt i jednostki pływające w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - d) wyłączać nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas;
 - e) stosować urządzenia i maszyny używane do prac budowlanych ograniczające emisję NO do 50% lub więcej np. o napędzie elektrycznym;
 - f) Zaplanować harmonogram robót budowlanych w sposób uwzględniający całoroczny sezon wypoczynkowy panujący w Świnoujściu obejmujący strefę uzdrowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem letniego intensywnego sezonu wypoczynkowy panującego od 1 maja do 1 października;
- 2.3. Podczas prowadzenia prac zapewnić odpowiednią ilość zapór przeciwozlewowych na wodzie, zapobiegających niekontrolowanemu wyciekowi substancji ropopochodnych.
- 2.4. Zastosować znaki informujące i ostrzegające o prowadzeniu prac budowlanych.
- 2.5. Wprowadzić następujące działania minimalizujące rozprzestrzenianie się osadów:
- a) prace związane z budową portu, tj. w szczególności dot. odkładu urobku na kłapowiskach, nie należy prowadzić w intensywnych warunkach hydrometeorologicznych, w tym przy dość silnych wiatrach (5°B);
 - b) dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych, a przy wystąpieniu silnych wiatrów z kierunków od W do N oraz od E do S zastosowania przesłon (w tym np. tzw. kurtyny typu II, średniego) rozwieszonych na odpowiedniej (zawietrznej, czyli zaprządowej) granicy obszaru prowadzenia robót, redukujących natężenie rozprzestrzeniania się zawiesiny; poszczególne ekrany (kurtyny) połączone powinny być ze sobą za pomocą łączników, które zapobiegają będą powstawaniu przerw między sekcjami; konstrukcja ta powinna być zakotwiona do dna akwenu przy pomocy kotwic dennych i lin kotwicznych.
 - c) zastosować mechaniczny sprzęt do prac pogłębiarskich (np. pogłębiarki podsiębierne) wyposażony w rury umożliwiające odprowadzenie urobku na dno pola odkładu, z uniknięciem kłapowania bezpośrednio pod powierzchnię wody, jak również prowadzenie monitoringu jakości wód oraz rozprzestrzeniania się osadów;
 - d) w przypadku stwierdzenia uruchamiania się podczas robót czerpalnych znacznych ilości gruntów spoistych, przy wystąpieniu wiatrów z kierunków od NE do SE należy zastosować przesłony (tzw. kurtyny) rozwieszane na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót, ograniczające rozprzestrzenianie się zawiesiny;
- 2.6. Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ichtiofauny:
- a) prace związane z odkładaniem urobku na kłapowiskach należy wykonywać poza okresem tarlisk ryb, tj. poza okresem kwiecień-wrzesień. Przy czym dopuszcza się w okresie od 1 lipca składowanie urobku na kłapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu w ramach prowadzonego monitoringu inwestycyjnego nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw gatunków ryb innych niż śledź rasy wiosennej wycierających

się w okresie od lipca do września, przy jednoczesnym zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów;

- b) w przypadku anormalnych temperatur wody w marcu w Zatoce Pomorskiej, gdy termika wody na głębokości 0,5-1,0 m pod powierzchnią wody w rejonie kłapowiska będzie utrzymywała się przez okres 7 dni powyżej 6°C, a tym samym umożliwiła rozpoczęcia się procesu tarła śledzia rasy wiosennej, prace na kłapowisku należy przerwać lub składować urobek jednocześnie regularnie prowadząc (co najmniej 1-2 razy w tygodniu), obserwacje dna w promieniu 100 m od kłapowiska przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując odpowiedni czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku; w przypadku dużego zagęszczenia złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku należy przerwać na okres do końca maja;
- c) przy pracach refulacyjnych i kłapowiskowych powodujących powstawanie nadmiernej ilości zawiesiny należy zastosować kurtyny (tzw. przysłony) stanowiące barierę w przenikaniu drobnych cząstek unoszących się w toni wodnej poza obszar prac inwestycyjnych. W miejscach o większym prądzie należy zastosować kurtyny o podwójnych pływakach i podwójnym, wzmocnionym kotwieniu; w przypadku prowadzenia prac refulacyjnych jednocześnie w kilku miejscach oddalonych od siebie, należy zastosować oddzielne kurtyny dla każdego z punktów (np. pracującej pogłębiarki). Konstrukcja kurtyny i sposób jej rozstawienia powinna być skonsultowana z nadzorem ichtiologicznym i uzależniona od warunków hydromorfologicznych miejsc prac refulacyjnych oraz kłapowiska; w przypadku zauważenia ryb po rozstawieniu i zamknięciu obiektu kurtyną, należy je odłowić i przenieść w inne miejsce charakteryzujące się zbliżonymi warunkami środowiskowymi;
- d) w przypadku przekroczenia zawartości zawiesiny w wodzie w odległości 0,2 km od źródła emisji powyżej 200 mg/l, należy przerwać prace refulacyjno-kłapowiskowe na co najmniej 48h. W przypadku zawartości tlenu przy dnie w odległości 0,2 km od źródła poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężenia tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w ramach prowadzonego monitoringu jakości wód;
- e) należy stosować technologie pozyskiwania i składowania refulatu ograniczające zamulanie wody, w tym poprzez stosowanie pogłębiarek ssących z mechanicznym lub hydraulicznym spajaniem urobku.

2.7. Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ssaków morskich, ichtiofauny i ptaków podczas prac z ciężkim sprzętem ingerujących w dno morskie (w szczególności przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami):

- a) każdorazowo przystępując do prac rozpoczynać je tzw. procedurą „soft start” (łagodny rozruch) czyli zaczynając od kilku uderzeń o mniejszej sile i stopniowe zwiększanie siły uderzenia, a w konsekwencji stopniowe zwiększanie natężenia hałasu lub procedurą "rozpędzania (ang. rump-up procedure)". Wzrost mocy następować musi stopniowo w czasie kilkunastu minut. Po tym czasie prace wykonywać do końca wbicia pala instalacji ze standardową mocą;
- b) zaprojektować i zastosować rozwiązania techniczne w postaci kurtyny powietrznej lub innych tego typu środków mitygujących (np. osłony izolacyjne, w tym: system

IHC-NMS, system skorupa Beka (ang. Beka Shell), systemu HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers; technika wibropalowania czy tzw. „Blue piling”), minimalizujące oddziaływania hałasu podwodnego na gatunki zwierząt morskich, gwarantujące takie obniżenie jego poziomu, aby w odległości 200 m i 500 m od źródła (np. przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami) w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej nie przekraczać poziomu ekspozycji na dźwięk wynoszący 140 dB. W przypadku, kiedy z pomiarów hałasu wynikać będzie przekroczenie ww. progu, należy przerwać prace. O sytuacji takiej poinformować niezwłocznie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska, nie później niż w terminie 7 dni od wystąpienia zdarzenia. Dalsze prace będzie można kontynuować po wdrożeniu uzgodnionych pisemnie z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska działań, wykluczających wystąpienie przekroczeń hałasu;

- c) stopniowo wykonywać prace budowlane poszczególnych etapów posadowienia konstrukcji hydrotechnicznych w celu ograniczenia rozchodzenia się dźwięków w wodzie, przy czym w miarę możliwości w pierwszej kolejności realizować prace od zewnątrz i stopniowo zapełniać akwen konstrukcjami w kierunku brzegu;
- d) należy przeprowadzić czasowe odstraszenie morświnów z rejonu inwestycji przed pracami mogącymi mieć negatywny wpływ na ich system echolokacji, np. przy użyciu: akustycznych urządzeń odstraszających: ADD – tzw. „pingery”, AHD, urządzeń ostrzegawczych typu PAL, sonary lub inne;
- e) prace hydrotechniczne (wznoszenie konstrukcji morskich) w akwenu morskim należy rozpocząć w okresie od początku września do połowy stycznia, tj. poza okresem ważnym dla ssaków morskich.

2.8. W stosunku do ssaków morskich, detonację obiektów pochodzenia wojskowego (ang. unexploded ordnance, UXO) należy przeprowadzić poza sezonem letnim celem ograniczenia ryzyka obrażeń od fali wybuchu i PTS wśród populacji morświnów występującej w rejonie przedsięwzięcia w okresie letnim. W przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się prowadzenie detonacji w ciągu całego roku wyłącznie po potwierdzeniu braku występowania ww. grupy zwierząt przez obserwatorów ssaków morskich. W obu przypadkach należy łącznie:

- a) prowadzić obserwacje wizualne przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączone z Pasywnym Monitorowaniem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) stanowiącym uzupełnienie obserwacji wizualnych prowadzonych przez MMO, opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM) oraz wyspecjalizowanego oprogramowania przetwarzającego wykryte przez hydrofony dźwięki, przy uwzględnieniu następujących założeń:
 - umieszczenia detektorów w sposób umożliwiający stwierdzenie obecności ssaków morskich w strefie potencjalnego wystąpienia PTS,
 - rozmieszczenia detektorów w sposób uwzględniający warunki batymetryczne, masy ładunku wybuchowego oraz pory roku;
 - rozpoczęcia prowadzenia obserwacji co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuowania jej do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie;
 - ograniczenia obserwacji wizualnych do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia, natomiast w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych,

uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana.

- b) Zastosować wspomagająco urządzenia akustyczne służące do odstraszenia fok oraz morświnów (np. pingery, sonary lub inne) i/lub izolujące propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe)
- 2.9. Przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej należy prowadzić badania sonarowe z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb, celem ewentualnej zmiany terminu usuwania amunicji, a jeśli to nie będzie możliwe to zastosowania metod odstraszących lub izolujących propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe), co zminimalizuje oddziaływanie na te grupę zwierząt.
- 2.10. Powiadomić Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o planowanych pracach z dwumiesięcznym wyprzedzeniem celem umożliwienia w razie konieczności przeorganizowania narzędzi połowowych przez rybaków.
- 2.11. Zapewnić posiadanie odpowiednich procedur oraz nadzór archeologiczny podczas prowadzenia prac w przypadku natrafienia na obiekt, dotychczas nie zlokalizowany, który może zostać uznany jako obiekt zabytkowy w celu zminimalizowania potencjalnego oddziaływania na obiekt dziedzictwa kulturowego i podjęcia działań zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.12. Opracować i następnie wdrożyć plan usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb, łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących, wskazanych w rozstrzygnięciu decyzji.
- 2.13. W celu ograniczenia w fazie eksploatacji uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
 - a) na czas postoju kontenerowca przy nabrzeżu, jednostkę zasilac energią elektryczną z lądu;
 - b) użytkować sprzęt i jednostki pływające zapewniające ograniczenie emisji gazów i zanieczyszczeń, w pełni sprawne technicznie, posiadające szczelne układy hydrauliczne i napędowe i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - c) wyposażyć Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 3.1. Zaprojektować obudowę falochronu pod kątem możliwości wypoczywania na nim fok (w szczególności od strony południowej), przy uwzględnieniu ich izolacji od lądu – drapieżników lądowych i ludzi). Zaleca się by nachylenie skarp było najbardziej płaskie (o przekroju minimum 1:3 lub więcej np. 1:5) w jak największej części bez narzutów z gwiastobloków.
- 3.2. Zaprojektować właściwą organizację prac w części lądowej i morskiej inwestycji, poprzez unikanie nakładania się i piętrowania oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, kruszarek, przesiewczaczy i pojazdów transportowych, wibromotów, itp.
- 3.3. Zaprojektować obiektów terminala z zastosowaniem następujących rozwiązań minimalizujących wpływ oświetlenia na przelatującą ornitofaunę: energooszczędnej technologii LED; opraw oświetleniowych o specjalnej konstrukcji ukierunkowującej strumień światła; efektywnego sterowania wiązką i natężeniem oświetlenia.

4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Wykonać analizę porealizacyjną w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu na podstawie wytyczonych punktów kontrolnych przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania w ramach przeprowadzonych konsultacji transgranicznych, uwzględniających strefę uzdrowiskową występującą po stronie niemieckiej w miejscowości Ahlbeck.

5. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

5.1. Kontrolować pracę poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek, w tym poprzez montaż sygnalizacji pożaru SSP, oddymiania oraz włamania i kontroli dostępu, montaż systemu monitoringu wizyjnego CCT.

5.2. Prowadzić monitoring środowiska na terenie inwestycji oraz na terenie, na który przedsięwzięcie może oddziaływać, w następujący sposób:

5.2.1. Monitoring przedinwestycyjny inwestycji powinien objąć następujące zagadnienia:

a) Ichtiofauna. Przed rozpoczęciem prac inwestycyjnych, należy przeprowadzić połowy i analizy ichtioplanktonu, w celu określenia możliwości rozrodczych i sezonowości tarła ryb. Połowy te powinny być prowadzone na co najmniej 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanych kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w bezpośredniej bliskości planowanego falochronu, przez cały rok z częstotliwością co najmniej 1 raz w miesiącu (w okresie od października do lutego), natomiast od marca do września 2 razy w miesiącu w odstępach co 2 tygodnie. Ichtioplankton powinien być klasyfikowany pod względem taksonomicznym oraz badany pod względem zagęszczenia poszczególnych taksonów. Celem monitoringu jest umożliwienie szczegółowego sprecyzowania jakie gatunki i w jakim okresie rozradzają się w obszarze planowanej inwestycji oraz w jakich okresach i jakich gatunków larwy i stadia młodociane występują w tym rejonie.

b) Ssaki morskie. Monitoring ma na celu identyfikację obecności ssaków morskich morświnów i fok w obszarze planowanej inwestycji i w rejonie całego Świnoujścia oraz w okolicach pól odkładu urobku i będzie umożliwiał wskazanie działań mitygujących podczas etapu budowy inwestycji. Należy prowadzić pasywny monitoring akustyczny morświnów z użyciem autonomicznych detektorów „klików” typu C-POD. W obszarze inwestycji oraz w rejonie Świnoujścia należy umieścić co najmniej trzy detektory „klików” emitowanych przez morświny (C-POD). Dodatkowo należy zainstalować 3 urządzenia CPOD w dwóch różnych powierzchniach referencyjnych, zlokalizowanych, w zasięgu reakcji behawioralnej na wbijanie pali. Monitoring ssaków wykonać zgodnie z metodyką monitoringu gatunków publikowaną przez WIOŚ Państwowego Monitoringu Środowiska lub modyfikowaną na potrzeby i warunki danego miejsca obserwacji i gatunków w granicach przedsięwzięcia i sąsiedztwa. Monitoring powinien objąć okres 1 roku.

5.2.2. Monitoring na etapie budowy powinien objąć następujące zagadnienia:

a) Hałas podwodny. Monitoring ma na celu określenia poziomu hałasu. Należy prowadzić pomiary hałasu podwodnego z wykorzystaniem boi pomiarowych wyposażonych w dookólny hydrofon rejestrujący podwodne dźwięki w zakresie częstotliwości od 10 Hz do 20 Hz. Miejsce pomiaru, tj. pozycję boi mierzących szum otoczenia wyznaczyć w sposób umożliwiający ocenę poziomu hałasu podwodnego w obszarze Natura 2000

Ostoja na Zatoce pomorskiej, których przedmiotem ochrony jest morświn, poprzez zainstalowanie ich w odległości 200 m i 500 m od źródła dźwięku, zgodnie z wytycznymi Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2013, dalej jako BSH. Monitoring ma na celu uszczegółowienie modeli i weryfikacji stopnia oddziaływania hałasu antropogenicznego na faunę morską, przy zastosowaniu metod redukcji poziomu hałasu ((np. duże zasłony bąbelkowe (BBC), małe zasłony bąbelkowe (SBC), podwójne zasłony bąbelkowe (DBBC), hydro sound damper (HDC)), jak również zagwarantowanie takiego obniżenia poziomu hałasu, aby w granicach obszaru Natura 2000 wyznaczonych w celu ochrony morświnów nie przekraczać poziomu ekspozycji na dźwięk $SEL_{ss} = 140 \text{ dB re } 1 \mu\text{Pa}2\text{s}$ (ang. SEL single – strike). W przypadku, kiedy z pomiarów wynikać będzie przekroczeniem w odległości 200 m, ww. progu 140 dB, powodującego wystąpienie reakcji behawioralnej u morświnów, przerwane zostanie wiercenie i zastosowane zostaną dodatkowe działania minimalizujące w postaci kurtyny powietrznej (np. BBC, SBC, DBBC, HDC), do czasu, kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości 130 dB i po konsultacji z nadzorem przyrodniczym.

- b) Hałas akustyczny. Należy prowadzić pomiary emisji hałasu do środowiska w czasie prowadzenia intensywnych prac na terenie terminala oraz prac związanych z umacnianiem dna poprzez wbijanie pali i ścianek szczelnych, jak również w porze nocnej. Powyższe ma na celu umożliwienie podjęcia dodatkowych działań minimalizujących wpływ na najbliższą zabudowę mieszkaniową. Pomiary hałasu w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej powinny zostać wykonane także w okresie przerwy w pracach budowlanych, w celu prawidłowej oceny występującego w tym rejonie tła akustycznego (poziomu hałasu od wszystkich innych źródeł dźwięku). Wyniki monitoringu należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.
- c) Ichtyofauna. Badania powinny być prowadzone na bieżąco, nie rzadziej niż raz na tydzień. W rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni należy monitorować temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Odkład urobku w morzu będzie prowadzony pod nadzorem ichtiologicznym, jeżeli prace odkładu urobku będą prowadzone w okresie od marca do końca września. Nadzór ichtiologiczny w rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni będzie monitorował temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Gdy termika wody w rejonie miejsca odkładu urobku będzie utrzymywała się przez okres 7 dni w zakresie powyżej 6°C (wtedy można oczekiwać rozpoczęcia tarła śledzia rasy wiosennej). Wówczas, co najmniej 1 raz w tygodniu na kilkunastu stanowiskach badawczych uprzednio wyznaczonych przez ichtiologa należy regularnie prowadzić obserwacje dna przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku. Przy dużym zagęszczeniu złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku zostanie przerwany na okres do końca maja.
- d) Stan i jakość wody i dyspersji osadów. Prowadzić badania w trakcie prowadzenia prac czerpalnych i kłapowiskowych. Badania te w przypadku zawartości tlenu oraz zawiesiny należy prowadzić w trakcie prac refulacyjnych z częstotliwością 1 raz w tygodniu oraz w trakcie prac kłapowiskowych z częstotliwością 1 raz w tygodniu w okresie tarła ryb tj. od kwietnia do września (warunkowo od kwietnia do lipca, jeśli badania ichtioplanktonu

- nie wykażą obecności tarlisk ryb na obszarze kłapowisk). Analizy te powinno się dokonać wyznaczając 2-3 stanowiska badawcze w odległości 0,2 km od źródła emisji zawiesiny. Ponadto 1 raz w miesiącu w trakcie prac czerpalno-kłapowiskowych, należy przeprowadzić analizy obejmujące: zasolenie, BZT5, widzialność krążka Secchiego, chlorofilu „a”, azotanów, azotynów, azotu amonowego, azotu ogólnego, fosforanów i fosforu ogólnego. W przypadku zawartości tlenu przy dnie (w odległości 0,2 km od źródła) przy wartości poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężeń tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w punktach monitoringowych. W celu określenia warunków wyjściowych (naturalnego zmętnienia wody), monitoring powinien zostać rozpoczęty co najmniej 1 tydzień przed rozpoczęciem prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów. Monitoring dyspersji osadów powinien być prowadzony przez cały okres wykonywania prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów i kontynuowany przez 1 tydzień po ich zakończeniu.
- e) obecności ssaków morskich oraz ichtiofauny w przypadku detonacji amunicji. Celem monitoringu jest ocena skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i środków zaradczych w przypadku detonacji amunicji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb. Metody stosowane podczas monitorowania powinny obejmować: w stosunku do ryb: prowadzenie badań sonarowych z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb celem dostosowania czasu usuwania amunicji lub zastosowania metod odstraszających, natomiast w stosunku do ssaków morskich: prowadzenie obserwacji wizualnych przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączonych z Pasywnym Monitoringiem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM). Detektory PAM powinny zostać rozmieszczone w taki sposób, aby możliwe było stwierdzenie czy ssaki morskie znajdują się w strefie potencjalnego wystąpienia PTS. Monitoring należy rozpocząć co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuować do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie. Monitoring wizualny powinien być ograniczony do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia. W przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana. Jeżeli przed planowanym usuwaniem niewybuchów zostanie stwierdzona obecność ssaków morskich, detonacja powinna zostać przesunięta w czasie. W przypadku konieczności detonacji w trybie niezaplanowanym, zastosowane zostaną łącznie działania takie jak: obserwacje wizualne, pasywny Monitoring Akustyczny oraz odstraszanie ssaków morskich bezpośrednio przed detonacją np. za pomocą pingerów.

5.2.3. Monitoring na etapie eksploatacji powinien objąć następujące zagadnienia:

- a) Ichtyofauna. Przeprowadzić badania ichtiofauny zarówno w stadiach dorosłych, ale również ichtioplanktonu w szczególności ichtioplanktonu w rejonach stanowiących miejsca prac refulacyjno-kłapowiskowych. Celem monitoringu jest ocena wpływu planowanej inwestycji na zmiany w składzie i strukturze ichtiofauny. Należy prowadzić roczne (z częstotliwością 4 razy do roku) badania ichtiologiczne po zakończeniu prac. Badania te powinny być przeprowadzone na 2 stanowiskach (transektach) w okolicy kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanego falochronu. Należy je prowadzić w 4 sezonach badawczych (wiosna, lato, jesień i zima). Złowione ryby

powinny być zaklasyfikowane do gatunku. Należy zmierzyć masę całkowitą połowu oraz masę zbiorczą osobników poszczególnych gatunków w połowie. W zależności od wielkości połowu należy zmierzyć wszystkie osobniki danego gatunku w próbie bądź pobrać reprezentatywną próbę do takiego pomiaru. Wielkości i jakość prób pobranych w celu dokonania pomiarów i analiz szczegółowych musi odpowiadać powszechnie obowiązującym metodom przeprowadzania tego typu badań ichtiologicznych. Prowadzone badania powinny być uzupełnione analizą statystyk połowowych dla przedmiotowego akwenu oraz obserwacją prowadzonych połowów rybackich. Monitoringiem należy również objąć gatunki inwazyjne, ze szczególnym uwzględnieniem babki byczej

- b) Monitoring bentosu. Monitoring ma na celu ocenę wpływu budowy konstrukcji podwodnych na stan ochrony siedlisk i zachowanie różnorodności biologicznej na obszarze inwestycji poprzez kontrolę zasiedlania powierzchni, określenia składu gatunkowego porośli i innych organizmów kolonizujących powierzchnię. Badanie podstawowe musi obejmować następujące elementy zgrupowań bentosowych: infauna, czyli typowe zgrupowania makrozoobentosu (w tym: skład i liczba gatunków, dominacja, frekwencja, liczebność / zagęszczenie, biomasa), makrofity, czyli glony i roślinność wyższa (dotyczy rejonu/stacji w strefie eufotycznej - do 20 metrów głębokości, w zakresie składu i liczby gatunków, pokrycie dna, biomasa), oraz organizmy poroślowe wraz ze stowarzyszoną fauną na nowo utworzonej „sztucznej rafie” (w tym: skład i liczbę gatunków, pokrycie dna, biomasa). Dodatkowo badaniami należy objąć gatunki inwazyjne. Badania te należy prowadzić w 1, 3. i 5 roku funkcjonowania, co pozwoli na określenie kierunków zmian w biocenozach. Badania powinny się rozpocząć tuż po zakończeniu inwestycji i być kontynuowane do czasu osiągnięcia pełnej odbudowy zniszczonego zespołu i/lub ukształtowania zespołu poroślowego, tj. w okresie 5 lat (tj. do czasu odbudowy struktury ilościowej najdłużej żyjących gatunków — małży). Stacje poboru makrozoobentosu z dna powinny być wyznaczone w osi prądu przydenne. Badania makrozoobentosu dna miękkiego powinny być prowadzone zgodnie ze standardowymi metodykami - HELCOM COMBINE, 2014, a flory i fauny poroślowej zgodnie z metodyką Kruk-Dowgiałło i in., 2010.
- c) Monitoring zmian linii brzegowej. Monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na linię brzegową wybrzeża. Badaniami należy objąć obszar pomiędzy falochronem osłonowym LNG ok. 423 kmU a 420 kmU. Pomiary należy prowadzić przez okres minimum 5 lat i wykonywać je co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. ponadto raz w roku należy również rozszerzyć zakres wykonania ortofotomapy, NMT i NMPT o obszar od granicy zachodniej RP do 419 kmU. Kontrolę pomiarów należy oprzeć o sieć punktów reperowych, umieszczonych w odległości co 1 km, rozlokowanych wzdłuż brzegu na granicy obszaru. W trakcie pomiarów należy przeprowadzić pomiar kontrolny na reperach oraz na plaży, koronie wydmy i w zagłębieniach międzywydmowych, w siatce regularnej, w odległości co najmniej 100 m wzdłuż brzegu, za pomocą GNSS RTK/RTN z dokładnością +/- 1 cm. Dla uzyskania jednolitego modelu terenu należy pomiar wysokościowy uzupełnić o dane batymetryczne do głębokości 5 m p.p.m. uzyskane za pomocą echosondy, w siatce nie mniej niż co 5 m. Na każdym profilu, maksymalna odległość pomiędzy kolejnymi punktami pomiaru głębokości powinna wynosić co najmniej 1 m. Dokładność określania

pozycji na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu pozycjonowania powinna wynosić $\pm 0,5$ m. Dokładność określania wysokości na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu pozycjonowania powinna wynosić poniżej 3 cm, zaś dokładność określania głębokości poniżej < 5 cm. Pomiary dla każdej serii pomiarowej powinny być wykonywane w zbliżonych warunkach stanu morza, ale przy stanie morza w miejscu pomiaru nie większym niż 2st.B. Podczas wykonywania pomiarów batymetrycznych należy opisać warunki pogodowe (wiatr, falowanie, widoczność), panujące przy rozpoczęciu i zakończeniu każdego dnia pomiarów oraz co 4-6 godzin w trakcie dnia pomiarowego. Pomiar poziomu wody należy wykonywać na podstawie pomiarów GNSS RTK/RTN. Wysokości elipsoidalne wyznaczone na podstawie pomiarów satelitarnych GNSS, powinny być przeliczane do państwowego układu wysokościowego PL-EVRF2007-NH na podstawie modelu quasi geoidy opublikowanej przez Główny Urząd Geodezji i kartografii (<http://www.gugik.gov.pl/bip/prawo/modele-danych>). Wszelkie pozyskane dane powinny być zapisane w aktualnie obowiązującym układzie danych przestrzennych w PL-2000 natomiast dane wysokościowe w układzie PL-EVRF2007-NH. Pomiary wykonywać należy co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. Analizę zmian zachodzących w rzeźbie dna i przemieszczania się materiału należy wykonać każdorazowo połączoną szczegółową mapę rzeźby terenu oraz dna obejmującą obszar objęty monitoringiem. Na podstawie pozyskanych danych (NMT) należy wyznaczyć chwilowe położenie linii wody, linię podstawy wydmy i linię wyznaczającą wierzchołek wydmy oraz opracować mapy różnic zmian rzeźby terenu a także mapy zmian pokrycia terenu w oparciu o sklasyfikowaną chmurę punktów LiDAR. Ponadto należy opracować mapy zmiany szerokości plaży, zmiany położenia linii podstawy wydmy oraz obliczyć zmiany objętości materiału osadowego. W ramach monitoringu należy wykonać: ortofotomapę, numeryczny model terenu (NMT) i numeryczny model pokrycia terenu (NMTP) oraz sklasyfikowaną chmurę punktów, opracowane na podstawie wysokorozdzielczych (o rozdzielczości poniżej 5cm) danych uzyskanych z zapisów LiDAR. Wykonawca badań powinien dostarczyć również pliki źródłowe oraz ślady przemieszczania się jednostek w trakcie wykonywania pomiarów zawierające lokalizację i kierunek.

- 5.3. Monitoring przedinwestycyjny należy wykonać jednorazowo przed rozpoczęciem prac, przy czym wymagać będzie powtórzenia, jeśli prace budowlane nie zostaną podjęte w ciągu roku od jego zrealizowania.
- 5.4. Przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie wyniki monitoringu wraz z propozycją działań zapobiegawczych lub minimalizujących, w razie zaistnienia takiej konieczności, w postaci:
 - raportów okresowych, w ciągu 3 miesięcy od zakończenia danego roku badań;
 - raportów końcowych (podsumowujących cały cykl badawczy) - w ciągu 6 miesięcy po zakończeniu badań dla danego zasobu środowiska.
- 5.5. W przypadku wykazania w raporcie okresowym lub końcowym znaczących negatywnych oddziaływań na dany zasób środowiska lub stwierdzenia innych istotnych zagrożeń dla środowiska, w raporcie z monitoringu zaproponować działania zapobiegawcze lub minimalizujące, proponowany sposób wdrażania i kontroli rezultatów. Natomiast w przypadku nieoczekiwanego, niekontrolowanego wystąpienia wyraźnych zmian w stanie zachowania siedlisk przyrodniczych jak i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych

ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, co może mieć znaczący wpływ na elementy środowiska przyrodniczego należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz przedstawić fachową ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian, zawierającą przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom: fachową ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (każdorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż jeden miesiąc od sporządzenia oceny.

- 5.6. Raporty końcowe z monitoringu danego zasobu środowiska redagować w układzie dwóch części: pierwsza część: wyniki badań z danego okresu; druga - porównanie wyników z ustaleniami zawartymi w raporcie stanowiącym podstawę wydania niniejszej decyzji oraz w niniejszej decyzji, celem przeprowadzenia prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na określony zasób środowiska.
 - 5.7. Program monitoringu wraz ze wskazaniem metodyki jego przeprowadzenia oraz terminów przedkładania jego wyników tutejszemu organowi, należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie przed jego rozpoczęciem. Przy ustalaniu zakresu monitoringu należy uwzględnić założenia zawarte w treści uzasadniania niniejszej decyzji, informacje zebrane podczas prac nad raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz inne dane dotyczących środowiska przyrodniczego analizowanego terenu.
 - 5.8. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o przedłużeniu terminu prowadzenia monitoringu, zmianę jego zakresu lub zastosowaniu innych działań minimalizujących.
6. **Należy wykonać analizę porealizacyjną** w zakresie emisji hałasu. Analizę należy przeprowadzić po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, a pomiary wykonać podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca. Pomiary powinny umożliwić ocenę rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. Wyniki analizy porealizacyjnej wraz z zaproponowanymi w razie potrzeby działaniami minimalizującymi należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy. Analiza powinna również uwzględnić oddziaływanie transgraniczne.
7. **Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny** oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) w zakresie wpływu hałasu podwodnego na ssaki morskie i ichtiofaunę ze szczególnym uwzględnieniem morświna podczas etapu budowy inwestycji uwzględniające wszystkie prace ingerujące w dno morskie (głównie związane z posadowieniem ścianek szczelnych, pali czy utwardzeniem konstrukcji mola kontenerowego) wraz ze wskazaniem konkretnych działań mitygujących w stosunku do tych grup zwierząt. W tym celu należy opracować koncepcję izolacji dźwiękowej przed podjęciem prac budowlanych, zawierającej takie informacje jak: rodzaj zastosowanej kurtyny, lokalizacja pomiarów, definicje przekroczenia maksymalnego poziomu dźwięku, czas, w którym należy przerwać operację.

I.C. Dla części przedsięwzięcia zlokalizowanej w obszarze morskim obejmującej molo kontenerowe:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

1.1. W skład części morskiej przedsięwzięcia obejmującej molo kontenerowe (realizowane w dwóch fazach) będą wchodziły:

- a) nabrzeże kontenerowe – eksploatacyjne o długości ok. 1300 m, wraz z niezbędnym wyposażeniem umożliwiającym składowanie oraz przeładunek kontenerów, jak również wyposażenie terminala w sprzęt przeładunkowy umożliwiający obsługę statków;
- b) nabrzeże kontenerowe - odcinek nasadowy, o długości ok. 110 m, wraz z niezbędnym wyposażeniem;
- c) pirs kontenerowy - konstrukcja płytowa o długości ok. 100 m i szerokości nadbudowy ok. 30 m, oparta na nośnych elementach; obiekt zaprojektowany na przedłużeniu projektowanego nabrzeża przeładunkowego, przedłużający nabrzeże o ok. 100 m i pełniący następujące funkcje: dodatkowa osłona dla propagacji fali z kierunku NE do proj. basenu portowego, wydłużenie linii cumowniczo-odbojowej głównego nabrzeża portu, fundamentów dla świateł nawigacyjnych (w tym sektorowego);
- d) obudowa północna mola kontenerowego - konstrukcja o długości ok. 300 m; pełniąca funkcję rozpraszania energii falowania przychodzącego z sektora NE, jak i eliminowania fali odbitej idącej w kierunku basenu portowego;
- e) północna i wschodnia obudowa mola kontenerowego – konstrukcja zaprojektowana; od czoła mola kontenerowego w części północnej na długości ok. 175, natomiast od strony wschodniej na długości ok. 1040 m;
- f) wschodnia obudowa mola kontenerowego - konstrukcja stanowiąca wschodnią obudowę mola kontenerowego na odcinku południowym i łącząca się z opaską brzegową wschodnią;
- g) nabrzeże techniczne o długości ok. 120 m, wykonane na południowym zamknięciu basenu portowego;
- h) konstrukcje obudowy brzegu - konstrukcje hydrotechniczne obudowy mola kontenerowego wraz z zabezpieczeniem brzegów zaprojektowane dla dwóch faz budowy: Faza 1 – Faza budowy konstrukcji hydrotechnicznych wystarczająca dla załadownienia mola kontenerowego; Faza 2 – Faza budowy konstrukcji hydrotechnicznych docelowa;
- i) opaska brzegowa zachodnia o długości ok. 50 m - konstrukcja umocnienia brzegowego biegnąca równolegle do brzegu;
- j) obudowa zamykająca o długości ok. 86 m - konstrukcja umocnienia brzegowego, łącząca projektowaną przystań dla małych jednostek (nabrzeże pomocnicze) z lądem;
- k) nabrzeże pomocnicze (Etap II) i opaska zachodnia Etapu I – konstrukcja łącząca nasadę mola kontenerowego z obudową zamykającą stanowiącą umocnienie brzegu na odcinku o długości ok. 120 m. Konstrukcja posadowiona na głębokości technicznej ok. 8,0 m. Na wysokości zakończenia zachodniej obudowy mola kontenerowego, w części lądowej, projektuje się wykonać w I Etapie opaskę brzegową o długości ok. 50 m;
- l) opaska brzegowa wschodnia – konstrukcja o długości ok. 150 m, biegnąca od zakończenia narzutowej części obudowy mola kontenerowego równolegle do linii brzegowej;
- m) oznakowanie nawigacyjne – znaki nawigacyjne na falochronie osłonowym oraz molu kontenerowym, na załamaniach proj. toru wejściowego projektowane jest ustawienie pławy wytyczającej obszary pogłębionego akwenu.

- n) Pozostałe obiekty niezbędne do funkcjonowania mola:
- przeładunkowy układ torowy na molo kontenerowym oraz komunikacji drogowej pomiędzy poszczególnymi obiektami na terenie terminala wraz z parkingami wewnętrznymi;
 - infrastruktura techniczna (gazowa, wodna, kanalizacja sanitarna i deszczowa; elektryczna i teletechniczna);
 - pole składowe kontenerów ciekących - miejsce na kontenery ciekące, wyposażone w bezodpływowy dwupłaszczowy podziemny zbiornik o pojemności max. 50 m³ z czujnikiem napełnienia zbiornika.
 - kwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 34 oraz § 3 ust. 1 pkt 72 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).
- 1.2. Molo kontenerowe zlokalizowane jest na działkach ewidencyjnych: 206 i 5 obręb Warszów 16 oraz w granicach morza terytorialnego.
- 1.3. Szczegółowa charakterystyka mola kontenerowego została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, natomiast lokalizacja w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

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

- 2.1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty ichtiologa i zoologa w odniesieniu do gatunków zwierząt morskich, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac podczas zastosowania kurtyn hałasowych i przesłon ograniczających rozprzestrzenianie się osadów.
- 2.2. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
- a) prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej, jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi i jednocześnie nie powodujących uciążliwości na terenach chronionych akustycznie (ciągłe monitorowanie emisji hałasu na tych terenach);
 - b) opracować harmonogram realizacji prac uwzględniający unikanie nakładania się prac generujących duże oddziaływanie akustyczne, ze szczególnym uwzględnieniem prac przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami;
 - c) stosować sprzęt i jednostki pływające w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - d) wyłączać nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas;
 - e) stosować urządzenia i maszyny używane do prac budowlanych w tym prac ziemnych na terenie mola kontenerowego (tj.: maszyny transportowe, przesiewacze, kruszarki, koparki taśmociągi) o napędzie elektrycznym celem ograniczenia emisji NO do 50% lub więcej;
 - f) Podczas realizacji mola kontenerowego stosować nowoczesne maszyny w tym z napędem elektrycznym dla maszyn transportowych, przesiewaczy, kruszarek i koparek

a także mechanicznych taśmociągów, celem zminimalizowania emisji NO do 50% lub więcej. W sytuacji nadmiernego pylenia przerwać prace prowadzone przy udziale maszyn wydzielających emisję bądź zmniejszyć ich pracującą liczbę do obniżenia zapylenia.

- 2.3. Zorganizować zaplecze budowy na terenie załadowionym przeznaczonym pod molo kontenerowe w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności:
 - a) utwardzić i pokryć geomembraną nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, miejsc przeznaczonych do serwisowania pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca do tankowania pojazdów itp. oraz wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów neutralizujących ewentualny rozlew substancji ropopochodnych;
 - b) w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych (np. ulewne deszcze) w uzasadnionych przypadkach zadaszyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane, dla których istnieje ryzyko wypłukiwania substancji i ich ewentualnej infiltracji do gruntu i odpady niebezpieczne;
 - c) utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;
 - d) wodę pitną dostarczać w beczkowozach i w butelkach;
 - e) ścieki socjalno - bytowe magazynować w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i następnie zagospodarowywać je zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.4. Podczas prowadzenia prac zapewnić odpowiednią ilość zapór przeciwozlewowych na wodzie, zapobiegających niekontrolowanemu wyciekowi substancji ropopochodnych.
- 2.5. Zaplanować harmonogram robót budowlanych w sposób uwzględniający całoroczny sezon wypoczynkowy panujący w Świnoujściu obejmujący strefę uzdrowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem letniego intensywnego sezonu wypoczynkowego panującego od 1 maja do 1 października;
- 2.6. Zastosować znaki informujące i ostrzegające o prowadzeniu prac budowlanych.
- 2.7. Zaplanować czas intensywnego transportu drogowego na potrzeby budowy inwestycji poza sezonem turystycznym (tj. poza okresem lipiec - sierpień).
- 2.8. Wprowadzić następujące działania minimalizujące rozprzestrzenianie się osadów:
 - a) prace związane z budową portu, tj. w szczególności dot. odkładu urobku na kłapowiskach, nie należy prowadzić w intensywnych warunkach hydrometeorologicznych, w tym przy dość silnych wiatrach (5°B);
 - b) dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych, a przy wystąpieniu silnych wiatrów z kierunków od W do N oraz od E do S zastosowania przesłon (w tym np. tzw. kurtyny typu II, średniego) rozwieszonych na odpowiedniej (zawietrznej, czyli zaprądowej) granicy obszaru prowadzenia robót, redukujących natężenie rozprzestrzeniania się zawiesiny; poszczególne ekrany (kurtyny) połączone powinny być ze sobą za pomocą łączników, które zapobiegać będą powstawaniu przerw między sekcjami; konstrukcja ta powinna być zakotwiona do dna akwenu przy pomocy kotwic dennych i lin kotwicznych.
 - c) zastosować mechaniczny sprzęt do prac pogłębiarskich (np. pogłębiarki podsiębierne) wyposażony w rury umożliwiające odprowadzenie urobku na dno pola odkładu, z uniknięciem kłapowania bezpośrednio pod powierzchnię wody, jak również prowadzenie monitoringu jakości wód oraz rozprzestrzenienia się osadów;
 - d) w przypadku stwierdzenia uruchamiania się podczas robót czerpalnych znacznych ilości gruntów spoistych, przy wystąpieniu wiatrów z kierunków od NE do SE należy

zastosować przesłony (tzw. kurtyny) rozwieszone na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót, ograniczające rozprzestrzenianie się zawiesiny;

2.9. Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ichtiofauny:

- a) prace związane z odkładaniem urobku na kłapowiskach należy wykonywać poza okresem tarlisk ryb, tj. poza okresem kwiecień-wrzesień. Przy czym dopuszcza się w okresie od 1 lipca składowanie urobku na kłapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu w ramach prowadzonego monitoringu inwestycyjnego nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw gatunków ryb innych niż śledź rasy wiosennej wycierających się w okresie od lipca do września, przy jednoczesnym zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów;
- b) w przypadku anormalnych temperatur wody w marcu w Zatoce Pomorskiej, gdy termika wody na głębokości 0,5-1,0 m pod powierzchnią wody w rejonie kłapowiska będzie utrzymywała się przez okres 7 dni powyżej 6°C, a tym samym umożliwiła rozpoczęcia się procesu tarła śledzia rasy wiosennej, prace na kłapowisku należy przerwać lub składować urobek jednocześnie regularnie prowadząc (co najmniej 1-2 razy w tygodniu), obserwacje dna w promieniu 100 m od kłapowiska przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując odpowiedni czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku; w przypadku dużego zagęszczenia złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku należy przerwać na okres do końca maja;
- c) przy pracach refulacyjnych i kłapowiskowych powodujących powstawanie nadmiernej ilości zawiesiny należy zastosować kurtyny (tzw. przysłony) stanowiące barierę w przenikaniu drobnych cząstek unoszących się w toni wodnej poza obszar prac inwestycyjnych. W miejscach o większym prądzie należy zastosować kurtyny o podwójnych pływakach i podwójnym, wzmocnionym kotwieniu; w przypadku prowadzenia prac refulacyjnych jednocześnie w kilku miejscach oddalonych od siebie, należy zastosować oddzielne kurtyny dla każdego z punktów (np. pracującej pogłębiarki). Konstrukcja kurtyny i sposób jej rozstawienia powinna być skonsultowana z nadzorem ichtiologicznym i uzależniona od warunków hydromorfologicznych miejsc prac refulacyjnych oraz kłapowiska; w przypadku zauważenia ryb po rozstawieniu i zamknięciu obiektu kurtyną, należy je odłowić i przenieść w inne miejsce charakteryzujące się zbliżonymi warunkami środowiskowymi;
- d) w przypadku przekroczenia zawartości zawiesiny w wodzie w odległości 0,2 km od źródła emisji powyżej 200 mg/l, należy przerwać prace refulacyjno-kłapowiskowe na co najmniej 48h. W przypadku zawartości tlenu przy dnie w odległości 0,2 km od źródła poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężenia tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w ramach prowadzonego monitoringu jakości wód;
- e) należy stosować technologie pozyskiwania i składowania refulatu ograniczające zamulanie wody, w tym poprzez stosowanie pogłębiarek ssących z mechanicznym lub hydraulicznym spajaniem urobku.

2.10. Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ssaków morskich, ichtiofauny i ptaków podczas prac z ciężkim sprzętem ingerujących w dno morskie (w szczególności przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami):

- a) każdorazowo przystępując do prac rozpoczynać je tzw. procedurą „soft start” (łagodny rozruch) czyli zaczynając od kilku uderzeń o mniejszej sile i stopniowe zwiększanie siły uderzenia, a w konsekwencji stopniowe zwiększanie natężenia hałasu lub procedurą "rozpędzania (ang. rump-up procedure)". Wzrost mocy następować musi stopniowo w czasie kilkunastu minut. Po tym czasie prace wykonywać do końca wbicia pala instalacji ze standardową mocą;
- b) zaprojektować i zastosować rozwiązania techniczne w postaci kurtyny powietrznej lub innych tego typu środków mitygujących (np. osłony izolacyjne, w tym: system IHC-NMS, system skorupa Beka (ang. Beka Shell), systemu HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers); technika wibropalowania czy tzw. „Blue piling”), minimalizujące oddziaływanie hałasu podwodnego na gatunki zwierząt morskich, gwarantujące takie obniżenie jego poziomu, aby w odległości 200 m i 500 m od źródła (np. przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami) w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej nie przekraczać poziomu ekspozycji na dźwięk wynoszący 140 dB. W przypadku, kiedy z pomiarów hałasu wynikać będzie przekroczenie ww. progu, należy przerwać prace. O sytuacji takiej poinformować niezwłocznie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska, nie później niż w terminie 7 dni od wystąpienia zdarzenia. Dalsze prace będzie można kontynuować po wdrożeniu uzgodnionych pisemnie z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska działań, wykluczających wystąpienie przekroczeń hałasu;
- c) stopniowo wykonywać prace budowlane poszczególnych etapów posadowienia konstrukcji hydrotechnicznych w celu ograniczenia rozchodzenia się dźwięków w wodzie, przy czym w miarę możliwości w pierwszej kolejności realizować prace od zewnątrz i stopniowo zapełniać akwen konstrukcjami w kierunku brzegu;
- d) należy przeprowadzić czasowe odstraszenie morświnów z rejonu inwestycji przed pracami mogącymi mieć negatywny wpływ na ich system echolokacji, np. przy użyciu: akustycznych urządzeń odstraszających: ADD – tzw. „pingery”, AHD, urządzeń ostrzegawczych typu PAL, sonary lub inne;
- e) prace hydrotechniczne (wznoszenie konstrukcji morskich) w akwenu morskim należy rozpocząć w okresie od początku września do połowy stycznia, tj. poza okresem ważnym dla ssaków morskich.

2.11. W stosunku do ssaków morskich, detonację obiektów pochodzenia wojskowego (ang. unexploded ordnance, UXO) należy przeprowadzić poza sezonem letnim celem ograniczenia ryzyka obrażeń od fali wybuchu i PTS wśród populacji morświnów występującej w rejonie przedsięwzięcia w okresie letnim. W przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się prowadzenie detonacji w ciągu całego roku wyłącznie po potwierdzeniu braku występowania ww. grupy zwierząt przez obserwatorów ssaków morskich. W obu przypadkach należy łącznie:

- a) prowadzić obserwacje wizualne przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączone z Pasywnym Monitorowaniem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) stanowiącym uzupełnienie obserwacji wizualnych prowadzonych przez MMO, opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM) oraz wyspecjalizowanego oprogramowania przetwarzającego wykryte przez hydrofony dźwięki, przy uwzględnieniu następujących założeń:
 - umieszczenia detektorów w sposób umożliwiający stwierdzenie obecności ssaków morskich w strefie potencjalnego wystąpienia PTS,

- rozmieszczenia detektorów w sposób uwzględniający warunki batymetryczne, masy ładunku wybuchowego oraz pory roku;
 - rozpoczęcia prowadzenia obserwacji co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuowania jej do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie;
 - ograniczenia obserwacji wizualnych do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia, natomiast w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana.
- b) Zastosować wspomagająco urządzenia akustyczne służące do odstraszenia fok oraz morświnów (np. pingery, sonary lub inne) i/lub izolujące propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe)
- 2.12. Przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej należy prowadzić badania sonarowe z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb, celem ewentualnej zmiany terminu usuwania amunicji, a jeśli to nie będzie możliwe to zastosowania metod odstraszących lub izolujących propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe), co zminimalizuje oddziaływanie na te grupę zwierząt.
- 2.13. Powiadomić Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o planowanych pracach z dwumiesięcznym wyprzedzeniem celem umożliwienia w razie konieczności przeorganizowania narzędzi połowowych przez rybaków.
- 2.14. Zapewnić posiadanie odpowiednich procedur oraz nadzór archeologiczny podczas prowadzenia prac w przypadku natrafienia na obiekt, dotychczas nie zlokalizowany, który może zostać uznany jako obiekt zabytkowy w celu zminimalizowania potencjalnego oddziaływania na obiekt dziedzictwa kulturowego i podjęcia działań zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.15. Opracować i następnie wdrożyć plan usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb, łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących, wskazanych w rozstrzygnięciu decyzji.
- 2.16. W celu ograniczenia w fazie eksploatacji uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
- a) na czas postoju kontenerowca przy nabrzeżu, jednostkę zasilac energią elektryczną z lądu;
 - b) użytkować sprzęt i jednostki pływające zapewniające ograniczenie emisji gazów i zanieczyszczeń, w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - c) wyposażać Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym.
- 2.17. Odcieki z miejsca składowania kontenerów ciekących należy ująć w wydzielony system kanalizacyjny połączony z bezodpływowym dwupłaszczowym podziemnym zbiornikiem, wyposażonym w czujnik napelnienia zbiornika.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 3.1. Wyposażać molo kontenerowe w miejsce na kontenery potencjalnie ciekące oddzielone od reszty powierzchni poprzez odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni, z którego odcieki

- zostaną ujęte w wydzielony system kanalizacyjny połączonym z dwupłaszczowym podziemnym zbiornikiem.
- 3.2. Zaprojektować obudowę mola pod kątem możliwości wypoczywania na nim fok (w szczególności od strony południowej), przy uwzględnieniu ich izolacji od lądu – drapieżników lądowych i ludzi). Zaleca się by nachylenie skarp było najbardziej płaskie (o przekroju minimum 1:3 lub więcej np. 1:5) w jak największej części bez narzutów z gwiadobloków.
 - 3.3. Zaprojektować odprowadzanie ścieków z zaplecza kuchennego do sieci kanalizacji sanitarnej, po wcześniejszym przejściu przez odtłuszczownik.
 - 3.4. Zaprojektować odprowadzanie ścieków z posadzki warsztatu, myjni i stacji paliw do sieci kanalizacji sanitarnej, po wcześniejszym ich podczyszczeniu w urządzeniach i zespołach podczyszczających wyposażonych w osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych.
 - 3.5. Zaprojektować odprowadzanie wód opadowych pochodzących z utwardzeń dróg komunikacyjnych do szczelnej kanalizacji deszczowej po wcześniejszym ich podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających składających się z piaskownika i separatora substancji ropopochodnych, a następnie do gruntu za pomocą zbiorników rozsączających.
 - 3.6. Zaprojektować zbiorniki buforowe pokrywające zapotrzebowanie terminala na wodę do spożycia oraz do gaszenia pożaru jako szczelne zbiorniki podziemne wykonane z tworzywa sztucznego.
 - 3.7. Zaprojektować właściwą organizację prac w części morskiej inwestycji, poprzez unikanie nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, kruszarek, przesiewaczy i pojazdów transportowych, wibromłotów, itp.
 - 3.8. Zaprojektować lokalizację stacjonarnych pyłomierzy i przepływomierzy celem ciągłego pomiaru zapylenia i gazów pochodzących z maszyn i prac ziemnych na terenie budowy w części lądowej i morskiej inwestycji; w przypadku niekorzystnych wyników należy przerwać i wdrożyć działania mitygujące, np. poprzez zmniejszenie ilości pracującego sprzętu.
 - 3.9. Wyposażyć terminal w system instalacji teletechnicznych w tym m.in. w system sygnalizacji pożaru SSP i oddymiania, system monitoringu wizyjnego CCTV (ze szczególnym uwzględnieniem zbiorników buforowych przeznaczonych na wodę pitną), kanalizację kablową dla potrzeb sieci systemów teletechnicznych, sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb teleinformatyki z wydzieleniem sieci dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego, sieć okablowania strukturalnego dla potrzeb Wifi dla systemu pozycjonowania kontenerów, system sygnalizacji włamania i kontroli dostępu, system wsparcia podejścia statków (nawigacji), skanery dla systemu awizacji czy bramki radiometryczne.
 - 3.10. Dla wód opadowych odprowadzanych do morza należy przewidzieć retencję wód (zbiorniki, retencja kanałowa).
 - 3.11. Wyposażyć molo kontenerowe (pirs) w trzy niezależne systemy kanalizacji deszczowej.
 - 3.12. Zapotrzebowanie terminala kontenerowego na wodę należy realizować z miejskiej sieci wodociągowej.
 - 3.13. Zaprojektowanie obiektów terminala z zastosowaniem następujących rozwiązań minimalizujących wpływ oświetlenia na przelatującą ornitofaunę: energooszczędnej technologii LED; opraw oświetleniowych o specjalnej konstrukcji ukierunkowującej strumień światła; efektywnego sterowania wiązką i natężeniem oświetlenia.

4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Wykonać analizę porealizacyjną w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu na podstawie wytyczonych punktów kontrolnych przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania w ramach przeprowadzonych konsultacji transgranicznych, uwzględniających strefę uzdrowskową występującą po stronie niemieckiej w miejscowości Ahlbeck.

5. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

5.1. Kontrolować pracę poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek, w tym poprzez montaż sygnalizacji pożaru SSP, oddymiania oraz włamania i kontroli dostępu, montaż systemu monitoringu wizyjnego CCT w tym obejmującego ogrodzony teren z lokalizacją zbiorników buforowych do spożycia.

5.2. Prowadzić monitoring środowiska na terenie inwestycji oraz na terenie, na który przedsięwzięcie może oddziaływać, w następujący sposób:

5.2.1. Monitoring przedinwestycyjny inwestycji powinien objąć następujące zagadnienia:

a) Ichtiofauna. Przed rozpoczęciem prac inwestycyjnych, należy przeprowadzić połowy i analizy ichtioplanktonu, w celu określenia możliwości rozrodczych i sezonowości tarła ryb. Połowy te powinny być prowadzone na co najmniej 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanych kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w bezpośredniej bliskości planowanego falochronu, przez cały rok z częstotliwością co najmniej 1 raz w miesiącu (w okresie od października do lutego), natomiast od marca do września 2 razy w miesiącu w odstępach co 2 tygodnie. Ichtioplankton powinien być klasyfikowany pod względem taksonomicznym oraz badany pod względem zagęszczenia poszczególnych taksonów. Celem monitoringu jest umożliwienie szczegółowego sprecyzowania jakie gatunki i w jakim okresie rozradzają się w obszarze planowanej inwestycji oraz w jakich okresach i jakich gatunków larwy i stadia młodociane występują w tym rejonie.

b) Ssaki morskie. Monitoring ma na celu identyfikację obecności ssaków morskich morświnów i fok w obszarze planowanej inwestycji i w rejonie całego Świnoujścia oraz w okolicach pól odkładu urobku i będzie umożliwiał wskazanie działań mitygujących podczas etapu budowy inwestycji. Należy prowadzić pasywny monitoring akustyczny morświnów z użyciem autonomicznych detektorów „klików” typu C-POD. W obszarze inwestycji oraz w rejonie Świnoujścia należy umieścić co najmniej trzy detektory „klików” emitowanych przez morświny (C-POD). Dodatkowo należy zainstalować 3 urządzenia CPOD w dwóch różnych powierzchniach referencyjnych, zlokalizowanych, w zasięgu reakcji behawioralnej na wbijanie pali. Monitoring ssaków wykonać zgodnie z metodyką monitoringu gatunków publikowaną przez WIOŚ Państwowego Monitoringu Środowiska lub modyfikowaną na potrzeby i warunki danego miejsca obserwacji i gatunków w granicach przedsięwzięcia i sąsiedztwa. Monitoring powinien objąć okres 1 roku.

5.2.2. Monitoring na etapie budowy powinien objąć następujące zagadnienia:

a) Hałas podwodny. Monitoring ma na celu określenia poziomu hałasu. Należy prowadzić pomiary hałasu podwodnego z wykorzystaniem boi pomiarowych wyposażonych w dookólny hydrofon rejestrujący podwodne dźwięki w zakresie częstotliwości od 10 Hz do 20 Hz. Miejsce pomiaru, tj. pozycję boi mierzących szum otoczenia wyznaczyć w sposób umożliwiający ocenę poziomu hałasu podwodnego w obszarze Natura 2000

Ostoja na Zatoce pomorskiej, których przedmiotem ochrony jest morświn, poprzez zainstalowanie ich w odległości 200 m i 500 m od źródła dźwięku, zgodnie z wytycznymi Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2013, dalej jako BSH. Monitoring ma na celu uszczegółowienie modeli i weryfikacji stopnia oddziaływania hałasu antropogenicznego na faunę morską, przy zastosowaniu metod redukcji poziomu hałasu ((np. duże zasłony bąbelkowe (BBC), małe zasłony bąbelkowe (SBC), podwójne zasłony bąbelkowe (DBBC), hydro sound damper (HDC)), jak również zagwarantowanie takiego obniżenia poziomu hałasu, aby w granicach obszaru Natura 2000 wyznaczonych w celu ochrony morświnów nie przekraczać poziomu ekspozycji na dźwięk $SEL_{ss} = 140 \text{ dB re } 1 \mu\text{Pa}^2\text{s}$ (ang. SEL single – strike). W przypadku, kiedy z pomiarów wynikać będzie przekroczeniem w odległości 200 m, ww. progu 140 dB, powodującego wystąpienie reakcji behawioralnej u morświnów, przerwane zostanie wiercenie i zastosowane zostaną dodatkowe działania minimalizujące w postaci kurtyny powietrznej (np. BBC, SBC, DBBC, HDC), do czasu kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości 130 dB i po konsultacji z nadzorem przyrodniczym.

- b) Hałas akustyczny. Należy prowadzić pomiary emisji hałasu do środowiska w czasie prowadzenia intensywnych prac na terenie terminala oraz prac związanych z umacnianiem dna poprzez wbijanie pali i ścianek szczelnych, jak również w porze nocnej. Powyższe ma na celu umożliwienie podjęcia dodatkowych działań minimalizujących wpływ na najbliższą zabudowę mieszkaniową. Pomiary hałasu w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej powinny zostać wykonane także w okresie przerwy w pracach budowlanych, w celu prawidłowej oceny występującego w tym rejonie tła akustycznego (poziomu hałasu od wszystkich innych źródeł dźwięku). Wyniki monitoringu należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.
- c) Ichtiofauna. Badania powinny być prowadzone na bieżąco, nie rzadziej niż raz na tydzień. W rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni należy monitorować temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Odkład urobku w morzu będzie prowadzony pod nadzorem ichtiologicznym, jeżeli prace odkładu urobku będą prowadzone w okresie od marca do końca września. Nadzór ichtiologiczny w rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni będzie monitorował temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Gdy termika wody w rejonie miejsca odkładu urobku będzie utrzymywała się przez okres 7 dni w zakresie powyżej 6°C (wtedy można oczekiwać rozpoczęcia tarła śledzia rasy wiosennej). Wówczas, co najmniej 1 raz w tygodniu na kilkunastu stanowiskach badawczych uprzednio wyznaczonych przez ichtiologa należy regularnie prowadzić obserwacje dna przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku. Przy dużym zagęszczeniu złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku zostanie przerwany na okres do końca maja.
- d) Stan i jakość wody i dyspersji osadów. Prowadzić badania w trakcie prowadzenia prac czerpalnych i kłapowiskowych. Badania te w przypadku zawartości tlenu oraz zawiesiny należy prowadzić w trakcie prac refulacyjnych z częstotliwością 1 raz w tygodniu oraz w trakcie prac kłapowiskowych z częstotliwością 1 raz w tygodniu w okresie tarła ryb tj. od kwietnia do września (warunkowo od kwietnia do lipca, jeśli badania

ichtioplanktonu nie wykażą obecności tarlisk ryb na obszarze klapowisk). Analizy te powinno się dokonać wyznaczając 2-3 stanowiska badawcze w odległości 0,2 km od źródła emisji zawiesiny. Ponadto 1 raz w miesiącu w trakcie prac czepalno-klapowiskowych, należy przeprowadzić analizy obejmujące: zasolenie, BZT5, widzialność krążka Secchiego, chlorofilu „a”, azotanów, azotynów, azotu amonowego, azotu ogólnego, fosforanów i fosforu ogólnego. W przypadku zawartości tlenu przy dnie (w odległości 0,2 km od źródła) przy wartości poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężeń tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w punktach monitoringowych. W celu określenia warunków wyjściowych (naturalnego zmętnienia wody), monitoring powinien zostać rozpoczęty co najmniej 1 tydzień przed rozpoczęciem prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów. Monitoring dyspersji osadów powinien być prowadzony przez cały okres wykonywania prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów i kontynuowany przez 1 tydzień po ich zakończeniu.

- e) obecności ssaków morskich oraz ichtiofauny w przypadku detonacji amunicji. Celem monitoringu jest ocena skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i środków zaradczych w przypadku detonacji amunicji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb. Metody stosowane podczas monitorowania powinny obejmować: w stosunku do ryb: prowadzenie badań sonarowych z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb celem dostosowania czasu usuwania amunicji lub zastosowania metod odstrasżających, natomiast w stosunku do ssaków morskich: prowadzenie obserwacji wizualnych przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączonych z Pasywnym Monitoringiem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM). Detektory PAM powinny zostać rozmieszczone w taki sposób, aby możliwe było stwierdzenie, czy ssaki morskie znajdują się w strefie potencjalnego wystąpienia PTS. Monitoring należy rozpocząć co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuować do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie. Monitoring wizualny powinien być ograniczony do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia. W przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana. Jeżeli przed planowanym usuwaniem niewybuchów zostanie stwierdzona obecność ssaków morskich, detonacja powinna zostać przesunięta w czasie. W przypadku konieczności detonacji w trybie niezaplanowanym, zastosowane zostaną łącznie działania takie jak: obserwacje wizualne, pasywny Monitoring Akustyczny oraz odstrasżanie ssaków morskich bezpośrednio przed detonacją np. za pomocą pingerów.

5.2.3. Monitoring na etapie eksploatacji powinien objąć następujące zagadnienia:

- a) Ichtiofauna. Przeprowadzić badania ichtiofauny zarówno w stadiach dorosłych, ale również ichtioplanktonu w szczególności ichtioplanktonu w rejonach stanowiących miejsca prac refulacyjno-klapowiskowych. Celem monitoringu jest ocena wpływu planowanej inwestycji na zmiany w składzie i strukturze ichtiofauny. Należy prowadzić roczne (z częstotliwością 4 razy do roku) badania ichtiologiczne po zakończeniu prac. Badania te powinny być przeprowadzone na 2 stanowiskach (transektach) w okolicy klapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanego falochronu.

Należy je prowadzić w 4 sezonach badawczych (wiosna, lato, jesień i zima). Złowione ryby powinny być zaklasyfikowane do gatunku. Należy zmierzyć masę całkowitą połowu oraz masę zbiorczą osobników poszczególnych gatunków w połowie. W zależności od wielkości połowu należy zmierzyć wszystkie osobniki danego gatunku w próbie, bądź pobrać reprezentatywną próbę do takiego pomiaru. Wielkości i jakość prób pobranych w celu dokonania pomiarów i analiz szczegółowych musi odpowiadać powszechnie obowiązującym metodom przeprowadzania tego typu badań ichtiologicznych. Prowadzone badania powinny być uzupełnione analizą statystyk połowowych dla przedmiotowego akwenu oraz obserwacją prowadzonych połowów rybackich. Monitoringiem należy również objąć gatunki inwazyjne, ze szczególnym uwzględnieniem babki byczej

- b) Monitoring bentosu. Monitoring ma na celu ocenę wpływu budowy konstrukcji podwodnych na stan ochrony siedlisk i zachowanie różnorodności biologicznej na obszarze inwestycji poprzez kontrolę zasiedlania powierzchni, określenia składu gatunkowego porośli i innych organizmów kolonizujących powierzchnię. Badanie podstawowe musi obejmować następujące elementy zgrupowań bentosowych: infauna, czyli typowe zgrupowania makrozoobentosu (w tym: skład i liczba gatunków, dominacja, frekwencja, liczebność / zagęszczenie, biomasa), makrofity, czyli glony i roślinność wyższa, oraz organizmy poroślowe wraz ze stowarzyszoną fauną na nowo utworzonej „sztucznej rafie” (w tym: skład i liczbę gatunków, pokrycie dna, biomasa). Dodatkowo badaniami należy objąć gatunki inwazyjne. Badania te należy prowadzić w 1, 3. i 5 roku funkcjonowania, co pozwoli na określenie kierunków zmian w biocenozach. Badania powinny się rozpocząć tuż po zakończeniu inwestycji i być kontynuowane do czasu osiągnięcia pełnej odbudowy zniszczonego zespołu i/lub ukształtowania zespołu poroślowego, tj. w okresie 5 lat (tj. do czasu odbudowy struktury ilościowej najdłużej żyjących gatunków — małży). Stacje poboru makrozoobentosu z dna powinny być wyznaczone w osi prądu przydenne. Badania makrozoobentosu dna miękkiego powinny być prowadzone zgodnie ze standardowymi metodykami - HELCOM COMBINE, 2014, a flory i fauny poroślowej zgodnie z metodyką Kruk-Dowgiałło i in., 2010.
- c) Monitoring zmian linii brzegowej. Monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na linię brzegową wybrzeża. Badaniami należy objąć obszar pomiędzy falochronem osłonowym LNG ok. 423 kmU a 420 kmU. Pomiary należy prowadzić przez okres minimum 5 lat i wykonywać je co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. ponadto raz w roku należy również rozszerzyć zakres wykonania ortofotomapy, NMT i NMPT o obszar od granicy zachodniej RP do 419 kmU. Kontrolę pomiarów należy oprzeć o sieć punktów reperowych, umieszczonych w odległości co 1 km, rozlokowanych wzdłuż brzegu na granicy obszaru. W trakcie pomiarów należy przeprowadzić pomiar kontrolny na reperach oraz na plaży, koronie wydmy i w zagłębieniach międzywydmowych, w siatce regularnej, w odległości co najmniej 100 m wzdłuż brzegu, za pomocą GNSS RTK/RTN z dokładnością +/- 1 cm. Dla uzyskania jednolitego modelu terenu należy pomiar wysokościowy uzupełnić o dane batymetryczne do głębokości 5 m p.p.m. uzyskane za pomocą echosondy, w siatce nie mniej niż co 5 m. Na każdym profilu, maksymalna odległość pomiędzy kolejnymi punktami pomiaru głębokości powinna wynosić co najmniej 1 m. Dokładność określania pozycji na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu

pozycjonowania powinna wynosić $\pm 0,5$ m. Dokładność określania wysokości na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu pozycjonowania powinna wynosić poniżej 3 cm, zaś dokładność określania głębokości poniżej < 5 cm. Pomiary dla każdej serii pomiarowej powinny być wykonywane w zbliżonych warunkach stanu morza, ale przy stanie morza w miejscu pomiaru nie większym niż 2st.B. Podczas wykonywania pomiarów batymetrycznych należy opisać warunki pogodowe (wiatr, falowanie, widoczność), panujące przy rozpoczęciu i zakończeniu każdego dnia pomiarów oraz co 4-6 godzin w trakcie dnia pomiarowego. Pomiar poziomu wody należy wykonywać na podstawie pomiarów GNSS RTK/RTN. Wysokości elipsoidalne wyznaczone na podstawie pomiarów satelitarnych GNSS, powinny być przeliczane do państwowego układu wysokościowego PL-EVRF2007-NH na podstawie modelu quasi geoidy opublikowanej przez Główny Urząd Geodezji i kartografii (<http://www.gugik.gov.pl/bip/prawo/modele-danych>). Wszelkie pozyskane dane powinny być zapisane w aktualnie obowiązującym układzie danych przestrzennych w PL-2000 natomiast dane wysokościowe w układzie PL-EVRF2007-NH. Pomiary wykonywać należy co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. Analizę zmian zachodzących w rzeźbie dna i przemieszczania się materiału należy wykonać każdorazowo połączoną szczegółową mapę rzeźby terenu oraz dna obejmującą obszar objęty monitoringiem. Na podstawie pozyskanych danych (NMT) należy wyznaczyć chwilowe położenie linii wody, linię podstawy wydmy i linię wyznaczającą wierzchołek wydmy oraz opracować mapy różnic zmian rzeźby terenu a także mapy zmian pokrycia terenu w oparciu o sklasyfikowaną chmurę punktów LiDAR. Ponadto należy opracować mapy zmiany szerokości plaży, zmiany położenia linii podstawy wydmy oraz obliczyć zmiany objętości materiału osadowego. W ramach monitoringu należy wykonać: ortofotomapę, numeryczny model terenu (NMT) i numeryczny model pokrycia terenu (NMTP) oraz sklasyfikowaną chmurę punktów, opracowane na podstawie wysokorozdzielczych (o rozdzielczości poniżej 5cm) danych uzyskanych z zapisów LiDAR. Wykonawca badań powinien dostarczyć również pliki źródłowe oraz ślady przemieszczania się jednostek w trakcie wykonywania pomiarów zawierające lokalizację i kierunek.

- 5.3. Monitoring przedinwestycyjny należy wykonać jednorazowo przed rozpoczęciem prac, przy czym wymagać będzie powtórzenia, jeśli prace budowlane nie zostaną podjęte w ciągu roku od jego zrealizowania.
- 5.4. Przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie wyniki monitoringu wraz z propozycją działań zapobiegawczych lub minimalizujących, w razie zaistnienia takiej konieczności, w postaci:
 - raportów okresowych, w ciągu 3 miesięcy od zakończenia danego roku badań;
 - raportów końcowych (podsumowujących cały cykl badawczy) - w ciągu 6 miesięcy po zakończeniu badań dla danego zasobu środowiska.
- 5.5. W przypadku wykazania w raporcie okresowym lub końcowym znaczących negatywnych oddziaływań na dany zasób środowiska lub stwierdzenia innych istotnych zagrożeń dla środowiska, w raporcie z monitoringu zaproponować działania zapobiegawcze lub minimalizujące, proponowany sposób wdrażania i kontroli rezultatów. Natomiast w przypadku nieoczekiwanego, niekontrolowanego wystąpienia wyraźnych zmian w stanie zachowania siedlisk przyrodniczych jak i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych

- ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, co może mieć znaczący wpływ na elementy środowiska przyrodniczego należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz przedstawić fachową ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian, zawierającą przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom: fachową ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (każdorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż jeden miesiąc od sporządzenia oceny.
- 5.6. Raporty końcowe z monitoringu danego zasobu środowiska redagować w układzie dwóch części: pierwsza część: wyniki badań z danego okresu; druga - porównanie wyników z ustaleniami zawartymi w raporcie stanowiącym podstawę wydania niniejszej decyzji oraz w niniejszej decyzji, celem przeprowadzenia prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na określony zasób środowiska.
- 5.7. Program monitoringu wraz ze wskazaniem metodyki jego przeprowadzenia oraz terminów przedkładania jego wyników tutemu organowi, należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie przed jego rozpoczęciem. Przy ustalaniu zakresu monitoringu należy uwzględnić założenia zawarte w treści uzasadniania niniejszej decyzji, informacje zebrane podczas prac nad raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz inne dane dotyczących środowiska przyrodniczego analizowanego terenu.
- 5.8. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o przedłużeniu terminu prowadzenia monitoringu, zmianę jego zakresu lub zastosowaniu innych działań minimalizujących.
6. **Należy wykonać analizę porealizacyjną** w zakresie emisji hałasu. Analizę należy przeprowadzić po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, a pomiary wykonać podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca. Pomiary powinny umożliwić ocenę rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. Wyniki analizy porealizacyjnej wraz z zaproponowanymi w razie potrzeby działaniami minimalizującymi należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy. Analiza powinna również uwzględnić oddziaływanie transgraniczne.
7. **Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny** oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) w zakresie wpływu hałasu podwodnego na ssaki morskie i ichtiofaunę ze szczególnym uwzględnieniem morświna podczas etapu budowy inwestycji uwzględniające wszystkie prace ingerujące w dno morskie (głównie związane z posadowieniem ścianek szczelnych, pali czy utwardzeniem konstrukcji mola kontenerowego) wraz ze wskazaniem konkretnych działań mitygujących w stosunku do tych grup zwierząt. W tym celu należy opracować koncepcję izolacji dźwiękowej przed podjęciem prac budowlanych, zawierającej takie informacje jak: rodzaj zastosowanej kurtyny, lokalizacja pomiarów, definicje przekroczenia maksymalnego poziomu dźwięku, czas w którym należy przerwać operację.

I.D. Dla części przedsięwzięcia zlokalizowanej w obszarze morskim obejmującej basen portowy i tor wejściowy do terminala:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1. W skład części morskiej przedsięwzięcia obejmującej basen portowy i tor wejściowy do terminala wchodzi basen portowy wraz z obrotnicą o maks. średnicy $\varnothing=800\text{m}$ o głębokościach do rzędnej -14,5 m oraz tor wejściowy do terminala o długości ok. 2100 m (od obrotnicy do istniejącego toru), o głębokości do rzędnej -14,5 m
– kwalifikowane jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).
- 1.2. Część morska przedsięwzięcia obejmująca basen portowy i tor wejściowy zlokalizowana jest w granicach morza terytorialnego oraz działki 172 obręb Warszów 11 i 206 obręb Warszów 16.
- 1.3. Szczegółowa charakterystyka części morskiej przedsięwzięcia obejmującej basen portowy i tor wejściowy została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, natomiast lokalizacja w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

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

- 2.1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty ichtiologa i zoologa w odniesieniu do pozostałych gatunków zwierząt morskich, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac podczas zastosowania kurtyn hałasowych i przesłon ograniczających rozprzestrzenianie się osadów.
- 2.2. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
 - a) prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej, jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi i jednocześnie nie powodujących uciążliwości na terenach chronionych akustycznie (ciągłe monitorowanie emisji hałasu na tych terenach);
 - b) opracować harmonogram realizacji prac uwzględniający unikanie nakładania się prac generujących duże oddziaływanie akustyczne, ze szczególnym uwzględnieniem prac przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibromłotami;
 - c) stosować sprzęt i jednostki pływające w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - d) wyłączać nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas;
 - e) stosować urządzenia i maszyny używane do prac budowlanych w tym prac ziemnych na terenie mola kontenerowego (tj.: maszyny transportowe, przesiewacze, kruszarki, koparki taśmociągi) o napędzie elektrycznym celem ograniczenia emisji NO do 50% lub więcej;
- 2.3. Podczas prowadzenia prac zapewnić odpowiednią ilość zapór przeciwozlewowych na wodzie, zapobiegających niekontrolowanemu wyciekowi substancji ropopochodnych.

- 2.4. Zaplanować harmonogram robót budowlanych w sposób uwzględniający całoroczny sezon wypoczynkowy panujący w Świnoujściu obejmujący strefę uzdrowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem letniego intensywnego sezonu wypoczynkowego panującego od 1 maja do 1 października;
- 2.5. Zastosować znaki informujące i ostrzegające o prowadzeniu prac budowlanych.
- 2.6. Wprowadzić następujące działania minimalizujące rozprzestrzenianie się osadów:
- a) prace związane z budową portu, tj. w szczególności dot. odkładu urobku na kłapowiskach, nie należy prowadzić w intensywnych warunkach hydrometeorologicznych, w tym przy dość silnych wiatrach (5°B);
 - b) dostosować harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych, a przy wystąpieniu silnych wiatrów z kierunków od W do N oraz od E do S zastosowania przesłon (w tym np. tzw. kurtyny typu II, średniego) rozwieszonych na odpowiedniej (zawietrznej, czyli zaprądowej) granicy obszaru prowadzenia robót, redukujących natężenie rozprzestrzeniania się zawiesiny; poszczególne ekrany (kurtyny) połączone powinny być ze sobą za pomocą łączników, które zapobiegać będą powstawaniu przerw między sekcjami; konstrukcja ta powinna być zakotwiona do dna akwenu przy pomocy kotwic dennych i lin kotwicznych.
 - c) zastosować mechaniczny sprzęt do prac pogłębiarskich (np. pogłębiarki podsiębierne) wyposażony w rury umożliwiające odprowadzenie urobku na dno pola odkładu, z uniknięciem kłapowania bezpośrednio pod powierzchnię wody, jak również prowadzenie monitoringu jakości wód oraz rozprzestrzenienia się osadów;
 - d) w przypadku stwierdzenia uruchamiania się podczas robót czerpalnych znacznych ilości gruntów spoistych, przy wystąpieniu wiatrów z kierunków od NE do SE należy zastosować przesłony (tzw. kurtyny) rozwieszane na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót, ograniczające rozprzestrzenianie się zawiesiny;
- 2.7. Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ichtiofauny:
- a) prace związane z odkładaniem urobku na kłapowiskach należy wykonywać poza okresem tarlisk ryb, tj. poza okresem kwiecień-wrzesień. Przy czym dopuszcza się w okresie od 1 lipca składowanie urobku na kłapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu w ramach prowadzonego monitoringu inwestycyjnego nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw gatunków ryb innych niż śledź rasy wiosennej wycierających się w okresie od lipca do września, przy jednoczesnym zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów;
 - b) w przypadku anormalnych temperatur wody w marcu w Zatoce Pomorskiej, gdy termika wody na głębokości 0,5-1,0 m pod powierzchnią wody w rejonie kłapowiska będzie utrzymywała się przez okres 7 dni powyżej 6°C , a tym samym umożliwiła rozpoczęcia się procesu tarła śledzia rasy wiosennej, prace na kłapowisku należy przerwać lub składować urobek jednocześnie regularnie prowadząc (co najmniej 1-2 razy w tygodniu), obserwacje dna w promieniu 100 m od kłapowiska przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując odpowiedni czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku; w przypadku dużego zagęszczenia złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku należy przerwać na okres do końca maja;
 - c) przy pracach refulacyjnych i kłapowiskowych powodujących powstawanie nadmiernej ilości zawiesiny należy zastosować kurtyny (tzw. przysłony) stanowiące barierę w przenikaniu drobnych cząstek unoszących się w toni wodnej poza obszar prac

inwestycyjnych. W miejscach o większym prądzie należy zastosować kurtyny o podwójnych pływakach i podwójnym, wzmocnionym kotwieniu; w przypadku prowadzenia prace refulacyjnych jednocześnie w kilku miejscach oddalonych od siebie, należy zastosować oddzielne kurtyny dla każdego z punktów (np. pracującej pogłębiarki). Konstrukcja kurtyny i sposób jej rozstawienia powinna być skonsultowana z nadzorem ichtiologicznym i uzależniona od warunków hydromorfologicznych miejsc prac refulacyjnych oraz kłapowiska; w przypadku zauważenia ryb po rozstawieniu i zamknięciu obiektu kurtyną, należy je odłowić i przenieść w inne miejsce charakteryzujące się zbliżonymi warunkami środowiskowymi;

- d) w przypadku przekroczenia zawartości zawiesiny w wodzie w odległości 0,2 km od źródła emisji powyżej 200 mg/l, należy przerwać prace refulacyjno-kłapowiskowe na co najmniej 48h. W przypadku zawartości tlenu przy dnie w odległości 0,2 km od źródła poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężenia tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w ramach prowadzonego monitoringu jakości wód;
- e) należy stosować technologie pozyskiwania i składowania refulatu ograniczające zamulanie wody, w tym poprzez stosowanie pogłębiarek ssących z mechanicznym lub hydraulicznym spajaniem urobku.

2.8. W stosunku do ssaków morskich, detonację obiektów pochodzenia wojskowego (ang. unexploded ordnance, UXO) należy przeprowadzić poza sezonem letnim celem ograniczenia ryzyka obrażeń od fali wybuchu i PTS wśród populacji morświnów występującej w rejonie przedsięwzięcia w okresie letnim. W przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się prowadzenie detonacji w ciągu całego roku wyłącznie po potwierdzeniu braku występowania ww. grupy zwierząt przez obserwatorów ssaków morskich. W obu przypadkach należy łącznie:

- a) prowadzić obserwacje wizualne przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączone z Pasywnym Monitorowaniem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) stanowiącym uzupełnienie obserwacji wizualnych prowadzonych przez MMO, opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM) oraz wyspecjalizowanego oprogramowania przetwarzającego wykryte przez hydrofony dźwięki, przy uwzględnieniu następujących założeń:
 - umieszczenia detektorów w sposób umożliwiający stwierdzenie obecności ssaków morskich w strefie potencjalnego wystąpienia PTS,
 - rozmieszczenia detektorów w sposób uwzględniający warunki batymetryczne, masy ładunku wybuchowego oraz pory roku;
 - rozpoczęcia prowadzenia obserwacji co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuowania jej do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie;
 - ograniczenia obserwacji wizualnych do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia, natomiast w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana.
- b) Zastosować wspomagająco urządzenia akustyczne służące do odstraszenia fok oraz morświnów (np. pingery, sonary lub inne) i/lub izolujące propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe).

- 2.9. Przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej należy prowadzić badania sonarowe z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb, celem ewentualnej zmiany terminu usuwania amunicji, a jeśli to nie będzie możliwe to zastosowania metod odstraszających lub izolujących propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe), co zminimalizuje oddziaływanie na tę grupę zwierząt.
- 2.10. Powiadomić Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o planowanych pracach z dwumiesięcznym wyprzedzeniem celem umożliwienia w razie konieczności przeorganizowania narzędzi połowowych przez rybaków.
- 2.11. Zapewnić posiadanie odpowiednich procedur oraz nadzór archeologiczny podczas prowadzenia prac w przypadku natrafienia na obiekt, dotychczas nie zlokalizowany, który może zostać uznany jako obiekt zabytkowy w celu zminimalizowania potencjalnego oddziaływania na obiekt dziedzictwa kulturowego i podjęcia działań zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.12. Opracować i następnie wdrożyć plan usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb, łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących, wskazanych w rozstrzygnięciu decyzji.
- 2.13. W celu ograniczenia w fazie eksploatacji uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:
 - a) na czas postoju kontenerowca przy nabrzeżu, jednostkę zasilac energią elektryczną z lądu;
 - b) użytkować sprzęt i jednostki pływające zapewniające ograniczenie emisji gazów i zanieczyszczeń, w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane osoby;
 - c) wyposażyć Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Prowadzić prace czerpalne w obszarze toru wejściowego do terminala przy wiatrach wiejących w kierunku zachodnim do 4⁰B.

4. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

- 4.1. Kontrolować pracę poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek.
- 4.2. Prowadzić monitoring środowiska na terenie inwestycji oraz na terenie, na który przedsięwzięcie może oddziaływać, w następujący sposób:
 - 4.2.1. Monitoring przedinwestycyjny inwestycji powinien objąć następujące zagadnienia:
 - a) Ichtiofauna. Przed rozpoczęciem prac inwestycyjnych, należy przeprowadzić połowy i analizy ichtioplanktonu, w celu określenia możliwości rozrodczych i sezonowości tarła ryb. Połowy te powinny być prowadzone na co najmniej 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanych kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w bezpośredniej bliskości planowanego falochronu, przez cały rok z częstotliwością co najmniej 1 raz w miesiącu (w okresie od października do lutego), natomiast od marca do września 2 razy w miesiącu w odstępach co 2 tygodnie. Ichtioplankton powinien być klasyfikowany pod względem taksonomicznym oraz badany pod względem zagęszczenia poszczególnych taksonów. Celem monitoringu jest umożliwienie szczegółowego sprecyzowania jakie

gatunki i w jakim okresie rozradzają się w obszarze planowanej inwestycji oraz w jakich okresach i jakich gatunków larwy i stadia młodociane występują w tym rejonie.

4.2.2. Monitoring na etapie budowy powinien objąć następujące zagadnienia:

- a) Ichtyofauna. Badania powinny być prowadzone na bieżąco, nie rzadziej niż raz na tydzień. W rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni należy monitorować temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Odkład urobku w morzu będzie prowadzony pod nadzorem ichtiologicznym, jeżeli prace odkładu urobku będą prowadzone w okresie od marca do końca września. Nadzór ichtiologiczny w rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni będzie monitorował temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Gdy termika wody w rejonie miejsca odkładu urobku będzie utrzymywała się przez okres 7 dni w zakresie powyżej 6°C (wtedy można oczekiwać rozpoczęcia tarła śledzia rasy wiosennej). Wówczas, co najmniej 1 raz w tygodniu na kilkunastu stanowiskach badawczych uprzednio wyznaczonych przez ichtiologa należy regularnie prowadzić obserwacje dna przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku. Przy dużym zagęszczeniu złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku zostanie przerwany na okres do końca maja.
- b) Stan i jakość wody i dyspersji osadów. Prowadzić badania w trakcie prowadzenia prac czerpalnych i kłapowiskowych. Badania te w przypadku zawartości tlenu oraz zawiesiny należy prowadzić w trakcie prac refulacyjnych z częstotliwością 1 raz w tygodniu oraz w trakcie prac kłapowiskowych z częstotliwością 1 raz w tygodniu w okresie tarła ryb tj. od kwietnia do września (warunkowo od kwietnia do lipca, jeśli badania ichtioplanktonu nie wykażą obecności tarłisk ryb na obszarze kłapowisk). Analizy te powinno się dokonać wyznaczając 2-3 stanowiska badawcze w odległości 0,2 km od źródła emisji zawiesiny. Ponadto 1 raz w miesiącu w trakcie prac czerpalno-kłapowiskowych, należy przeprowadzić analizy obejmujące: zasolenie, BZT5, widzialność krążka Secchiego, chlorofilu „a”, azotanów, azotynów, azotu amonowego, azotu ogólnego, fosforanów i fosforu ogólnego. W przypadku zawartości tlenu przy dnie (w odległości 0,2 km od źródła) przy wartości poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężeń tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w punktach monitoringowych. W celu określenia warunków wyjściowych (naturalnego zmętnienia wody), monitoring powinien zostać rozpoczęty co najmniej 1 tydzień przed rozpoczęciem prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów. Monitoring dyspersji osadów powinien być prowadzony przez cały okres wykonywania prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów i kontynuowany przez 1 tydzień po ich zakończeniu.
- c) obecności ssaków morskich oraz ichtyofauny w przypadku detonacji amunicji. Celem monitoringu jest ocena skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i środków zaradczych w przypadku detonacji amunicji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb. Metody stosowane podczas monitorowania powinny obejmować: w stosunku do ryb: prowadzenie badań sonarowych z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb celem dostosowania czasu usuwania amunicji lub zastosowania metod odstraszających, natomiast w stosunku do ssaków morskich: prowadzenie obserwacji wizualnych przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie

z metodyką określoną przez komisję JNCC połączonych z Pasywnym Monitoringiem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM). Detektory PAM powinny zostać rozmieszczone w taki sposób, aby możliwe było stwierdzenie, czy ssaki morskie znajdują się w strefie potencjalnego wystąpienia PTS. Monitoring należy rozpocząć co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuować do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie. Monitoring wizualny powinien być ograniczony do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia. W przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana. Jeżeli przed planowanym usuwaniem niewybuchów zostanie stwierdzona obecność ssaków morskich, detonacja powinna zostać przesunięta w czasie. W przypadku konieczności detonacji w trybie niezaplanowanym, zastosowane zostaną łącznie działania takie jak: obserwacje wizualne, pasywny Monitoring Akustyczny oraz odstraszanie ssaków morskich bezpośrednio przed detonacją np. za pomocą pingerów.

4.2.3. Monitoring na etapie eksploatacji powinien objąć następujące zagadnienia:

- a) Ichtyofauna. Przeprowadzić badania ichtyofauny zarówno w stadiach dorosłych, ale również ichtioplanktonu w szczególności ichtioplanktonu w rejonach stanowiących miejsca prac refulacyjno-klapowiskowych. Celem monitoringu jest ocena wpływu planowanej inwestycji na zmiany w składzie i strukturze ichtyofauny. Należy prowadzić roczne (z częstotliwością 4 razy do roku) badania ichtiologiczne po zakończeniu prac. Badania te powinny być przeprowadzone na 2 stanowiskach (transektach) w okolicy klapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanego falochronu. Należy je prowadzić w 4 sezonach badawczych (wiosna, lato, jesień i zima). Złowione ryby powinny być zaklasyfikowane do gatunku. Należy zmierzyć masę całkowitą połowu oraz masę zbiorczą osobników poszczególnych gatunków w połowie. W zależności od wielkości połowu należy zmierzyć wszystkie osobniki danego gatunku w próbie, bądź pobrać reprezentatywną próbę do takiego pomiaru. Wielkości i jakość prób pobranych w celu dokonania pomiarów i analiz szczegółowych musi odpowiadać powszechnie obowiązującym metodom przeprowadzania tego typu badań ichtiologicznych. Prowadzone badania powinny być uzupełnione analizą statystyk połowowych dla przedmiotowego akwenu oraz obserwacją prowadzonych połowów rybackich. Monitoringiem należy również objąć gatunki inwazyjne, ze szczególnym uwzględnieniem babki byczej
- 4.3. Monitoring przedinwestycyjny należy wykonać jednorazowo przed rozpoczęciem prac, przy czym wymagać będzie powtórzenia, jeśli prace budowlane nie zostaną podjęte w ciągu roku od jego zrealizowania.
- 4.4. Przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie wyniki monitoringu wraz z propozycją działań zapobiegawczych lub minimalizujących, w razie zaistnienia takiej konieczności, w postaci:
 - raportów okresowych, w ciągu 3 miesięcy od zakończenia danego roku badań;
 - raportów końcowych (podsumowujących cały cykl badawczy) - w ciągu 6 miesięcy po zakończeniu badań dla danego zasobu środowiska.
- 4.5. W przypadku wykazania w raporcie okresowym lub końcowym znaczących negatywnych oddziaływań na dany zasób środowiska lub stwierdzenia innych istotnych zagrożeń dla środowiska, w raporcie z monitoringu proponować działania zapobiegawcze lub minimalizujące, proponowany sposób wdrażania i kontroli rezultatów. Natomiast w przypadku nieoczekiwanego, niekontrolowanego wystąpienia wyraźnych zmian w stanie

zachowania siedlisk przyrodniczych jak i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, co może mieć znaczący wpływ na elementy środowiska przyrodniczego należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz przedstawić fachową ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian, zawierającą przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom: fachową ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (každorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż jeden miesiąc od sporządzenia oceny.

- 4.6. Raporty końcowe z monitoringu danego zasobu środowiska redagować w układzie dwóch części: pierwsza część: wyniki badań z danego okresu; druga - porównanie wyników z ustaleniami zawartymi w raporcie stanowiącym podstawę wydania niniejszej decyzji oraz w niniejszej decyzji, celem przeprowadzenia prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na określony zasób środowiska.
- 4.7. Program monitoringu wraz ze wskazaniem metodyki jego przeprowadzenia oraz terminów przedkładania jego wyników tutejszemu organowi, należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie przed jego rozpoczęciem. Przy ustalaniu zakresu monitoringu należy uwzględnić założenia zawarte w treści uzasadniania niniejszej decyzji, informacje zebrane podczas prac nad raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz inne dane dotyczących środowiska przyrodniczego analizowanego terenu.
- 4.8. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o przedłużeniu terminu prowadzenia monitoringu, zmianę jego zakresu lub zastosowaniu innych działań minimalizujących.

5. Dla części przedsięwzięcia zlokalizowanej w obszarze morskim obejmującej basen portowy i tor wejściowy do terminala, nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

II. Na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) - zwanej dalej K.p.a., nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

III. Integralną część decyzji stanowią poniższe załączniki:

Załącznik nr 1 - Charakterystyka całego przedsięwzięcia.

Załącznik nr 2 - Lokalizacja przedsięwzięcia

Załącznik nr 3 - Ustosunkowanie się do uwag i wniosków złożonych podczas konsultacji społecznych w tym z postępowania w kontekście transgranicznego oddziaływania przeprowadzonego zgodnie Konwencją o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., zwanej dalej Konwencją z Espoo (Dz. U. z dnia 3 grudnia 1991 r.).

Załącznik nr 4 – Lokalizacja obszaru objętego powiększeniem obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 w ramach kompensacji przyrodniczej

Uzasadnienie

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., za pośrednictwem Pana Damiana Spieczynskiego, w dniu 24.11.2020 r. (pismo z dnia 23.11.2023 r.) wystąpił do Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu. Do wniosku załączono:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Szczecin, październik 2020 r.) w formie elektronicznej na płycie CD (4 egzemplarze) wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym stanowiącym odrębny dokument;
- mapę 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;
- mapę sytuacyjno – wysokościową, obejmującą obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie;
- wypisy z rejestru gruntów w postaci papierowej i elektronicznej, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za pełnomocnictwo.

Jednocześnie we wniosku o wydanie decyzji, inwestor zwrócił się o nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 KPA

Inwestycja jest realizowana zgodnie z ustawą z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1635). Przedmiotem inwestycji jest budowa terminala kontenerowego w granicach portu morskiego w Świnoujściu ustanowionego rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 18 grudnia 2019 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu (Dz. U z 2022 r. poz. 1433). Wobec powyższego, pismem z dnia 27.11.2023 r., znak: WONS.OŚ.420.29.2020.KK.2, zgodnie z art. 20 ust. 2 ww. ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. zawiadomiono Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z uwagi na fakt, iż część inwestycji będzie realizowana na obszarze morskim, organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji, w myśl art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c oraz art. 75 ust. 7 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.) zwanej ustawą OOS jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Będąc zatem organem właściwym do wydania wspomnianej decyzji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przeanalizował przedłożone dokumenty pod względem formalnym i stwierdzając, że przedłożony wniosek jest niekompletny, pismem z dnia 27.11.2020 r., znak: WONS-OŚ. 420.29.2020.KK wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o następujące dokumenty:

- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym całym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 3a ustawy oos;
- wykaz działek inwestycyjnych i znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, celem weryfikacji kręgu stron postępowania oraz ustalenia organów współuczestniczących w postępowaniu;

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wyjaśnienia sposobu określenia zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru morskiego objętego inwestycją, w tym przedstawienia zakresu prac objętych niniejszym postępowaniem dot. Toru podejściowego do terminala kontenerowego oraz toru wejściowego do terminala kontenerowego w stosunku do parametrów toru istniejącego.

Powyższe dokumenty i wyjaśnienia przedłożono w dniu 15.12.2020 r.

Po skompletowaniu pod względem formalnym wniosku o wydanie wnioskowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tut. organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Z uwagi na fakt, iż na etapie złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach liczba stron postępowania przekraczała 10, stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy OOS, strony postępowania zawiadomione zostały o wszczęciu postępowania oraz o przebiegu postępowania na zasadach określonych w art. 49 ustawy K.p.a., tj. w drodze obwieszczeń. Zważywszy na terytorialny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, tut. organ upublicznił je zgodnie z przyjętym w urzędzie sposobem. O wszczęciu postępowania strony zawiadomione zostały obwieszczeniem z dnia 21.12.2020 r., znak: WONS.OŚ.420.29.2020.KK.3. Przedmiotowe obwieszczenie (oprócz powiadomienia na tablicy ogłoszeń oraz BIP urzędu), upublicznione zostało również na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Świnoujście, jak również w BIP tego urzędu. Pozostałe obwieszczenia zgodnie z informacją przedstawioną w ww. obwieszczeniu, zamieszczane były wyłącznie w BIP tut. urzędu.

Następnie tut. organ przystąpił do oceny merytorycznej przedłożonej dokumentacji. Po analizie przedłożonych dokumentów, pismem z dnia 24.12.2020 r. WONS-OŚ.420.29.2020.KK.6 wezwał inwestora do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji, m.in. o takie zagadnienia jak: przedstawienie zakresu przedsięwzięcia w wariantach proponowanych przez wnioskodawcę z podziałem na część lądową i część morską wraz ze wskazaniem parametrów poszczególnych elementów inwestycji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie; wskazanie rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie oraz elementów inwestycji, jak również rozwiązań chroniących środowisko; opis wariantów realizacji przedsięwzięcia; przedstawienie wpływu etapu realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem prac czerpalnych, na następujące elementy środowiska: środowisko gruntowo-wodne, dno i powierzchnię brzegu morskiego, wody powierzchniowe i podziemne wraz ze wskazaniem konkretnych działań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko; przedstawienie analiz dot. wpływu realizacji inwestycji na środowisko morskie, w tym na rozprzestrzenianie się osadów i ich redepozycję; przeanalizowanie wpływu planowanych prac związanych z realizacją przedsięwzięcia na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 kolidujących z inwestycją; przedstawienie wpływu realizacji przedsięwzięcia na gatunki ptaków morskich, ssaków morskich oraz ichtiofauny, w tym ryb ważnych dla rybołówstwa, przy uwzględnieniu zakresu prowadzonych prac (w tym prac czerpalnych oraz prac związanych z odkładaniem urobku), rozprzestrzeniania się osadów i ich redepozycji, jak również występowania siedlisk dennych oraz gatunków zoobentosu; przedstawienie konkretnych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na stwierdzone gatunki lęgowe ptaków; przedstawienie analizy skumulowanego oddziaływania przy uwzględnieniu przedsięwzięć istniejących i planowanych na terenie Miasta Świnoujście, w tym w granicach obszarów morskich, jak również obszarów Natura 2000; odniesienie się do celów środowiskowych dla wód morskich wynikających z Dyrektywy Ramowej w sprawie Strategii Morskiej (RDMS), wód śródlądowych i obszarów chronionych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej (RDM) oraz do celów Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, przy uwzględnieniu (również ich przytoczeniu) dokumentów krajowych; przedstawienie wpływu realizacji inwestycji na klimat; przedstawienie możliwego transgranicznego

oddziaływania planowanej inwestycji wraz ze stosownym uzasadnieniem opartym na wynikach badań wykonanych na potrzeby raportu.

Stosowne uzupełnienie przedłożono w dniach 16.04.2021 r. (Aneks do raportu OOŚ) oraz 20.04.2021 r. (dokument pt. *Analiza w zakresie ruchu osadów dennych wywołanego odkładem urobku na proponowane pola odkładu w ramach planowanej budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu*, wykonany przez Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk Gdańsk, luty 2021 r.).

W toku postępowania administracyjnego tutejszy organ zobligowany był do uzyskania stosownych uzgodnień i opinii organów biorących na mocy obowiązujących przepisów udział w postępowaniu. W związku z powyższym, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, pismem z dnia 27.04.2021 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.7 z uwagi na lokalizację inwestycji na obszarze morskim, wystąpiono o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Organ ten, pismem z dnia 28.05.2021 r., znak: OW.52011.6.21.AZ (AZ) nie uzgodnił warunków realizacji dla ww. przedsięwzięcia, wskazując na konieczność uzupełnienia przedłożonych dokumentów m.in. w następującym zakresie: przedstawienie lokalizacji inwestycji względem granic portu morskiego, określenie wpływu na gatunki komercyjne ryb, wskazanie miejsc odkładania urobku, przedstawienie środków i działań minimalizujących niekorzystny wpływ inwestycji na środowisko morskie przy uwzględnieniu prac czerpalnych, przedstawienie analiz nawigacyjnych, sposobu postępowania z odpadami niebezpiecznymi.

Z uwagi na lokalizację inwestycji w granicach portu morskiego, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem z dnia 27.04.2021 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.8 zwrócono się o opinię do organu inspekcji sanitarnej, tj. Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu. Organ ten pismem z dnia 05.05.2021 r. przekazał akta sprawy do Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (ZPWIS w Szczecinie). ZPWIS po analizie przedłożonych materiałów, zgodnie z właściwością rzeczową i miejscową, pismem z dnia 19.05.2021 r. przekazał wcześniej otrzymane dokumenty do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu. Organ ten pismem z dnia 10.06.2021 r., znak: ONS.ZNS.0747.2.1.2021.UC wezwał o złożenie wyjaśnień i uzupełnień o kwestie dot. planowanych obiektów kubaturowych, w tym umożliwiających przeprowadzenie kontroli granicznej i rewizji celnych, jak również przedstawienia analizy możliwych konfliktów społecznych.

Pismem z dnia 27.04.2021 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.9 zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś zwrócono się o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do organu właściwego do spraw ocen wodnoprawnych, tj. Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej Dyrektor RZGW PGW WP). Organ ten z uwagi na braki merytoryczne w przedłożonych dokumentach, pismem z dnia 17.05.2021 r., znak: SZ.RZŚ.1.38.2021.PK, wezwał o złożenie wyjaśnień i uzupełnień o kwestie umożliwiające przeprowadzenie oceny wpływu inwestycji na cele środowiskowe ustalone dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

Mając na uwadze braki wskazane przez ww. organy współuczestniczące w postępowaniu, pismem z dnia 29.06.2021 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.11, wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego raportu o zagadnienia wskazane przez ww. organy, jednocześnie wskazując na konieczność ponownego uzupełnienia m.in. kwestii dot. analizy wpływu na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 kolidujących z inwestycją, wpływu na środowisko morskie, analizy wariantów realizacji przedsięwzięcia. Wezwano również o szczegółowe odniesienie się do kwestii możliwego wystąpienia transgranicznego oddziaływania, z uwagi na bliską lokalizację inwestycji od granic Republiki Federalnej Niemiec.

Jednocześnie należy wskazać, iż w toku postępowania, z uwagi na deklarację Strony Niemieckiej dot. uczestniczenia w postępowaniu ocen oddziaływania na środowisko w kontekście

transgranicznym (korespondencja elektroniczna Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Digitalizacji Kraju Związkowego Meklemburgia - Pomorze Przednie w Niemczech z dnia 24.11.2021 r.), postanowieniem z dnia 07.12.2021 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.12, zgodnie z art. 108 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś wszczęto postępowanie transgraniczne, jednocześnie zobowiązując wnioskodawcę do przedłożenia dokumentu zawierającego część raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przetłumaczoną na język niemiecki, tak by umożliwić Republice Federalnej Niemiec ocenę możliwego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Szczegółowy przebieg tego postępowania został opisany w dalszej części decyzji.

W związku z wezwaniem tut. organu z dnia 29.06.2021 r., wnioskodawca pismami z dnia: 29.10.2021 r., 15.12.2021 r., 24.02.2022 r., 31.03.2022 r. oraz 31.05.2022 r. kolejno przedłużał termin na złożenie wyjaśnień w przedmiotowej sprawie i następnie wraz pismem przewodnim z dnia 30.06.2022 r. przedłożył ujednolicony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (pt. Rewizja opracowania raportu o oś z czerwca 2020 uzupełnionego o wymagania informacji z wezwań organów uzgadniających i opiniujących – dokument wykonany przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 27 czerwca 2022 r.) oraz załączniki do raportu stanowiące oddzielne dokumenty, pt.

1. Projekt zagospodarowania terenu dla wybranego Wariantu przyrodniczego.
2. Projekt zagospodarowania terenu dla Wariantu II alternatywnego.
3. Badanie próbek osadów pobranych z rejonu Świnoujścia dla koncepcji „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”.
4. Analiza akustyczna.
5. Analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza.
6. Analiza ruchu osadów dennych dla planowanego przedsięwzięcia. wykonany przez Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk (Gdańsk, luty 2021 r.).
7. Wpływ przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu” na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w strefie brzegowej oraz stan systemu ochrony brzegów morskich.
8. Opinia geotechniczna.
9. Analizy przyrodnicze dla części lądowej i dla części wodnej planowanego przedsięwzięcia:
 - 9.1. Inwentaryzacja i waloryzacja przyrodnicza obszaru na wschód od ul. Ku Morzu w Świnoujściu. BKP S.C. 2017 r.
 - 9.2. Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie terminalu kontenerowego w Świnoujściu na zasoby rybne Zatoki Pomorskiej. Czerniejewski P., Brysiewicz A. 2021 r.;
 - 9.3. Raport o oddziaływaniu na środowisko w zakresie ssaków morskich dla przedsięwzięcia Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu. Wrzecionkowski K. 2022 r.;
 - 9.4. Dokumentacja w zakresie oceny stanu siedlisk przyrodniczych w obszarze oddziaływań budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu w odniesieniu do tymczasowych celów ochrony dla obszaru Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam. Krzysztof Ziarnek 2022.
 - 9.5. Tabela zestawienie analizy wpływu przedsięwzięcia na tymczasowe cele ochrony obszarów Natura 2000 PLH320019, PLB990003 i PLH990002.
 - 9.6. Wyniki monitoringów przyrodniczych prowadzonych w rejonie przedsięwzięcia – wersja elektroniczna.
10. Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków
11. Raport ESPOO, w języku polskim.
12. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Należy jednocześnie podkreślić, iż w piśmie przekazującym ww. zaktualizowany raport inwestor wskazał konkretne miejsca odkładu urobku na kłapowiskach (tj. na kłapowiskach „A” i „F1”) wraz z podaniem współrzędnych geograficznych, które nie były znane organowi na etapie przedłożenia

wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również poinformował o zmianie zakresu przedsięwzięcia poprzez wyłączenie z realizacji przedsięwzięcia budowy ścieżki rowerowej i parkingu turystycznego, budowy układu drogowego w węźle „Łunowo”, pozostawiając w zakresie przedsięwzięcia jedynie realizację dojazdu do tego węzła. Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, z uwagi na zmianę zakresu przedsięwzięcia skutkującą zmniejszoną zajętością terenu pod planowaną inwestycję w proponowanym przez inwestora wariancie i jednocześnie zmianą dotychczas wyznaczonego zasięgu oddziaływania, pismem z dnia 08.07.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.15 wezwano wnioskodawcę o uzupełnienie przedłożonych dokumentów o niezbędne dokumenty formalne, w tym: kopię mapy ewidencyjnej; mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz wypisy z rejestru gruntów, jak również przetłumaczony na język niemiecki raport Espoo stanowiący dokument umożliwiający ocenę możliwego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Niezbędne dokumenty formalne wraz z przetłumaczonym na język niemiecki dokumentem pt. Raport Espoo, przedłożono w dniu 21.07.2022 r. (pismo z dnia 20.07.2022 r.). Raport ten wraz ze zaktualizowanym raportem o oś i załącznikami (na płycie CD), został niezwłocznie przekazany do GDOŚ pismem z dnia 28.07.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.15, celem kontynuowania procedury transgranicznej.

Po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów, z uwagi na dalsze braki merytoryczne uniemożliwiające podjęcie dalszych czynności administracyjnych zmierzających do wydania wnioskowanej decyzji, pismem z dnia 22.08.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.17 wezwano wnioskodawcę o uzupełnienie dokumentacji o kwestie transgraniczne, jak również o zagadnienia umożliwiające ocenę przewidywanych oddziaływań wynikających z realizacji inwestycji m.in. takich jak: analizę wpływu na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 kolidujących z inwestycją oraz znajdujących się w jej sąsiedztwie, analizę wpływu na poszczególne elementy środowiska morskiego podczas poszczególnych etapów przedsięwzięcia, czy przedstawienie propozycji monitoringu. W wezwaniu tym uwzględniono również zagadnienia transgraniczne, które zostały wskazane przez GDOŚ w piśmie z dnia 11.08.2022 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA. Stosowne uzupełnienie, w tym zaktualizowany Raport Espoo (przekazany następnie do GDOŚ pismem z dnia 23.11.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.17) przedłożono w dniu 18.11.2022 r.

Z uwagi na przedłożenie w dniu 30.06.2022 r. zaktualizowanego raportu o oś wraz załącznikami, uzupełnionego w dniu 18.11.2022 r. obejmującego zmianę zakresu przedsięwzięcia, organ ponownie wystąpił do organów biorących udział w postępowaniu. W związku z powyższym pismem z dnia 10.01.2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.19 zwrócono się o opinię do organów inspekcji sanitarnej, tj. Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu oraz Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (z uwagi na zasięg przedsięwzięcia wykraczający poza teren portu morskiego). Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świnoujściu pismem z dnia 30.01.2023 r., znak: ZNS.9022.2.2023 zaopiniował pozytywnie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Natomiast Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu, pismami z dnia 02.02.2023 r. oraz 03.03.2023 r. o znakach kolejno: ONS.ZNS.403.3.2023 i ONS.ZNS.403.3-1.2023, wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie przedłożonych dokumentów o kwestie dot. oddziaływania planowanej inwestycji (wraz z jej wariantami) w odniesieniu do ujęć wody podziemnej dla terenu wyspy Wolin, oraz bezpieczeństwa użytkowania pod względem wymagań sanitarno-higienicznych planowanych podziemnych zbiorników buforowych wody pitnej.

Ponadto pismem z dnia 10.01.2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.20 zwrócono się o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora RZGW PGW WP. Organ ten z uwagi na braki merytoryczne w przedłożonych dokumentach, pismem z dnia 01.02.2023 r., znak: SZ.RZŚ.4900.1.2023.NL wezwał wnioskodawcę o przedstawienie zabezpieczeń w stosunku do

zastosowanych podziemnych zbiorników na wody opadowe i odciekowe z pola składowania kontenerów potencjalnie ciekących, wskazując jednocześnie sposoby przeprowadzenia badań zanieczyszczeń wód zgromadzonych w zbiorniku. Dodatkowo organ ten pismem z dnia 01.03.2023 r., znak: SZ.RZŚ.4900.1.2023.NL poinformował o opublikowaniu w dniu 23.02.2023 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), a tym samym o konieczności zaktualizowania raportu o zagadnienia wynikające z tych przepisów.

Z uwagi na powyższe pismo z dnia 10.01.2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.21, wystąpiono również o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Organ ten, pismem z dnia 06.02.2023 r., znak: OW.52011.1.1.23.AZ (33) przedłużył termin na wydanie rozstrzygnięcia w niniejszym postępowaniu i następnie postanowieniem z dnia 28.02.2023 r., znak: OW.52011.1.1.23.AZ (36) uzgodnił realizację ww. przedsięwzięcia.

W toku postępowania, z uwagi na zmianę zakresu przedsięwzięcia skutkującą zmniejszoną zajętością terenu pod planowaną inwestycję w proponowanym przez inwestora wariantcie i przewidywany zasięg jej oddziaływania, a tym samym zmianą kręgu stron postępowania (zmniejszenie liczby stron postępowania), dalsze informacje o prowadzonym postępowaniu były doręczane stronom na zasadach ogólnych (poprzez tradycyjne doręczenie pism). O powyższym fakcie, organ obwieszczeniem z dnia 30.01.2023 r., WONS-OŚ.420.29.2020.KK.23 zawiadomił strony ustalone na etapie składania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę stanowiska organów współuczestniczących w postępowaniu, pismem z dnia 08.03.2023 r., WONS-OŚ.420.29.2020.KK.23, wezwano wnioskodawcę do ustosunkowania się do kwestii w nich poruszanych, wskazując jednocześnie na konieczność uzupełnienia dokumentacji o sprawę dot. wpływu na siedliska przyrodnicze w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, tj. 1210, 2110, 2120, 2130, 2190 i 2180, w tym wypełnienie standardowego formularza notyfikacyjnego dotyczącego zastosowania wobec przedmiotowego przedsięwzięcia przepisów art. 6 ust. 4 Dyrektywy Siedliskowej (Dyrektywa 92/43/EWG), obejmującego wszystkie siedliska przyrodnicze, na które inwestycja ma znacząco negatywne oddziaływanie. Przedłożony przez inwestora w dniu 13.03.2023 r. formularz notyfikacyjny, uzupełniony w dniu: 21.03.2023 r. pismami z dnia 14.03.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.25, z dnia 21.03.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.27, z dnia 12.07.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.28, z dnia 30.08.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.AC.41 oraz z dnia 25.09.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.44, został następnie za pośrednictwem GDOŚ przekazany do Komisji Europejskiej. Jednocześnie w toku postępowania jedna ze stron postępowania, tj. Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Świnoujściu, zwanej dalej ZWiK, pismem z dnia 11.04.2023 r., znak: EA/PW/0457/2023, z uwagi na lokalizację inwestycji w obszarze strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach”, wskazał na konieczność uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o następujące zagadnienia: przedstawienie na załączniku graficznym zakresu oddziaływania projektowanej inwestycji w trakcie budowy i eksploatacji w stosunku do strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach”; wskazania: odległości projektowanej drogi dojazdowej od studni P2 Ujęcia „Na Wydmach”, oddziaływania projektowanej drogi w trakcie budowy i późniejszej eksploatacji na jakość wód podziemnych w obszarze ujęcia wody „Na Wydmach”, sposobu zagospodarowania wód opadowych z powierzchni zanieczyszczonych dróg w rejonie ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach”, rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne w przypadku wprowadzania wód opadowych do gruntu, wskazanie minimalnego zakresu realizacji przez wykonawcę monitoringu jakości wód podziemnych w trakcie budowy i na etapie eksploatacji drogi. Dodatkowo ZWiK wniósł o zobowiązanie inwestora do stosowania do zimowego utrzymania drogi wyłącznie czystych piasków - bez możliwości używania soli drogowych. W związku z powyższym pismem z dnia 17.04.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.28, zwrócono się do inwestora o ustosunkowanie się do powyższych kwestii.

Zagadnienia wskazane w wezwaniu z dnia 08.03.2023 r. oraz 17.04.2023 r., w tym odniesienie się do uwag organów współuczestniczących w postępowaniu oraz strony postępowania, zostały przedstawione w piśmie z dnia 07.06.2023 r. Ponadto wraz z tym pismem wnioskodawca przedłożył ujednolicony raport ooś (Szczecin, 27 czerwca 2023 r.) wraz z załącznikami stanowiącymi odrębne dokumenty (o następującej numeracji: 1- Projekt zagospodarowania terenu dla wybranego Wariantu przyrodniczego, 2-Projekt zagospodarowania terenu dla Wariantu II alternatywnego, 3 - Badanie próbek osadów pobranych z rejonu Świnoujścia dla koncepcji „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”, 4 - Analiza akustyczna, 5 - Analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza, 6. Analiza ruchu osadów dennych dla planowanego przedsięwzięcia. IBW 2021 r., 7 - Wpływ przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu” na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w strefie brzegowej oraz stan systemu ochrony brzegów morskich, 8 - Opinia geotechniczna, 9 - Analizy przyrodnicze dla części lądowej i dla części wodnej planowanego przedsięwzięcia: 9.1 - Inwentaryzacja i waloryzacja przyrodnicza obszaru na wschód od ul. Ku Morzu w Świnoujściu. BKP S.C. 2017 r., 9.2 - Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie terminalu kontenerowego w Świnoujściu na zasoby rybne Zatoki Pomorskiej. Czerniejewski P., Brysiewicz A. 2021 r.; 9.3 - Raport o oddziaływaniu na środowisko w zakresie ssaków morskich dla przedsięwzięcia Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu. Wrzecionkowski K. 2022 r. 9.4 - Dokumentacja w zakresie oceny stanu siedlisk przyrodniczych w obszarze oddziaływań budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu w odniesieniu do tymczasowych celów ochrony dla obszaru Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam. Krzysztof Ziarnek 2022, 9.5 - Tabelaryczne zestawienie analizy wpływu przedsięwzięcia na tymczasowe cele ochrony obszarów Natura 2000 PLH320019, PLB990003 i PLH990002, 9.6 - Wyniki monitoringów przyrodniczych prowadzonych w rejonie przedsięwzięcia – wersja elektroniczna, 10 - Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków, 11 - Raport ESPOO, 12 - Streszczenie w języku niespecjalistycznym). Należy jednocześnie wskazać, iż w odniesieniu do uwag strony postępowania, w związku z lokalizacją inwestycji w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach”, na etapie budowy terminalu inwestor zobowiązał się do zainstalowania przed realizacją inwestycji dwóch piezometrów, których lokalizacja zostanie uzgodniona z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., przy czym zaproponowano ich usytuowanie w obszarze oddziaływania drogi dojazdowej, oraz bliżej mola kontenerowego. Powyższe działanie ma na celu badanie poziomu wód podziemnych oraz ich jakości, w zakresie podstawowych czynników fizyko-chemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych. Inwestor zobowiązał się również do wykonania badań w ww. zakresie przed podjęciem prac budowlanych, celem uzyskania tła do dalszych badań monitoringowych i następnie ich kontynuowania podczas eksploatacji inwestycji. Wskazano, że badania będą prowadzone dwa razy w roku w okresie stanów wysokich luty-kwiecień i stanów niskich wrzesień-październik. Uzyskane wyniki przed rozpoczęciem budowy lub zaraz po rozpoczęciu budowy zostaną przekazane do ZWIK, a na etapie eksploatacji wyniki będą przesyłane dwa razy w roku, po każdym przeprowadzonym badaniu. Dodatkowo inwestor zobowiązał się, iż w ramach spełnienia obowiązku wynikającego z rozporządzenia nr 6/2005 Dyrektora RZGW w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach” w Świnoujściu, na wylotach z uszczelnionych odcinków rowów, stanowiących uszczelniony system kanalizacyjny, zamontowane zostaną urządzenia do podczyszczania wód opadowo-roztopowych, w postaci zespołu urządzeń oczyszczających wyłącznie na wylotach z uszczelnionych fragmentów rowów drogowych (jako wyloty z systemu kanalizacyjnego, w celu spełnienia wymogu rozporządzenia ustanawiającego strefę ochrony pośredniej dla ujęcia „Na Wydmach”). Przewidziano również montaż urządzeń lub zespołów urządzeń oczyszczających, tj. wysokosprawnych separatorów ropopochodnych z częścią osadową. Powyższe zostało uwzględnione w niniejszej decyzji, jak również warunek wniesiony przez ZWIK w piśmie z

dnia 11.04.2023 r. dot. konieczności stosowania na etapie eksploatacji drogi, w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody „Na wydmach”, do zimowego utrzymania dróg czystych piasków, bez możliwości używania soli drogowej.

W związku z przedłożonymi w dniu 07.06.2023 r. materiałami, w tym ujednoliconym raportem ooś wraz z załącznikami, pismami z dnia 16.06.2023 r., kolejno o znakach: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.29, WONS-OŚ.420.29.2020.KK.30, WONS-OŚ.420.29.2020.KK.31 wystąpiono ponownie o opinię/uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do następujących organów współuczestniczących w postępowaniu, tj.: Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (z uwagi na wejście w życie rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 grudnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu granicznych stacji sanitarno-epidemiologicznych) oraz Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu, Dyrektora RZGW PGW WP, oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świnoujściu, zawiadomieniem z dnia 23.06.2023 r., znak: ZNS.90.22.6.2023 r., zgodnie z właściwością rzeczową i miejscową, przekazał dokumentację w przedmiotowej sprawie do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. Natomiast organ ten pismem z dnia 19.07.2023 r., znak: ONS.ZNS.403.3-2.2023 zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia i określił warunki jego realizacji, które częściowo zostały zmodyfikowane i skonkretyzowane w orzeczeniu niniejszej decyzji. W odniesieniu do warunku wskazanego: w pkt. 1 *„prace budowlane przy użyciu kafarów i ciężkiego sprzętu, w tym betonowanie przy budowie mola i samych nabrzeży prowadzić w porze dziennej tj. od godziny 6.00 do godziny 22.00”*, dopuszczono możliwość prowadzenia prac w godzinach nocnych jedynie w przypadku realizacji prac wymagających ciągłości technologicznej i jednocześnie niepowodujących uciążliwości na terenach chronionych akustycznie. W odniesieniu do warunku określonego w pkt. 3 *„wykonania monitoringu wizyjnego ogrodzonego terenu lokalizacji zbiorników buforowych wody do spożycia”*, doprecyzowano metodę monitorowania obiektu, tj. przy zastosowaniu instalacji teletechnicznych, w tym systemu monitoringu wizyjnego CCTV oraz system sygnalizacji włamania i kontroli dostępu. Natomiast warunek wskazany w pkt 2 w brzmieniu *„spełnienia, na etapie opracowania projektu architektoniczno-budowlanego i projektu technicznego oraz realizacji inwestycji, wymagań § 24 i § 25 Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2017 r. w sprawie, jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. U. 2017 poz. 2294), w szczególności, uzyskania weryfikacji, przez podmiot zamierzający zastosować materiał lub wyrób do dystrybucji wody weryfikacji czy materiał lub wyrób stosowany do dystrybucji wody nie uwalnia do wody niebezpiecznych substancji lub substancji, które w inny sposób negatywnie wpływają, na jakość wody w zakresie zbiorników buforowych wody do spożycia”*, nie został uwzględniony, z uwagi na fakt, iż wymogi techniczne jakie powinny spełniać zbiorniki buforowe wody do spożycia uregulowane zostały w ww. rozporządzeniu i tym samym zachodzi konieczność ich spełnienia, bez konieczności wprowadzania takiego zapisu w formie warunku.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, postanowieniem z dnia 18.07.2023 r., znak: WŚ.52011.3.23.AZ (42)) uzgodnił realizację przedsięwzięcia nakładając jednocześnie warunki jego realizacji. Organ nie uwzględnił części wskazanych przez organ warunków, z uwagi na fakt, wynikają one z odrębnych przepisów, w tym m.in. obowiązującym Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy Portowe (Dz. Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 11 kwietnia 2023 poz. 2321), zwanego dalej Przepisami portowymi. Należy bowiem podkreślić, że obowiązek przestrzegania przepisów prawa powszechnie obowiązującego wynika z art. 87 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jak i z samej mocy poszczególnych aktów normatywnych. Wobec powyższego nie uwzględniono warunków w poniższym brzmieniu:

- *„należy użytkować sprzęt i jednostki pływające zapewniające ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń, w pełni sprawne technicznie i obsługiwane przez wykwalifikowane i uprawnione*

osoby, zaś jednostki te powinny być regularnie poddawanych kontrolom, a wszystkie statki wykorzystywane do przedsięwzięcia powinny spełniać wymogi konwencji helsińskiej (Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego) i wytycznych dla obszaru Morza Bałtyckiego jako obszaru specjalnego na mocy konwencji MARPOL 73/78 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki) oraz powinny być także oznakowane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu i posiadać łączność radiową w paśmie morskim w celu kontaktu ze służbami portowymi lub innymi jednostkami” (pkt. 2 lit l) – ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1072) w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki; ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1666 z późn. zm.) w zakresie zachowania postanowień umów międzynarodowych; rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczaniem przez statki (Dz.U. z 2015 r. poz. 1806 z późn. zm.) w zakresie wymogów stanu technicznego jednostek pływających;

- „miejsca magazynowania materiałów i odpadów powinny być oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich, usytuowane jak najdalej od obszaru wodnego oraz odpowiednio i właściwie zabezpieczono, w szczególności dotyczy to materiałów sypkich, np. przed ich wywiewaniem oraz nadmiernym ich pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania, zaś po zebraniu partii transportowej odpady należy przekazywać firmom specjalistycznym, a odbiorcami odpadów powinny być wyspecjalizowane jednostki posiadające stosowne zgody w tym zakresie” (pkt 2 lit k) - Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy Portowe (Dz. Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 11 kwietnia 2023 poz. 2321);
- „należy opracować i wdrożyć plany ochrony środowiska obejmujące zarządzanie materiałami niebezpiecznymi w celu ochrony zarówno środowiska, jak i zdrowia ludzi, zaś materiały niebezpieczne powinny być transportowane w bezpieczny sposób w zgodzie z wymogami konwencji MARPOL zgodnie z załącznikami I, IV i V do konwencji MARPOL 73/78” (pkt. 2 lit. n) – ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1666 z późn. zm.) w zakresie zachowania postanowień umów międzynarodowych;
- „wszelkie odpady z wykorzystywanych statków, tj. śmieci, ścieki, odpady zaolejone i inne, należy zdawać do portowych urządzeń odbiorczych, z jednoczesnym udokumentowaniem każdej z tych operacji zgodnie z właściwymi przepisami, składować w odpowiednio do tego przeznaczonym miejscu i przekazywać do utylizacji odpowiednio uprawnionym jednostkom” (pkt. 2 lit. o) - ustawa z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. 2022, poz. 1250); Przepisy portowe w związku z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 960 z późn. zm.): w zakresie postępowania z odpadami ze statków w portach;
- „w przypadku zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi należy niezwłocznie i na bieżąco je usuwać z powierzchni wody oraz należy postępować zgodnie z procedurami określonymi w „Planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. - Port Świnoujście” (pkt. 2 lit. v) – Przepisy portowe oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. z 2022 r. poz. 216) w zakresie postępowania z zanieczyszczeniami na obszarze morskim;
- „powiadamiać Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie za pośrednictwem Kapitana Portu Świnoujście, w którego w zakresie właściwości terytorialnej działania jest niniejszy obszarów wód

- lub VTS (System Kontroli Ruchu Statków - Vessel Traffic Services), o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem lub zagrożeniem zanieczyszczeniem wód morskich” (pkt. 2 lit. x) - Przepisy Portowe w zakresie postępowania w przypadku z awarii;
- „Inwestor powinien być zobowiązany do przeprowadzenia badań urobku powstałego podczas prac pogłębiarskich przeznaczonego do wybrania lub przemieszczenia oraz jego zagospodarowanie zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o odpadach”, bowiem tylko urobek niezanieczyszczony będzie mógł być odłożony w morzu na kłapowisku oraz w strefie brzegowej (do zasilenie plaży) i tym samym nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na środowisko. W przypadku odkładu urobku z granicach obszaru perspektywicznego złoża piasków do sztucznego zasilania brzegu (obszar „Dziwnów”) oraz do odkładu w strefie brzegowej (na plaży) urobek powinien posiadać odpowiednie uziarnienie umożliwiające jego wykorzystanie do sztucznego zasilania brzegu. W celu odkładu urobku na obszarze morskim należy uzyskać na to zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie” - ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami oraz rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji, w zakresie postępowania z urobkiem;
 - „statek wykorzystywany do przeładunku produktów ropopochodnych oraz wszelkich innych olejów luzem z wyjątkiem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, powinien być otoczony zaporą przeciwolejąwą na czas przeładunku, a w przypadku gdy Kapitan Portu Świnoujście uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów” (pkt. 3 lit. a) oraz "przeładunek ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, winien odbywać się na warunkach określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi statku przy nabrzeżu, sporządzonej przez użytkownika i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie do zweryfikowania danych w niej zawartych w zakresie zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony pożarowej, bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki”(pkt. 3 lit. b) - Przepisy Portowe, w zakresie postępowania z substancjami niebezpiecznymi;
 - „procedury rozładunku, załadunku oraz magazynowania kontenerów winny być określone w sposób zapewniający ochronę wód morskich, zaś terminal winien dysponować sprzętem technicznym oraz procedurami postępowania z rozszczelnionym kontenerem zawierającym ładunek niebezpieczny” (pkt. 3 lit. c) - Przepisy Portowe, w zakresie postępowania z kontenerami;
 - „należy przestrzegać zasad i procedur zawartych w „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, który winien zostać zaktualizowany po wybudowaniu nowej infrastruktury portowej, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury” (pkt. 3 lit. d) - Przepisy Portowe w zakresie przestrzegania procedur w przypadku zagrożeń dla wód morskich;
 - „Zgodnie z art. 27r ust. 1 oraz ust. 2 ustawy o obszarach morskich przed przystąpieniem do prac na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Inwestor winien uzyskać decyzję - zgodę na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót wydaną przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie” (pkt. 4 lit. b) - ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r, poz. 960) w zakresie zawiadamiania o prowadzonych pracach;
 - „W przypadku zlokalizowania lub rozpoznania, podczas prowadzonych prac, podwodnego dziedzictwa kulturowego należy postępować zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.) i § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu

zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r. poz. 935, z późn. zm.) - ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840, z późn. zm.), w zakresie postępowania w przypadku lokalizacji podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Natomiast warunki o następującym brzmieniu zostały zmodyfikowane i uszczegółowione w orzeczeniu decyzji:

- *„prace hydrotechniczne związane z wznoszeniem konstrukcji na w akwenie morskim należy prowadzić w reżimie ograniczania hałasu wodnego stosując zalecone kurtyny przeciwhałasowe lub odpowiednie technologie zapewniające zmniejszone emisje hałasu” (pkt. 2 lit. a) - w zakresie wskazania progu emisji hałasu uniemożliwianego realizacji tych prac, tj. 140 dB;*
- *„w okresie migracji rozrodzkiej dorosłych ryb do Zalewu Szczecińskiego i z powrotem, tj. w okresie całego roku, przy pracach powodujących hałas powyżej 150dB należy takie prace rozpoczynać procedurą „soft start” lub procedurą „rozpędzania” (rump-up procedure), a przy hałasie powyżej 170dB należy zastosować systemy minimalizowania hałasu podwodnego (np. kurtyny) w celu zmniejszenia wpływu na ichtiofaunę” - w zakresie obniżenia poziomu hałasu wywołanego pracami do progu wynoszącego 140 dB (pkt. 2 lit. c) i dostosowanie do wymogów dla ochrony ssaków morskich;*
- *„należy etapować realizację przedsięwzięcia poprzez wykonywanie kolejno etapów zaplanowanych prac dla budowli hydrotechnicznych minimalizując oddziaływania powodujące zmętnienia wody” (pkt. 2 lit. g) - w zakresie wskazania kolejności prowadzenia prac, tj. z morza w kierunku lądu;*
- *„należy odprowadzać wody opadowe z części lądowej przedsięwzięcia tak, by nie wpłynąć niekorzystnie na warunki wodne w otoczeniu i wodach powierzchniowych, w tym na warunki wodne w jakich kształtują się siedliska przyrodnicze od wód zależne i siedliska gatunków chronionych z wodami związanych” (pkt. 2 lit. i) - w zakresie wskazania wyposażenia terminalu w kanalizację deszczową wyposażoną w urządzenia podczyszczające;*
- *„ścieki socjalno-bytowe należy odprowadzać do istniejących sieci kanalizacyjnych bądź gromadzić w szczelnym, bezodpływowym zbiorniku i wywozić do oczyszczalni ścieków” pkt. 2 lit. j) - w zakresie wskazania gromadzenia ścieków bytowych podczas budowy w szczelnych zbiornikach bezodpływowych natomiast na etapie eksploatacji wyposażenia terminalu w kanalizację sanitarną.*

Pozostałe warunki nałożone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji w brzmieniu określonym w postanowieniu z dnia 18.07.2023 r.

Organ odpowiedzialny za ocenę wodnoprawną, tj. Dyrektor RZGW w Szczecinie PGW WP postanowieniem z dnia 03.07.2023 r., znak: SZ.RZŚ.4900.1.2023.NL uzgodnił warunki realizacji dla planowanego przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, za wyjątkiem warunków dot. postępowania z odpadami, tj. w brzmieniu: *„w przypadku awarii maszyn lub urządzeń i wycieku oleju lub substancji ropopochodnych należy użyć będących na wyposażeniu sorbentów, jak najszybciej usunąć awarię i przywrócić naturalne warunki gruntowe, poprzez usunięcie zanieczyszczonej warstwy glebowej” (pkt 1); „odpady należy magazynować w sposób selektywny, uniemożliwiający mieszanie różnych rodzajów odpadów, jak również negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi” (pkt 23) oraz „wszystkie pojemniki, w których będą magazynowane odpady niebezpieczne należy wykonać z materiałów odpornych na działanie składników odpadów i wyposażyć w szczelne zamknięcia oraz umieścić w wydzielonych i oznaczonych miejscach” (pkt 24) z uwagi na fakt, iż zagadnienia te zostały uregulowane w następujących przepisach: rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie*

szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311), ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2020 r., poz. 2187) regulującej sposób zapobiegania skażeniu wód i ziemi, jak również sposób postępowania w przypadku skażenia gruntu i rekultywacji obszaru oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587), regulującej sposób postępowania z odpadami.

W toku prowadzonego postępowania zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ustawy ooś, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa. W ramach konsultacji społecznych, tut. organ obwieszczeniem z dnia 29.06.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.32 podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy OOŚ, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30-dniowy termin ich składania przypadający na okres od dnia 03.07.2023 r. do dnia 01.08.2023 r. łącznie. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Szczecinie oraz ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Urzędu Miasta w Świnoujściu. Podczas prowadzonych konsultacji społecznych, do tut. organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli: Radni Miasta Świnoujście Klubu Lewica Razem - e-mail z dnia 01.08.2023 r. (przekazany przez Panią Joannę Agatowską) oraz korespondencja pocztowa z dnia 03.08.2023 r.; Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście – e-mail z dnia 01.08.2023 r. (przekazany przez Panią Karolinę Kondzielewską) oraz korespondencja pocztowa z dnia 03.08.2023 r.; Pani Murawska Anna – e-mail z dnia 01.08.2023 r., Pan Bogusław Mazur (e-mail z dnia 31.07.2023 r.) oraz Gmina Międzyzdroje – pismo z dnia 01.08.2023 r. (złożone poprzez platformę ePUAP).

Należy wskazać, iż w toku prowadzonego postępowania Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście, w piśmie z dnia 01.08.2023 r. obok wniesionych uwag do realizacji przedmiotowej inwestycji, zwróciło się o dopuszczenie na prawach strony do udziału w niniejszym postępowaniu. Organ analizując przedłożone dokumenty oraz ustawowe przesłanki, po formalnym uzupełnieniu dokumentów (na skutek wezwania z dnia 11.08.2023 r., znak WONS-OŚ.420.29.2020.KK.39) postanowieniem z dnia 20.09.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.42 zgodnie z art. 44 ustawy ooś, dopuścił Stowarzyszenie do udziału na prawach strony.

Jednocześnie w toku postępowania, Nadleśnictwo Międzyzdroje będące stroną w niniejszym postępowaniu w piśmie z dnia 29.06.2023 r. wskazało, iż zasięg inwestycji oraz projektowanej infrastruktury (w tym kolejowej) może stanowić utrudnienia dla właściwego prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych, a tym samym zagrożenia dla lasu w przypadku pożaru. W związku z tym organ ten wniósł o zastosowanie na etapie projektowania rozwiązań umożliwiających szybki i nieograniczony dojazd służbom ratunkowym oraz administracji Lasów Państwowych do terenów leśnych znajdujących się pomiędzy projektowaną inwestycją a Terminalem LNG poprzez zaprojektowanie i wykonanie odpowiedniej ilości dojazdów pożarowych dowiązanych do sieci dróg publicznych. Ze względu na znaczne zwiększenie zagrożenia pożarowego oraz istotne utrudnienia w dostępie do jedynego w tej części lasu stanowiska zaopatrzenia wodnego (strefa zamknięta Terminalu LNG), wniesiono również o zaprojektowanie i wykonanie dodatkowego, wielofunkcyjnego, otwartego punktu czerpania wody do celów przeciwpożarowych (z ujęciem wód podziemnych), usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie dojazdów pożarowych oraz zaprojektowanie i wykonanie nowego masztu umożliwiającego montaż instalacji kamerowej wraz z infrastrukturą przesyłu obrazu do celów skutecznej obserwacji i zabezpieczenia przeciwpożarowego terenów leśnych zachodniej części Wyspy Wolin oraz polskiej części wyspy Uznam.

W związku z uwagami wniesionymi przez społeczeństwo w ramach konsultacji społecznych, jak również stronę postępowania, pismem z dnia 10.08.2023 r. oraz 11.08.2023 r. zwrócono się do inwestora o ustosunkowanie się do wniesionych zastrzeżeń. Do wspomnianych uwag odniesiono się w pismach przedłożonych w tut. urzędzie w dniu 31.08.2023 r. Uwagi i wnioski złożone w związku z obwieszczeniem z dnia 29.06.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.32, zgodnie z obowiązującymi przepisami zostały przeanalizowane w przedmiotowym postępowaniu, natomiast szczegółowe odniesienie się do poruszanych kwestii przez społeczeństwo zostało przedstawione w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

W odniesieniu do uwag Nadleśnictwa Międzyzdroje należy wskazać, iż inwestor na obecnym etapie projektowania zastosował szereg rozwiązań i zabezpieczeń w odniesieniu do ekosystemów leśnych, w tym budowę zbiornika buforowego przeznaczonego na wodę do gaszenia pożarów, czy wyposażenie terminala w system instalacji teletechnicznych w zakresie sygnalizacji pożaru SSP i oddymiania oraz monitoringu wizyjnego CCTV. Dodatkowo inwestor zobowiązał się do uwzględnienia na etapie projektu budowlanego rozwiązań zapewniających odpowiednie zabezpieczenia przeciwpożarowe i komunikacyjne dla użytkowników i użytkowanych przez Nadleśnictwo Międzyzdroje gruntów leśnych znajdujących się w sąsiedztwie Terminalu, po wcześniejszym ich uzgodnieniu z Nadleśnictwem Międzyzdroje. Powyższe zostało uwzględnione w niniejszej decyzji.

Jednocześnie należy wskazać, iż w toku postępowania, strony postępowania, jak również inne zainteresowane organy i osoby występowały o udostępnienie materiałów przedłożonych na etapie niniejszego postępowania, tj. Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz- System S.A. (e-mail z dnia 18.11.2022 r.), Prezydent Miasta Świnoujście (pismo z dnia 03.02.2023 r., 15.05.2023 r., 26.06.2023 r.), Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Świnoujściu (e-mail z dnia 13.02.2023 r., 28.06.2023 r.), Nadleśnictwo Międzyzdroje (pismo z dnia 27.02.2023 r. oraz z dnia 14.06.2023 r.), Pan Jakub Perkowski (e-mail z dnia 06.07.2023 r.), Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście (e-mail z dnia 18.07.2023 r.), Katarzyna Rogowska (e-mail z dnia 28.07.2023 r.), które zostały niezwłocznie przekazane zainteresowanym drogą elektroniczną.

W kontekście transgranicznego oddziaływania, przebieg postępowania wyglądał następująco.

W dniu 04 grudnia 2020 r. do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska jako organu właściwego do koordynacji transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko wpłynęło zapytanie z Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Digitalizacji Kraju Związkowego Meklemburgia Pomorze Przednie, dotyczące planowanego przedsięwzięcia budowy głębokowodnego portu kontenerowego w Świnoujściu. Strona niemiecka, ze względu na potencjalne oddziaływanie transgraniczne związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia, zawnioskowała o udostępnienie dokumentów z opisem przedsięwzięcia oraz o informację, czy planowane jest przeprowadzenie transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym GDOŚ pismem z dnia 10.12.2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA zwrócił się do tutejszego organu o przekazanie dostępnych dokumentów z opisem przedsięwzięcia, które pozwolą stronie niemieckiej uzyskać informacje o skali przedsięwzięcia i braku znaczących oddziaływań transgranicznych, jednocześnie wskazując, iż w przypadku braku możliwości wykluczenia takich oddziaływań strona niemiecka przy braku notyfikacji w ramach transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko może domagać się przystąpienia do procedury transgranicznej na wniosek, zgodnie z art. 2 ust. 3 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o realizacji Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym z dnia 25 lutego 1991 r., podpisanej w Neuhausen am Neuhardenberg dnia 11 kwietnia 2006 r. W związku z brakiem stwierdzenia możliwości wystąpienia transgranicznych oddziaływań na podstawie dokumentacji załączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również wystosowanym do inwestora wezwaniem (pismo z dnia 24.12.2020 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.6) o uzupełnienie przedłożonej dokumentacji, w tym o zagadnienia w kontekście transgranicznego oddziaływania, GDOŚ pismem z dnia 04.01.2021 r., znak: DOOŚ-

TSOŚ.440.2.2020.JA.2, poinformował stronę niemiecką o zajęciu stanowiska w kwestii możliwych oddziaływań i przekazaniu wnioskowej dokumentacji po uzyskaniu stosowanych uzupełnień od inwestora. Jednocześnie GDOŚ, pismem z dnia 05.05.2021 r. zwrócił się do inwestora, tj. Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A. o przekazanie wraz z tłumaczeniem na język niemiecki dokumentów takich jak opis przedsięwzięcia oraz szczegółowa analiza oddziaływań transgranicznych. Wnioskowane przez stronę niemiecką dokumenty (przekazane przez inwestora pismem z dnia 13.10.2021 r.) zostały następnie przekazane przez GDOŚ pismem z dnia 20.10.2021 r., znak: DOOŚ-TSOŚ.440.2.2020.JA. W następstwie powyższego w dniu 24.11.2021 r. do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wpłynęła w drodze korespondencji elektronicznej deklaracja Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Digitalizacji Kraju Związkowego Meklemburgia - Pomorze Przednie w Niemczech, w sprawie chęci uczestniczenia w procedurze oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym w prowadzonym postępowaniu. W związku z powyższym przedmiotowa deklaracja stanowiła podstawę do wszczęcia procedury transgranicznej i wydania w dniu 07.12.2021 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.12 postanowienia o przeprowadzeniu postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 108 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, określającego jednocześnie obowiązek sporządzenia w języku niemieckim: wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz tych części raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, które umożliwią RFN, ocenę możliwego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, uwzględniając uwagi i wnioski złożone przez Ministerstwo Energii, Infrastruktury i Digitalizacji Kraju Związkowego Meklemburgia Pomorze Przednie w piśmie z dnia 24.11.2021 r. Przedłożony przez wnioskodawcę w dniu 21.07.2022 r., przetłumaczony na język niemiecki dokument pt. Raportem Espoo zawierający części raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, umożliwiające państwu narażonemu na oddziaływanie, ocenę możliwego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko wraz ze zaktualizowanym raportem ooś i załącznikami (na płycie CD), przedłożonymi w procedurze krajowej (na skutek wezwania z dnia 29.06.2021 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.11), przekazano do GDOŚ, pismem z dnia 28.07.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.15, celem kontynuowania procedury transgranicznej. Organ ten po zapoznaniu się z przedłożonym raportem Espoo, pismem z dnia 11.08.2022 r. wskazał na konieczność jego uzupełnienia o kwestie takie jak: analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na cele ramowej dyrektywy wodnej UE1 i dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej UE2 oraz ocena emisji hałasu pochodzącego z prac budowlanych ingerujących w dno morza i jego wpływ na organizmy morskie, a w szczególności morświna, stanowiącego przedmiot ochrony w niemieckim obszarze Natura 2000 (DE 1749-302). Otrzymany w dniu 18.11.2022 r. raport Espoo, przetłumaczony na język niemiecki (na skutek wezwania RDOŚ z dnia 22.08.2022 r.), pismem z dnia 23.11.2022 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.17 został przekazany do GDOŚ. Organ ten odpowiedzialny za koordynację procedury transgranicznej, zgodnie z art. 4 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej dnia 10 października 2018 r. w Neuhausen am Neckar, pismem z dnia 16.12.2022 r., przekazał stronie narażonej ww. materiały jednocześnie wskazując na konieczność przekazania stanowiska w przedmiotowej sprawie do dnia 24.02.2023 r, jak również przekazania informacji o terminie oraz sposobie ich wyłożenia do wglądu społeczeństwu, zgodnie z zapisami art. 4 ust. 1 ww. umowy.

Po przeprowadzonych po stronie niemieckiej konsultacjach społecznych GDOŚ, pismem z dnia 14.03.2023 r., znak: DOOŚ-TSOŚ.440.2.2020.JA, przekazał do tutejszego organu opinie następujących organów, przekazane przez stronę niemiecką, tj. Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Digitalizacji Kraju Związkowego Meklemburgia - Pomorze Przednie z dnia 24.02.2023 r.; Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego z dnia 22.02.2023 r.; Gminy Herringsdorf z dnia 17.02.2023 r.; Krajowego Urzędu Administracji Wewnętrznej Meklemburgii - Pomorze Przednie z dnia

11.01.2023 r.; Państwowego Instytutu Leśnego Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie z dnia 24.02.2023 r.; Starosty Greifswald Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie z dnia 22.02.2023 r.; Krajowego Urzędu ds. Zadań Centralnych i Technologii w zakresie Policji, Ochrony Przeciwpowodzi i Zapobiegania Katastrofom Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie z dnia 10.02.2023 r.; Krajowego Urzędu ds. Środowiska, Ochrony Przyrody i Geologii Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie z dnia 16.02.2023 r.; Krajowego Urzędu ds. Rolnictwa i Środowiska Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie, Biuro Neubrandenburg z dnia 20.01.2023 r.; Krajowego Urzędu ds. Rolnictwa i Środowiska Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie, Biuro Stralsund z dnia 22.02.2023 r.; Ministerstwa Gospodarki, Infrastruktury, Turystyki i Pracy Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przednie z dnia 23.02.2023 r.; Ministerstwa Rolnictwa i Środowiska Kraju Związkowego Meklemburgia - Pomorza Przednie z dnia 18.11.2021 r.; Krajowego Urzędu ds. Rolnictwa i Środowiska Kraju Związkowego Meklemburgii-Pomorza Przednie z 19.11.2021 r.; Krajowego Urzędu ds. Środowiska, Ochrony Przyrody i Geologii Kraju Związkowego Meklemburgia - Pomorza Przednie z dnia 17.11.2021 r.; BUND z dnia 21.02.2023 r.; Stowarzyszenia Turystycznego Insel Usedom z dnia 24.02.2023 r.; Stowarzyszenia Wody i Ziemi Wyspy Usedom - Peenestrom z dnia 10.02.2023 r.; Stowarzyszenia Państwowy Związek Wędkarski Kraju Związkowego Meklemburgii - Pomorza Przedniego z dnia 22.02.2023 r.; NABU Meklemburgii-Pomorza Przedniego z 24.02.2023 r. Jednocześnie GDOŚ w swoim piśmie poinformował o zainteresowaniu strony niemieckiej konsultacjami transgranicznymi w formie spotkania, po wcześniejszym uzupełnieniu przekazanej do opiniowania dokumentacji, przetłumaczonej na język niemiecki.

Ponadto bezpośrednio do tutejszego organu zostały przekazane uwagi i wnioski do raportu (część w wersji elektronicznej i część listownie) społeczeństwa niemieckiego, które złożyli: Anna-Lena Kopp - Gemeinde Ostseebad Heringsdorf - e-mail z dnia 17.02.2023 (e-mail); Rainer Sauerwein e-mail z dnia 20.02.2023 r.; Rainer Stephan e-mail z dnia 21.02.2023 r.; Anna Murawska e-mail z dnia 22.02.2023 r. + 27.02.2023 (poczta); Christel Schmitz e-mail z dnia 23.02.2023 r. (x2); Gunther sen.Jikeli e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Neger Jana- Ministerium für Wirtschaft (...) e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Gunther sen.Jikeli e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Zingler, Jens-Uwe-Ministerium für Wirtschaft (...) e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Susanna Knotz e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Joachim Beyer e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Nadine Riethdorf- TVIU e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Ulrike Hoffmann e-mail z dnia 24.02.2023 r.; Gemeinde Ostseebad Heringsdorf e-mail z dnia 23.02.2023 r.; Joachim Voigtmann e-mail z dnia 23.02.2023 r.

W związku z wniesionymi uwagami i wnioskami niemieckich organów, organizacji pozarządowych i społeczeństwa, pismem z dnia 16.03.2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.26 wezwano wnioskodawcę do ustosunkowania się do przedstawionych zastrzeżeń. Należy wskazać, iż uwagi i wnioski przesyłane przez organy oraz społeczeństwo podczas prowadzonych konsultacji społecznych były wnioskodawcy przekazywane drogą elektroniczną niezwłocznie po ich otrzymaniu. Stosowne uzupełnienia, przetłumaczone na język niemiecki zostały przedłożone w dniu 29.06.2023 r., i następnie przekazane do GDOŚ pismem z dnia 30.06.2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.35. Dodatkowo pismem z dnia 18.07.2023 r. przekazany został w wersji elektronicznej zaktualizowany raport o oś z załącznikami w języku polskim (przekazany przez inwestora w dniu 07.06.2023 r.), Przedłożone przez RDOŚ materiały, GDOŚ przekazał stronie niemieckiej pismem z dnia 24.07.2023 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA. Ponadto z uwagi na wcześniejszą deklarację strony niemieckiej dot. uczestniczenia w konsultacjach transgranicznych w formie spotkania w trybie art. 8 ust. 2 umowy polsko-niemieckiej, GDOŚ w ww. piśmie przedstawił harmonogram przeprowadzenia tego rodzaju konsultacji, ze wskazaniem przewidywanego dnia, w którym mogłyby się odbyć, tj. 06.09.2023 r., jak również wskazał na konieczność przekazania tematów do dyskusji odnoszących się do potencjalnych znaczących oddziaływań inwestycji na środowisko Republiki Federalnej Niemiec oraz ewentualnych

działań redukujących lub eliminujących te oddziaływania, zgodnie z art. 5 Konwencji Espoo. W wyniku prowadzonej korespondencji elektronicznej ze stroną niemiecką, ustalony został termin oraz miejsce przeprowadzenia spotkania, jak również tematy do objęcia dyskusją.

W dniu 20.09.2023 r. konsultacje transgraniczne odbyły się w Hotelu Courtyard by Marriott Szczecin City. Konsultacje zorganizowane zostały zgodnie z art. 7 ust. 2 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej i podpisanej Neuhardenberg dnia 10.10.2018 r. oraz art. 5 Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. Zgodnie z cytowaną regulacją, przedmiotem konsultacji było omówienie potencjalnie znaczących oddziaływań planowanej Budowy Terminala Kontenerowego w Porcie zewnętrznym w Świnoujściu na środowisko Republiki Federalnej Niemiec, a także ewentualnych działań dotyczących redukcji lub eliminowania tych oddziaływań w oparciu o stanowiska niemieckich organów przekazane w dniu 24.02.2023 r. Polska delegacja reprezentowana była przez przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, Zarządu Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz pełnomocnika inwestora wraz z zespołem ekspertów. Stronę niemiecką reprezentował Pan Jörn Mothes z Ministerstwa Ochrony Klimatu, Rolnictwa, Wsi i Środowiska Meklemburgia-Pomorze Przednie, wraz z przedstawicielami organów zainteresowanych przedmiotową inwestycją. Zakres tematyczny konsultacji stanowiło 6 zagadnień w zakresie: wpływu przedsięwzięcia na zmianę linii brzegowej; wpływu przedsięwzięcia w zakresie transportu osadów na otwartym morzu; wpływu przedsięwzięcia w zakresie zanieczyszczeń powietrza; wpływu przedsięwzięcia w zakresie hałasu; wpływu przedsięwzięcia na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na niemieckie obszary Natura 2000. Konsultacje przeprowadzono wg porządku określonego w agendzie. Wszystkie punkty wymienione w agendzie spotkania zostały szczegółowo omówione przez ekspertów ze strony polskiej oraz dyskutowane z przedstawicielami Republiki Federalnej Niemiec. Najważniejszymi ustaleniami ze spotkania jest zobowiązanie się inwestora do prowadzenia prac czerpalnych w obszarze toru wejściowego do terminala przy wiatrach wiejących w kierunku zachodnim do 4⁰B oraz wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu na podstawie wytyczonych punktów kontrolnych przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania, uwzględniających strefę uzdrowiskową występującą po stronie niemieckiej w miejscowości Ahlbeck. Dodatkowo strona niemiecka zawnioskowała o dodatkowe dokumenty, przetłumaczone na język niemiecki, które otrzymała wcześniej w języku polskim, takie jak: załącznik nr 3 pt. "Badanie jakości urobku" do raportu ooś, wyciąg z załącznika nr 10 do raportu ooś pt. „Analiza awarii” i rozdział z raportu ooś dotyczący możliwości wystąpienia awarii, jak również części raportu ooś obejmujące analizy w zakresie wpływu inwestycji na wody podziemne, znajdujące się na stronach: 167-182, 349-356, 418-420 oraz 531-537. Spotkanie zakończyło się zgodnie z ustaloną wcześniej agendą. Strona polska udzieliła wyczerpujących wyjaśnień na wszystkie zadawane przez przedstawicieli strony narażonej pytania. Z konsultacji sporządzany został protokół, którego ustalenia zostały uzgodnione ze Stroną niemiecką jeszcze na spotkaniu. Protokół ten nie zawierał żadnych rozbieżności i został włączony do akt sprawy.

W związku z powyższym należy uznać, iż zakończone zostały konsultacje transgraniczne prowadzone w trybie art. 5 Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym z Republiką Federalną Niemiec. Uwagi i wnioski złożone przez stronę narażoną zgodnie z obowiązującymi przepisami zostały przeanalizowane w przedmiotowym postępowaniu, w związku z czym organ wypełnił obowiązek wynikający z ustawy ooś, natomiast szczegółowe odniesienie się do uwag podnoszonych w trakcie konsultacji transgranicznych zostało przedstawione w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Obowiązujące przepisy wymagają również, aby organ administracji publicznej przed wydaniem decyzji umożliwił stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W związku z powyższym, po zebraniu materiału dowodowego, zgodnie z art. 10 § 1 K.p.a., zawiadomieniem z dnia 21.09.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.43 powiadomiono strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy w terminie 7 od dnia doręczenia zawiadomienia. W okresie wyznaczonym na zapoznanie się ze zgromadzoną dokumentacją, tj. do dnia 28.09.2023 r. (zgodnie z aktami sprawy) wpłynęły uwagi: ZWIK Sp. z o.o. za pomocą korespondencji elektronicznej z dnia 22.09.2023 r. oraz listownie w dniu 25.09.2023 r.; Prezydenta Miasta Świnoujście pismem z 28.09.2023 r. oraz Stowarzyszenia Zielone Wyspy Świnoujście pismem z dnia 27.09.2023 r.

W swoim stanowisku ZWIK wskazał na konieczność zobowiązania inwestora do zamontowania w granicach strefy ochronnej „Na wydmach” na wylotach z uszczelnionych odcinków rowów, urządzeń do podczyszczania wód opadowo-roztopowych, prowadzenia monitoringu inwestycyjnego i przedinwestycyjnego w zakresie badania poziomu wód podziemnych oraz ich jakości w zakresie podstawowych czynników fizykochemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych, poprzez umieszczenie 2 piezometrów, których lokalizacja zostanie uzgodniona ze ZWiK oraz stosowania w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody „Na wydmach”, do zimowego utrzymania dróg czystych piasków, bez możliwości używania soli drogowej. Mając na uwadze, że inwestor w piśmie z dnia 07.06.2023 r. zobowiązał się do powyższych działań, zostały one uwzględnione w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji. Ponadto ZWIK wskazał na brak w raporcie załączników graficznych przedstawiających oddziaływanie projektowanej inwestycji w trakcie budowy i eksploatacji w stosunku do strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Na Wydmach” i konieczność ich uzupełnienia. Po przeanalizowania zebranego materiału dowodowego tutejszy organ uznał, że przedstawione w nim informacje w tym zakresie umożliwiają odniesienie się do oddziaływania inwestycji na wspomnianą strefę.

W piśmie z dnia 28.09.2023 r. Prezydent Miasta Świnoujście przedstawił szereg uwag dot. jakości przedłożonego raportu oś, jednocześnie wskazując, iż nie uwzględnia on wszystkich zagadnień wynikających z art. 66 ustawy oś, a tym samym uniemożliwia przeprowadzenie prawidłowej oceny wpływu inwestycji na środowisko.

W ocenie tut. organu raport oś został wykonany zgodnie z zapisami art. 66 ustawy oś. W oparciu o dokumentację zebraną w toku postępowania, jak również danych znajdujących się w zasobach tutejszego organu umożliwiającą identyfikację zagrożeń wynikających z poszczególnych etapów przedsięwzięcia, w niniejszej decyzji określone zostały warunki realizacji przedsięwzięcia ograniczające negatywny wpływ na poszczególne komponenty środowiska.

Istotnym dokumentem umożliwiającym analizę wpływu inwestycji na elementy środowiska, w tym przyrodniczego, obejmującego siedliska i gatunki chronione w ramach sieci obszarów Natura 2000 jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonany na potrzeby niniejszego postępowania. W skład raportu wchodzi odrębne opracowania, stanowiące załączniki obejmujące analizy środowiskowe i przyrodnicze dla części lądowej i dla części wodnej przedsięwzięcia, o następującej numeracji: **1**- Projekt zagospodarowania terenu dla wybranego Wariantu przyrodniczego., **2**-Projekt zagospodarowania terenu dla Wariantu II alternatywnego, **3** - Badanie próbek osadów pobranych z rejonu Świnoujścia dla koncepcji „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”, **4** - Analiza akustyczna; **5** - Analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza; **6**. Analiza ruchu osadów dennych dla planowanego przedsięwzięcia. IBW 2021 r; **7** - Wpływ przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu” na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w strefie brzegowej oraz stan systemu ochrony brzegów morskich; **8** - Opinia geotechniczna.; **9** - Analizy przyrodnicze dla części lądowej i dla części wodnej planowanego przedsięwzięcia: **9.1** - Inwentaryzacja i waloryzacja przyrodnicza obszaru na wschód od ul. Ku Morzu w Świnoujściu. BKP S.C. 2017 r., **9.2** - Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia polegającego na

budowie terminalu kontenerowego w Świnoujściu na zasoby rybne Zatoki Pomorskiej. Czerniejewski P., Brysiewicz A. 2021 r.; **9.3** - Raport o oddziaływaniu na środowisko w zakresie ssaków morskich dla przedsięwzięcia Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu. Wrzecionkowski K. 2022 r.; **9.4** - Dokumentacja w zakresie oceny stanu siedlisk przyrodniczych w obszarze oddziaływań budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu w odniesieniu do tymczasowych celów ochrony dla obszaru Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam. Krzysztof Ziarnik 2022, **9.5** - Tabelaryczne zestawienie analizy wpływu przedsięwzięcia na tymczasowe cele ochrony obszarów Natura 2000 PLH320019, PLB990003 i PLH990002 oraz PLB 320002, **9.6** - Wyniki monitoringów przyrodniczych prowadzonych w rejonie przedsięwzięcia – wersja elektroniczna, **10** - Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków; **11** - Raport ESPOO, **12** - Streszczenie w języku niespecjalistycznym). W odniesieniu do wszystkich komponentów przyrodniczych autorzy raportu przeprowadzili analizę materiałów źródłowych dotyczących obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań: występowaniu zbiorowisk roślinnych oraz siedlisk przyrodniczych, stanowisk fauny oraz funkcjonowania sieci obszarów chronionych. Wykorzystano informacje publikowane oraz wyniki opracowań niepublikowanych dostępnych w formie materiałów GIS i dokumentacji. Wykorzystane zostały także obserwacje własne autorów opracowania, prowadzących obserwacje w obszarze objętych inwentaryzacją od wielu lat. W przypadku oceny wpływu na obszary Natura 2000 zastosowano metodykę, w ramach której skartowano siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków z załączników Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej, przy uwzględnieniu wyników monitoringu poinwestycyjnego wykonanego dla Terminala LNG im. Lecha Kaczyńskiego. Dane z obserwacji odnoszono i weryfikowano w stosunku do danych archiwalnych, oraz danych wykonanych na potrzeby Planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego (2013), planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 i Delta Świny, czy planu ochrony dla Zatoki Pomorskiej PLB990003 i Ostoji na Zatoce Pomorskiej PLH990002. W przypadku siedlisk oraz gatunków stanowiących przedmiot ochrony w ww. obszarach Natura 2000 odniesiono się do tymczasowych celów ochrony przyjętych: dla Wolin i Uznam PLH320019 - obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 16.09.2021 r., znak: WOPN-ON.6322.17.2021.RCh; dla Ostoi na Zatoce Pomorskiej PLH320002 - obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 maja 2022 r., znak: OW.5220.2.22.AZ(4)); dla Zatoki Pomorskiej PLB990003 - obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 03.02.2022 r., znak: OW.5220.1.22.AZ(6)); dla Delt Świny PLB320002 - obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.2.

W związku z powyższym zagadnienia poruszane przez Prezydenta Miasta Świnoujście określone zostały/opisane w następujących załącznikach, jak również w poszczególnych rozdziałach raportu:

- w zakresie braku wytypowania źródeł hałasu i instalacji znajdującej się na terenie terminala (w tym: opisu i charakterystyki źródeł hałasu, ich parametrów, oceny obrazu pola akustycznego), braku dokładnych odległości inwestycji od najbliższej zabudowy mieszkaniowej, braku analiz hałasowych uwzględniających etap palowania i sygnały dźwiękowe emitowane podczas prac maszyn i innych urządzeń oraz środków transportu, braku uwzględniania urządzeń znajdujących się w obiektach emitujących pośrednie źródła hałasu (typu budynki) i bezpośrednie (agregaty chłodnicze kontenerów chłodzonych na placu); braku zobrazowania wyników akustycznych na załącznikach graficznych (na podkładzie kartograficznym) z uwzględnieniem punktów immisji – wszelkie dane i informacje w tym zakresie przedstawione zostały w **załączniku nr 4** do raportu ooś.

Ponadto w ramach przeprowadzonej procedury transgranicznej, w celu zweryfikowania potencjalnego wpływu inwestycji na tereny chronione akustycznie obejmujące uzdrowisko w miejscowości Ahlbeck, wykonano dodatkowe analizy rozprzestrzeniania się hałasu, które wykazały dotrzymanie poziomów dopuszczonych po stronie polskiej, jak niemieckiej (dokument pt. *Ocena oddziaływania inwestycji Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na środowisko w zakresie emisji hałasu (rozszerzenie o stronę Niemiecką). Etap projektowy - koncepcja techniczna „Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”*. dr inż. Tomasz Malec. Szczecin, 2023 r.). Natomiast w odniesieniu do analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu, do której został zobowiązany inwestor należy wskazać, iż zostanie ona wykonana zgodnie z założeniami wykazanymi w załączniku nr 4 do raportu, przy uwzględnieniu tych samych punktów pomiarowych po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, a pomiary wykonane zostaną podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca.

- w zakresie lokalizacji miejsc odkładania urobku na kłapowiskach, ilości przewidywanego urobku, zasięgów rozprzestrzeniania się zawiesiny i wpływu na elementy środowiska morskiego ze wskazaniem działań mitygujących – niezbędne informacje w tym zakresie zostały przedstawione w **załącznikach nr 6, 9.2 i 9.6** raportu ooś;
- w zakresie analizy wpływu hałasu podwodnego i wibracji na etapie palowania w stosunku do morświna, fok i ryb oraz zastosowanych działań mitygujących – niezbędne informacje w tym zakresie zostały przedstawione w **załącznikach nr 9.2 i 9.3** raportu ooś;
- w zakresie występowania siedlisk ryb oraz wpływ inwestycji na zasoby rybne – niezbędne informacje znajdują się w **załączniku nr 9.2** raportu ooś;
- w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i zastosowanych działań mitygujących w stosunku do NO – niezbędne informacje znajdują się w **załączniku nr 5** raportu ooś;
- w zakresie wystąpieniem ryzyka zagrożenia dla środowiska w wyniku nieplanowanych zdarzeń, w tym związanych z kolizją statków poruszających się po obszarze objętym przedsięwzięciem, wyciekami substancji ropopochodnych do wód, natrafienie na niewybuchy lub chemiczne środki bojowe czy ryzyko utraty kontenera oraz sposoby zapobiegania – niezbędne informacje znajdują się w **załączniku nr 10** raportu ooś;
- w zakresie oddziaływania inwestycji na ptaki stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pomorska – niezbędne informacje znajdują się w **załączniku nr 9.5** raportu ooś;
- w zakresie oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 oraz Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 – niezbędne informacje znajdują się w **załącznikach nr 9.4, 9.5** raportu ooś;
- w zakresie lokalizacji siedlisk przyrodniczych oraz tras transektów i punktów na których prowadzono badania inwentaryzacyjne - niezbędne informacje znajdują się w **załączniku nr 9.1** raportu ooś;
- w zakresie skumulowanego wpływu inwestycji z innymi przedsięwzięciami – w odniesieniu do poszczególnych zidentyfikowanych zagrożeń - niezbędne informacje znajdują się w **załącznikach nr 4, 5, 6, 7, 10**;
- w zakresie konfliktów społecznych – niezbędne informacje znajdują się w **rozdziale 18** raportu ooś.

W odniesieniu do kwestii przyrodniczych poruszanych przez Prezydenta Miasta Świnoujście w zakresie: znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska przyrodnicze, działań minimalizujących w stosunku do płatów siedlisk przyrodniczych sąsiadujących z inwestycją, stanu zachowania siedlisk objętych kompensacją przyrodniczą, lokalizacji siedlisk zastępczych dla gatunków chronionych kolidujących z inwestycją, usuwania gatunków inwazyjnych, nasadzeń rokitnika, przedstawia się poniższe wyjaśnienia. Z uwagi na znaczny ubytek i powierzchni siedliska przyrodniczych w obszarze

Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 (ponad 1% - 2110, 2120, 2130 oraz ok. 1 % - 2180 zasobów siedliska w obszarze) uznano, iż realizacja przedsięwzięcia będzie znacząco negatywnie oddziaływać na te siedliska, a tym samym wymaga wykonania kompensacji przyrodniczej. W ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie fragmentów płatów siedlisk: 2110, 2120, 2130 i 2180, powiększony zostanie obszar Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 (którego przedmiotem ochrony są te same siedliska), o najbliższe tereny, na których występują te płaty o łącznej powierzchni ok. 47,71 ha dotąd nieobjęte europejską siecią ekologiczną, obejmujące pas siedlisk ciągnących się wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego na terenie gminy wiejskiej Darłowo, na odcinku od Bobolina na zachodzie, do granicy miasta Darłowo na wschodzie. Dodatkowo w ramach kompensacji przyrodniczej przewiduje się szereg działań na terenie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, w tym m.in. metaplantacje gatunków chronionych, odtworzenie strefy ekotonowej siedliska 2180, odtworzenie zdegradowanych siedlisk przyrodniczych oraz usuwanie gatunków obcych i inwazyjnych czy nasadzenia rokitnika. Należy również wskazać, iż planowane działania ochrony czynnej, które zostały wskazane w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, zostaną poddane weryfikacji na etapie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której obowiązek wynika z zapisów niniejszej decyzji. W związku z tym na tym etapie postępowania administracyjnego przedstawione zostaną szczegółowe dane dot. planowanych działań. Mając na względzie, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie kończy definitywnie procesu oceny oddziaływania na środowisko, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, uszczegółowione zostaną zaproponowane rozwiązania mające na celu zachowanie integralności obszaru Natura 2000 oraz spójności sieci obszarów Natura 2000 i utrzymanie lub odtworzenia właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony kolidujących z realizacją inwestycji, jak również mogących ulec pogorszeniu w wyniku pośredniego wpływu inwestycji. Dodatkowo należy wskazać, iż standardowy formularz notyfikacyjny dotyczący zastosowania wobec przedmiotowego przedsięwzięcia przepisów art. 6 ust. 4 Dyrektywy Siedliskowej (Dyrektywa 92/43/EWG), obejmujący wszystkie siedliska przyrodnicze, na które inwestycja ma znacząco negatywnie oddziaływanie, ze wskazaniem działań ochrony czynnej dla tych siedlisk w obrębie obszaru objętego powiększeniem Natura 2000 Jezioro Bukowa oraz w obrębie obszaru Wolin i Uznam oraz oceną stanu zachowania siedlisk został przekazany do KE. Należy podkreślić, iż wskazane w ww. formularzu notyfikacyjnym działania zostaną wdrożone przed realizacją przedsięwzięcia.

W odniesieniu do kolejnych kwestii poruszanych w piśmie Prezydenta Miasta Świnoujścia w tym braku precyzyjnego opisu zakresu oraz sposobu wykonywania prac budowlanych związanych z budową przedsięwzięcia (wszystkich jego elementów), wielkości zużycia energii elektrycznej, gazu; ilości poszczególnych rodzajów ścieków i ich rodzajów, pochodzących ze statków, jak również szacowanych ilości odpadów wytwarzanych na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy wskazać, iż raport sporządzany na tym etapie posiada taki stopień szczegółowości, na jaki pozwala stan przygotowania analizowanej dokumentacji. W raporcie zostały oszacowane i podane wartości dot. zużycia zasobów środowiska, w tym również energii i gazu. Natomiast uszczegółowienie tych wartości zostanie wskazane na etapie projektu budowlanego. W raporcie został omówiony i wskazany sposób gospodarki wodą, odpadami, ściekami i wodami opadowymi, uwzględniający w zależności od prognozowanych ilości, sposób ich zagospodarowania, jak również przedstawiono potrzebę zastosowania różnych rozwiązań minimalizujących, w tym wyposażenie terminala w sieci kanalizacji wodociągowej, sanitarnej czy deszczowej, w razie potrzeby ujęcia wody morskiej oraz rodzaje systemów urządzeń podczyszczających, realizację zbiorników buforowych na wodę pitną i pożarową, wytypowanie miejsc na kontenery ciekące. Należy zaznaczyć, iż przedstawiony przez inwestora zakres i skala przedsięwzięcia, wraz z zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu informacji znajdujących się w raporcie oś oraz danych z zasobów tutejszego urzędu umożliwiły organowi przeprowadzenie stosownych analiz, a tym samym identyfikację zagrożeń w stosunku do

poszczególnych elementów środowiska i wskazanie szeregu działań minimalizujących, które zostały uwzględnione w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, jak i opisane w dalszej treści tego dokumentu.

W odniesieniu do kolejnych kwestii poruszanych przez Prezydenta Miasta Świnoujście, należy wskazać, iż przeprowadzone w raporcie analizy wskazały na konieczność zastosowania działań minimalizujących takich jak:

- minimalizacja ryzyka spływu zanieczyszczeń do wód (m.in. wskazania dot. organizacji zaplecza budowy oraz sposobu postępowania ze sprzętem i urządzeniami biorącymi udział w pracach budowlanych);
- w odniesieniu do zapewnienia migracji ssaków lądowych oraz płazów zaprojektowanie infrastruktury dostępowej do mola kontenerowego w sposób umożliwiający na swobodne się przemieszczanie zwierząt (np. przejście dolne); wykonanie przepustów w obrębie lokalnych obniżen oraz stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów wzdłuż całej infrastruktury dostępowej na obszarze lądu, prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym;
- w odniesieniu do bielika - montaż 2 platform lęgowych, w sąsiedztwie inwestycji, w miejscach wskazanych przez ornitologa i w konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym;
- w odniesieniu do fok – zaprojektowanie obudowy mola pirsu i falochronu pod kątem możliwości wypoczywania na tych obiektach fok;
- montaż budek dla ptaków – zawieszenie budek lęgowych dla ptaków typu: A, A1 i C w miejscach wyznaczonych przez ornitologa pełniącego nadzór przyrodniczy oraz po konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym;
- w odniesieniu do materiałów pochodzenia wojskowego - opracowanie i następnie wdrożenie planu usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących w stosunku do ssaków morskich i ryb, przy uwzględnieniu prowadzenia obserwacji wizualnych na morzu oraz zastosowania urządzeń odstraszających (np. pingery, sonary lub inne) i/lub izolujące propagację hałasu podwodnego (np. kurtyny bąbelkowe),
- w odniesieniu do babki byczej – prowadzenie monitoringu poinwestycyjnego w zakresie ichtiofauny;
- w odniesieniu do odwodnień terenu – zaprojektowanie podziemnej sieci kanalizacji deszczowej, zbierającą wody opadowe z dachów obiektów kubaturowych, jak również z nawierzchni utwardzonych, wyposażoną w zespół podczyszczający (piaskownik, separator substancji ropopochodnych);
- zaprojektowanie zieleni na terenie inwestycyjnym – przy wykorzystaniu wierzchniej warstwy ziemi wcześniej zabezpieczonej przed zmieszaniem z gruntem z głębszego wykopu przy udziale nadzoru przyrodniczego oraz gatunków rodzimego pochodzenia;
- w odniesieniu do migrującej ornitofauny - zaprojektowanie obiektów terminala z zastosowaniem następujących rozwiązań minimalizujących wpływ oświetlenia na przelatującą ornitofaunę:
- zastosowanie energooszczędnej technologii LED; opraw oświetleniowych o specjalnej konstrukcji ukierunkowującej strumień światła; efektywnego sterowania wiązką i natężeniem oświetlenia.

W odniesieniu do poruszonej kwestii dot. planowanych dróg dojazdowych oraz montażu generatora wiatrowego na pirsie kontenerowym organ wyjaśnia, iż w ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się dróg dojazdowych do poszczególnych elementów inwestycji, a transport pomiędzy poszczególnymi elementami inwestycji będzie się odbywał w granicach przewidzianej zajętości terenu. Ponadto na obecnym etapie projektowym nie przewiduje się montażu generatora wiatrowego na pirsie, co potwierdza szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia stanowiąca załącznik nr 1 do decyzji.

W odniesieniu do kolejnej kwestii dot. przedstawienia wizualizacji planowanego przedsięwzięcia z perspektywy terenu plaży (min. 3 ujęcia), należy wskazać, iż w raporcie zostały przedstawione wizualizacje przyszłego terminala kontenerowego – od strony morza, od strony lądu z lotu ptaka. Natomiast z uwagi na wstępny etap projektowania, brak jest możliwości wykonania wizualizacji z perspektywy terenu plaży.

W odniesieniu do wskazania metodyki doboru punktacji przedstawionej w tabelach z podsumowaniami oddziaływania wariantów inwestycji oraz innej wartości w stosunku do wariantu I i II w zakresie emisji hałasu, organ wyjaśnia co następuje. W odniesieniu do oceny wariantów, zastosowano metodę punktacji ważonej. Metoda ta umożliwia zakwalifikować oceniany obiekt w umownej skali liczbowej oraz przy zastosowaniu odpowiedniego systemu oceniania. W metodzie tej brane są pod uwagę wartości odpowiednich parametrów podlegających ocenie, a uzyskane wyniki wyznaczone są w odpowiednich skalach. W zastosowanej metodzie wykorzystuje się stopniowanie kryteriów oceny na podstawie wybranych preferencji. Wagi przynależne do każdego kryterium oceny są statystycznie obiektywne i zostały przyjęte na podstawie oszacowań specjalistów. Podana wyższa punktacja dla wariantu II w zakresie emisji hałasu wynika z innego zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia uwzględniającego kumulacje oddziaływań (dłuższy odcinek linii kolejowej i drogowej do pirsu, a tym samym mniejsza odległość prac budowlanych do terenów chronionych akustycznie).

Kolejnym zagadnieniem poruszonym przez Prezydenta Miasta Świnoujście jest wzrost natężenia ruchu na drogach w związku z realizacją przedsięwzięcia. Należy wyjaśnić, iż planowany terminal kontenerowy nie uwzględnia natężenia ruchu na innych drogach niż na infrastrukturze dostępowej, tj. od budowanego rozwiązania przez GDDKiA w Szczecinie do samego terminala. Wykonane analizy ruchu na etapie projektowania budowy drogi S3 zakładały maksymalną przepustowość na poziomie 60/65 tysięcy pojazdów na dobę. Analizy te uwzględniały tym samym ruch samochodowy do istniejącego portu i planowanego Terminala Kontenerowego, jak i wpływ tego rodzaju oddziaływania na mieszkańców oraz zwierzęta.

W odniesieniu do poruszonej kwestii dot. konieczności przeniesienia istniejącego w miejscu realizacji inwestycji kąpieliska organ wskazuje, iż w ramach rekompensaty za utratę infrastruktury dostępu do miejskiego kąpieliska, inwestor przewiduje odbudowę infrastruktury turystycznej dzielnicy Warszów, przy czym działanie to będzie realizowane poza zakresem przedstawionego analizowanego przedsięwzięcia. W skład rekompensowanych obiektów towarzyszących wchodzić będzie parking turystyczny zlokalizowany obecnie na terenie portu kontenerowego oraz dojazd do parkingu turystycznego i zejście na plażę. Poza tym przewiduje się odtworzenie kąpieliska w innej lokalizacji, co zapewni zaspokojenie potrzeb rekreacyjnych zarówno dla najbliższych mieszkańców, jak i turystów.

W piśmie z dnia 27.09.2023 r. Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście przedstawiło szereg uwag. dot. jakości przedłożonego raportu i na wstępie swojego stanowiska zaopiniowało negatywnie przedłożony dokument. Z uwagi, iż część poruszanych kwestii jest tożsama z uwagami wniesionymi przez Prezydenta Miasta Świnoujście, tj. w zakresie: negatywnego wpływu na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000, nieaktualnych danych dot. zasobów środowiska przyrodniczego; oddziaływań hałasu na tereny zabudowy mieszkaniowej; braku analiz wpływu przedsięwzięcia na środowisko lądowe i morskie, w zakresie hałasu akustycznego, hałasu podwodnego w stosunku do ssaków i ryb, połowów, rodzaju planowanych maszyn, wytworzonych ścieków i odpadów, odpowiedzi na nie zostały przedstawione powyżej. Niemniej jednak w odniesieniu do braku aktualnych danych w przedłożonych dokumentach i ekspertyzach, organ ponownie wyjaśnia, że przedłożony raport został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na potrzeby opracowania tego dokumentu wykonane zostały wszelkie niezbędne badania i analizy, w tym w zakresie osadów dennych, oddziaływania akustycznego, zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki morskie, ptaki), wpływu na prawdopodobieństwo

wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000. Zgodnie z planem zagospodarowania obszarów morskich, w Raporcie OOS uwzględniono również obszary połowu ryb komercyjnych i wpływ budowy na ich zasoby. W opracowaniu Raportu wziął udział szereg specjalistów z różnych dziedzin i o różnych specjalnościach, natomiast opracowanie Raportu wraz ze wszelkimi analizami i uaktualnieniami trwało od roku 2017 do roku 2022, co świadczy o rzetelnym podejściu do tematyki wykonania analiz i badań środowiskowych dla tej inwestycji. Badania ornitologiczne i fitosocjologiczne dla przedmiotowej inwestycji były aktualizowane w latach 2021-22. Dodatkowo w obszarze oddziaływania inwestycji wykonywany był w międzyczasie szereg inwentaryzacji fauny i flory, w tym m.in. do dokumentacji Planu Zadań Ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, które potwierdzają aktualność danych wykorzystywanych przy opracowaniu Raportu. Należy również wskazać, że Raport odnosi się do całości środowiska przyrodniczego objętego wieloletnimi badaniami na obszarze i w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, również w podziale na okresy fenologiczne wybranych grup zwierząt i tym samym brak jest uzasadnienia do podziału badań na pory roku.

W odniesieniu do kwestii dot. przeprowadzenia procedury w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko należy zaznaczyć, iż postępowanie transgraniczne zostało przeprowadzone w ramach postępowania zmierzającego do wydania wnioskowanej decyzji, a w jej uzasadnieniu szczegółowo opisano przebieg tego postępowania.

W odniesieniu do wniosku o przeprowadzenie konsultacji społecznych informuję, że ten etap postępowania został zapewniony przez organ, w dniach: 03.07.2023 r. - 01.08.2023 r. włącznie, a jego wynikiem było m.in. złożenie uwag przez Stowarzyszenie (pismo z dnia 01.08.2023r.).

Odnosząc się do zarzutu braku wymiany informacji w kontekście planowanego przedsięwzięcia i dokonywania uzgodnień z samorządem i lokalną społecznością przez inwestora należy wskazać, że przedmiotowa kwestia nie dotyczy prowadzonego postępowania. Niemniej jednak zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora w latach 2016-2019 odbył się szereg spotkań zarówno z radnymi Miasta Świnoujście (20.04.2016r. posiedzenie otwarte Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście, na którym firma E&Y przedstawiła wyniki wstępnego studium wykonalności dla terminala kontenerowego w porcie Świnoujście; 24.10.2016r. udział przedstawiciela portu w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście celem przedstawienia zmiany granic portu morskiego; 27.10.2016r. udział w Sesji Rady Miasta dot. zaopiniowania zmiany przebiegu granic portu morskiego w Świnoujściu; 09.02.2017r. udział w Sesji Rady Miasta w związku z uchwałą dot. koncepcji budowy terminala kontenerowego; 22.08.2017r. spotkanie z Zarządem Miasta w sprawie koncepcji budowy terminala kontenerowego; 24.04.2018r. Udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście i przekazanie informacji o aktualnym stanie przygotowania inwestycji; 28.06.2018r. udział w Sesji Rady Miasta, na której udzielano odpowiedzi na zapytania radnych dot. budowy terminala kontenerowego oraz zmiany granic portu; 26.06.2019r. udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście; 17.07.2019r. udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście, a następnie Sesji Rady Miasta w sprawie zaopiniowania zmiany granic portu morskiego), na których przedstawiciele ZMPSiŚ S.A. udzielali radnym obszernych wyjaśnień i odpowiadali na ich pytania, jak i z mieszkańcami i mediami ze Świnoujścia (28.10.2015r. spotkanie z mieszkańcami Świnoujścia w hotelu „Trzy Wyspy” , zorganizowane przez Świnoujską Organizację Turystyczną i Północną Izbę Gospodarczą, na której przedstawiono plany budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu; 29.03.2017r. spotkanie przedstawicieli Zarządu i Dyrekcji ZMPSiŚ S.A. z mieszkańcami Świnoujścia, na którym udzielono wyczerpujących odpowiedzi na pytania mieszkańców; 19.09.2018r. nagranie dla TV Świnoujście, w którym udzielono odpowiedzi na najczęściej powtarzające się pytania mieszkańców; 19.05.2019r. spotkanie z radnymi oraz władzami Świnoujścia i Międzyzdrojów połączone z konferencją prasową; 09.06.2019r. spotkanie z mieszkańcami lewobrzeżnej części Świnoujścia; 16.06.2019r. spotkanie z Radą Osiedla i mieszkańcami dzielnicy Warszów; 08.10.2019r.

w największej lokalnej telewizji „Zachodniopomorska TV”, obejmującej zasięgiem Świnoujście, Stargard, Goleniów, Nowogard, Kamień Pomorski odbyła się godzinna debata „Terminal Kontenerowy bez tajemnic” z udziałem ekspertów z GDDKiA, PKP PLK oraz ZMPSiŚ, <https://youtu.be/C0UrSvF4eV4?t=1170>. Ponadto aby dotrzeć skutecznie do mieszkańców Świnoujścia przygotowano specjalne wydawnictwo informacyjne, które było dystrybuowane podczas imprez kulturalnych oraz kierowane bezpośrednio do skrzynek pocztowych. Powstał również film informacyjny, który zamieściły u siebie wszystkie lokalne portale oraz stacje telewizyjne. Film był także promowany na kanale YouTube oraz Facebooku.

W odniesieniu do podnoszonej kwestii dot. nieuwzględnienia w obowiązujących dokumentach strategicznych miasta Świnoujście powstania portu kontenerowego należy zaznaczyć, iż również przedmiotowa kwestia nie dotyczy prowadzonego postępowania. Niemniej jednak należy podkreślić, że przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na podstawie ustawy o szczególnych zasadach i warunkach przygotowania inwestycji budowy portu zewnętrznego (Dz. U. 2019, poz. 1924), a dla przedsięwzięć realizowanych na podstawie tej specustawy nie wymaga się analizy zgodności z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego.

Odnosząc się do sugestii lokalizacji terminala kontenerowego w innych części wybrzeża Pomorza (Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Władysławowo czy Hel) należy wskazać, że ze względu na brak dostępu do infrastruktury portowej, transportowej oraz morskiej, nie jest możliwe lokalizowanie portu kontenerowego w portach innych niż te, które należą do portów o znaczeniu strategicznym dla gospodarki morskiej, a są to Szczecin – Świnoujście, Gdynia i Gdańsk. Te trzy porty o takim znaczeniu są wyróżnione w ustawie o portach i przystaniach morskich. Ustawa powołała też w tych portach obligatoryjne istnienie podmiotów zarządzających (Zarządy Portów). Port w Gdańsku nadal rozwija się planując kolejne fazy rozwoju terminali kontenerowych zwiększając potencjał przeładunkowy z poziomu około 3 mln TEU do ok. 4,5 mln TEU. Podobnie w porcie w Gdyni - gdzie mamy obecnie dwa terminale w porcie wewnętrznym, i plany budowy terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym o pojemności ok. 2,5 mln TEU. Gdańsk i Gdynia są geograficznie i funkcjonalnie sobie bliższe niż Szczecin i Świnoujście. Odległość między portami w Gdańsku i Gdyni wynosi ok. 20 km, mamy więc do czynienia z tym samym zapleczem, tą samą infrastrukturą dostępową (drogi, koleje) w przypadku obydwu tych portów. Szansą polskich portów i rozwoju gospodarczego jest sięgnięcie po inne duże zaplecze infrastrukturalne, które nie jest w pełni wykorzystywane. Na ten moment nie ma innych możliwości w Polsce budowy portów kontenerowych głębokowodnych jak i budowę terminalu w Świnoujściu. Należy również podkreślić, że Świnoujście jest miastem portowym, w którym w Polsce od 1945 r. funkcjonuje port i zróżnicowane nabrzeża, zróżnicowani armatorzy oraz przywożony jest do portu w Świnoujściu zróżnicowany towar. Port i prowadzone działalności są również źródłem stałego dochodu dla budżetu miasta. Atrakcyjność miasta związana jest silnie z funkcjonującym portem, działalnościami gospodarczymi, rozwijającą się w związku z tym turystyką i atrakcyjnością wizualną miasta oraz jego dostępnością wynikającą z lokalizacji w centralnej Europie. Działalność portu nie powoduje spadku atrakcyjności turystycznej miasta Świnoujścia. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu została we wrześniu 2019 umieszczona w rządowym "Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku". Ponadto lokalizację planowanego przedsięwzięcia determinuje obowiązujący Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. 2021 poz. 935 ze zm.), który wskazuje funkcję terenów i możliwe kierunki jego zagospodarowania dla wybrzeża Bałtyku w Polsce. Dodatkowo determinantą jest także dostęp do infrastruktury toru wodnego dla dużych jednostek, infrastruktury drogowej i kolejowej, który warunkuje powstanie portu w tym miejscu. Należy wskazać, iż planowana inwestycja tworząc nową infrastrukturę transportową, przyczynia się do aktywizacji łańcucha transportowego morsko-lądowego przebiegającego przez port morski w Świnoujściu w ramach bazowej sieci transportowej TEN-T oraz

korytarza Bałtyk-Adriatyk. Inwestycja znajduje się na liście projektów planu prac Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk, oraz jest powiązana z szeregiem projektów wspieranych ze środków CEF i Funduszu Spójności w korytarzu TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Inwestycja jest zgodna z Europejską Białą Księgą Transportu. Jako część Autostrady Morza Bałtyckiego definiuje się ją jako morski wymiar sieci TEN-T obejmujący port morski kategorii A (Świnoujście) oraz połączenia z infrastrukturą multimodalnego transportu lądowego. Ponadto Inwestycja przyczynia się do osiągnięcia celów określonych w Komunikacie Komisji Europejskiej w sprawie Linii Solidarności (COM/2022/217/Final), który podkreśla szczególną rolę portów morskich w transporcie towarów z Ukrainy.

W zakresie kwestii dotyczącej niedostatków wiedzy w oszacowaniu poziomu hałasu na etapie budowy należy zaznaczyć, iż z uwagi na brak realnej możliwości wskazania zestawu i doboru konkretnych maszyn i urządzeń do wykorzystania na budowie, na potrzeby analizy dokonano przeglądu sprzętu dostępnego przy takich technologiach budowy. Zebrano dane o mocach silników i emisjach akustycznych z ich pracy, a następnie założono, by analizę przeprowadzić dla wariantu najmniej korzystnego, czyli z zastosowaniem urządzeń o najwyższych poziomach emisji hałasu. Wyniki analizy wskazują zatem opcję najmniej korzystną, gdyby zastosowany został sprzęt o największej emisyjności. Sytuacja taka nie będzie miała jednak miejsca, bowiem ostatecznie zostanie wybrany sprzęt o niższych emisjach akustycznych. Swobodnie można zatem przyjąć, że zastosowany sprzęt nie spowoduje przekroczenia standardów emisji hałasu na terenach chronionych akustycznie, skoro w najgorszym możliwym wariantcie analiza nie wykazała takich przekroczeń. Niedostatki wiedzy w zakresie wyboru sprzętu budowlanego de facto nie stanowiły żadnej przeszkody w przeprowadzeniu rzetelnej analizy emisji hałasu na etapie budowy.

W odniesieniu do kwestii nieaktualnych wskaźników natężenia ruchu, należy zaznaczyć, iż planowany terminal kontenerowy nie uwzględnia natężenia ruchu na innych drogach niż na infrastrukturze dostępowej tj. od budowanego rozwiązania przez GDDKiA w Szczecinie do samego terminala. Wykonane analizy ruchu na etapie projektowania budowy drogi S3 zakładały maksymalną przepustowość na poziomie 60/65 tysięcy pojazdów na dobę. Analizy te uwzględniały tym samym ruch samochodowy do istniejącego portu i planowanego Terminala Kontenerowego. W odniesieniu do kwestii braku inwestycji rozwojowych infrastruktury kolejowej, należy wspomnieć, iż obecnie na ukończeniu jest projekt poprawiający dostęp kolejowy do portu w Świnoujściu. W ramach tego projektu pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – Zadanie 2: Stacja Świnoujście i tory zdawczo-odbiorcze” na stacji Świnoujście zostało ułożonych 34 km torów, z czego 2 km na terenie Portu Morskiego w Świnoujściu, zmodernizowanych zostało 10 przejazdów kolejowo-drogowych, wymienionych zostało 108 rozjazdów oraz zamontowane zostały nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Zakończenie prac planowane jest na grudzień 2023.

Ponadto realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego, a także otwarcie tunelu pod rzeką Świną łączącego wyspę Wolin i wyspę Uznam nigdy nie zakładały, nie planowały, ani nie prognozowały ze strony polskiej i obecnie również nie zakładają obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z i do projektowanego portu kontenerowego do i z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Związane to było z posiadaną od lat wiedzą na temat braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej na Wyspie Uznam oraz brakiem planów jej rozbudowy. Sama budowa tunelu pod Świną również nigdy nie zakładała oraz obecnie nie umożliwi rozbudowy sieci dróg transportów masowych dostosowanej do ciężkiego ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych na Wyspie Uznam po stronie polskiej. Z tego co wiadomo jest stronie polskiej, również strona niemiecka nie ma w planach rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej na wyspie Uznam dostosowanej do ukierunkowanego na port w Świnoujściu transportu kontenerów. We wszystkich materiałach na temat oddanego do użytkowania tunelu, wskazywano jasno i konkretnie, że budowa tunelu ma służyć mieszkańcom i turystom Miasta Świnoujście i Wyspy Uznam. Port kontenerowy i jego rozwój będzie obsługiwał gospodarczo i transportowo południe Polski bez

ukierunkowania na Uznam i związany będzie z drogami i z tranzytem towarów północ-południe jako realizacją porozumień tzw. Grupy Wyszehradzkiej. Port kontenerowy w Świnoujściu może obsługiwać i będzie obsługiwał przedsiębiorców z Niemiec, jednak transport ten będzie mógł być realizowany ze strony zachodniej, czyli z Niemiec, jedynie drogą ekspresową S3, która jest fragmentem drogi międzynarodowej E65 z kierunku od strony Szczecina.

Odnosząc się do kwestii obciążenia miejskiej sieci wodnej, należy wskazać, że funkcjonowanie terminala kontenerowego nie będzie wiązać się z degradacją zasobów wodnych oraz utratą zasobów wód podziemnych przeznaczonych dla ludności. Realizacja rozbudowy sieci wodociągów będzie dokonywana na podstawie wspólnych konsultacji z samorządem i jednostkami Miasta Świnoujście.

W odniesieniu do kwestii dot. braku uwzględnienia oddziaływań skumulowanych różnych przedsięwzięć na środowisko i mieszkańców, to wyjaśnia się, że ocena taka jest zawarta w Raporcie i dotyczy ona przedsięwzięć, dla których wydano decyzję środowiskową (co tym samym spełnia wymóg określony w art. 66 ust. 1 pkt 3 b ustawy ooś). W ramach skumulowanych oddziaływań uwzględniono m.in. takie przedsięwzięcia jak: *Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, Terminal LNG i jego późniejsze rozbudowy, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu, Wykonanie dwóch otworów wiertniczych WOLIN EAST I i WOLIN WEST I oraz Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn*. Analizy dokonane w tym zakresie w ramach oceny oddziaływania na środowisko uwzględniały ocenę wpływu na elementy środowiska przyrodniczego, w tym na siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki zwierząt stanowiące przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 (gatunki roślin stanowiące przedmiot ochrony w tej sieci nie występują w obszarze opracowania); wpływu na klimat akustyczny na terenach podlegających ochronie przed hałasem, wpływu na jakość powietrza, czy na wzrost natężenia ruchu.

Odnosząc się do nieuwzględnienia faktu otwarcia tunelu w Świnoujściu, należy wskazać, że zarówno realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego, a także wykonanie tunelu pod rzeką Świną łączącego wyspę Wolin i wyspę Uznam nigdy nie zakładały, nie planowały, ani nie prognozowały ze strony polskiej obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z i do projektowanego portu kontenerowego do i z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Związane to było z posiadaną od lat wiedzą na temat braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej na Wyspie Uznam oraz brakiem planów jej rozbudowy.

W odniesieniu do poruszanej kwestii w zakresie braku analiz dot. występowania zabytków na terenie Miasta Świnoujście organ wyjaśnia, iż w przedłożonym raporcie zostały przeprowadzone analizy w tym zakresie w części lądowej, jak i morskiej inwestycji. Określając oddziaływanie przedsięwzięcia na dziedzictwo kulturowe i zabytki archeologiczne, uwzględniono dostępne dokumenty, spisy i wykazy znanych obiektów archeologicznych zlokalizowanych w strefie potencjalnych oddziaływań terminala kontenerowego.

W odniesieniu do poruszanej kwestii dot. negatywnych skutków oddziaływania inwestycji na społeczność lokalną mieszkańców Świnoujścia w zakresie uzdrowiska, walorów turystycznych i społecznych organ wyjaśnia, iż to zagadnienie zostało wnikliwie przeanalizowane w przedłożonych materiałach. Należy zaznaczyć, iż odległość miejsca najbliższego pogłębiania, czyli wejścia do portu kontenerowego od plaży w strefie ochrony uzdrowiskowej Uzdrowiska Świnoujście wynosi ok. 1,7 km. Wpływ rozprzestrzeniania się osadów na plażę uzdrowiska będzie odbywał się okresowo i jedynie w czasie pogłębiania wejścia do portu kontenerowego i będzie miał ograniczony zasięg przy zastosowaniu działań minimalizujących. Wszystkie prace pogłębieniowe odbywać się będą poza okresem wypoczynkowym, tak aby nie pogorszyć jakości wypoczynku zarówno turystów jak i mieszkańców Świnoujścia. Ponadto ruch osadów brzegu morskiego przy plaży i samym brzegu stanowiącym miejsca

wypoczynku w części lewobrzeżnej Świnoujścia – strefie ochrony uzdrowiska, po wybudowaniu portu kontenerowego na etapie jego eksploatacji, nie zmieni się w stosunku do obecnego. Osady te będą zatrzymywały się w ujściowym odcinku Świny przy falochronach i nadal będzie występował akumulacyjny charakter brzegu w tym miejscu.

Odnosząc się do wniosku Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście z dnia 27.09.2023 r. w sprawie przedłużenia terminu od 1 do 3 miesięcy do zapoznania się z całokształtem zgromadzonego materiału i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i zgłoszonych żądań informuję, iż na etapie prowadzonych konsultacji społecznych, Stowarzyszeniu udostępnione były materiały umożliwiające zapoznanie się z zakresem i skalą przedsięwzięcia (skutkiem czego są wniesione uwagi na etapie konsultacji społecznych oraz w związku z zawiadomieniem z art. 10 kpa), zatem brak uzasadnienia na konieczność przedłużenia niniejszego postępowania.

Dodatkowo w dniu 05.10.2023 r. wpłynęło pismo ZWiK Sp. z o.o. informujące o braku możliwości zapewnienia przez gestora sieci pokrycia zapotrzebowania na wodę w ilości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb funkcjonowania terminala oraz wskazujące na konieczność zobowiązania inwestora do zapewnienia wody z innych źródeł niż zasoby wód głębinowych obecnie eksploatowane przez ZWiK Sp. zo.o. w Świnoujściu. Powyższe kwestie znajdują się poza zakresem niniejszego postępowania. Należy jednak podkreślić, że inwestor w przedłożonych materiałach wskazał, iż funkcjonowanie terminala kontenerowego nie będzie wiązać się z degradacją zasobów wodnych oraz utratą zasobów wód podziemnych przeznaczonych dla ludności, a rozbudowę sieci wodociągów będzie dokonywał na podstawie wspólnych konsultacji z samorządem i jednostkami Miasta Świnoujście.

W oparciu o zebrany materiał dowodowy tut. organ wydał niniejszą decyzję.

Decyzja została wydana w oparciu o art. 104 ustawy K.p.a. wskazujący, iż organ administracji załatwia sprawę przez wydanie decyzji. W podstawie prawnej przywołano również art. 82 i 85 ustawy ooś wskazujące odpowiednio zakres niezbędnych informacji wymaganych w rozstrzygnięciu decyzji oraz w jej uzasadnieniu.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa terminala kontenerowego w granicach portu morskiego w Świnoujściu i zlokalizowane będzie w prawobrzeżnej części miasta Świnoujście, w dzielnicy Warszów, na wyspie Wolin, po wschodniej stronie Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Inwestycja realizowana będzie w granicach obszarów morskich (morza terytorialnego w zakresie budowy falochronu osłonowego, toru wejściowego do terminala, mola kontenerowego i morskich wód wewnętrznych w zakresie w części mola kontenerowego, basenu portowego) i w obszarze lądowym na terenie Miasta Świnoujście w zakresie budowy części lądowej inwestycji. Inwestycja zlokalizowana będzie na następujących działkach ewidencyjnych: działki nr 172 i 64/2 obręb Warszów 11; działki nr: 1, 2, 3, 4, 5, 147, 155/1, 156/2, 156/3, 156/4, 156/5, 157/7, 182/8, 19/18, 206, 180/9, 181/5, 181/6, 205/4, 180/10, 180/7, 180/15, 180/16, 180/17 obręb Warszów 16.

Terminal Kontenerowy jest integralną częścią budowy planowanego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. W granicach lądu będzie zlokalizowana infrastruktura dostępowa tj. układ drogowy i kolejowy, parking buforowy dla pojazdów oraz część niezbędnej infrastruktury kubaturowej. W obrębie wód morskich będzie zlokalizowana infrastruktura portowa, tj. falochron osłonowy, basen portowy wraz z obrotnicą, molo kontenerowe, tor wejściowy do terminala oraz niezbędna infrastruktura, w tym kubaturowa. Część infrastruktury na lądzie będzie rozpoczynała się poza granicami portu kontenerowego, tj. w zakresie budowy i rozbudowy dróg dojazdowych włączających się do istniejącej infrastruktury drogowej do węzła Łunowo w ciągu drogi S3 i torów kolejowych na początkowym odcinku linii kolejowej E 59/C-E 59, czyli na wysokości węzła kolejowego Przytór. Planowane dojazdy mają na celu połączenie infrastruktury portu z istniejącą infrastrukturą kolejową i drogową znajdującą się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia, w odległości ok. 2 km od brzegu morskiego.

W skład planowanego zamierzenia wchodzi również miejsce odkładu urobku pochodzącego z prac pogłębiarskich, na tzw. kłapowisku.

Powierzchnia terenu lądowego przeznaczonego pod budowę terminala wynosi ok. 45 ha, w tym pod budowę infrastruktury portowej ok. 28,0 ha oraz infrastruktury kolejowej i drogowej - ok. 17,0 ha. Natomiast powierzchnia zajętości terenu gruntów w obszarze morskim wynosi ok. 350 ha, w tym pod molo kontenerowe i falochron osłonowy przewiduje się zajęcie ok. 80,0 ha oraz na tor wejściowy i obrotnicę, awanport, stanowiska statkowe i umocnienia budowli hydrotechnicznych ok. 270,0 ha.

W większości przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na gruntach pokrytych wodami morskimi będącymi w zarządzie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Teren lądu przeznaczony pod przyszły terminal kontenerowy jest obecnie terenem w przeważającej części zalesionym (grunty w zarządzie Nadleśnictwa Międzyzdroje), bez infrastruktury przemysłowej i zabudowy kubaturowej, w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się istniejący parking obsługujący turystyczne kąpielisko miejskie w dzielnicy Warszów. Teren morskich wód powierzchniowych przy brzegu i plaży w miejscu planowanego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym, stanowi obecnie kąpielisko miejskie w dzielnicy Warszów, które funkcjonuje w tym miejscu od czasu wybudowania Terminala LNG.

Przewidziany zakres prac podzielono na dwa etapy, tj. etap I i etap II, w ramach których przewiduje się wykonanie następujących prac:

Etap I

- wykonanie linii cumowniczo-odbojowej w układzie docelowym (ok. 1300 m) poprzez wykonanie konstrukcji obudowy i załadowanie akwenu morskiego i utworzenie tzw. „Mola Kontenerowego”;
- wykonanie nawierzchni placów na długości ok. 900 m, zapewniającej obsługę jednego dużego kontenerowca oceanicznego i jednego kontenerowca typu Feeder;
- wyposażenie nabrzeża (na długości ok. 1000 m) i zrealizowanych placów w sprzęt przeładunkowy umożliwiający obsługę statków w zakresie przeładunku;
- budowę obiektów kubaturowych (w tym: budynku socjalno-biurowego, magazynu, warsztatu);
- budowę obiektów umożliwiających przeprowadzanie kontroli granicznej, w tym rewizji celnych;
- budowę układu drogowego w rejonie pomiędzy placami składowymi a obiektami kubaturowymi zaplecza biurowo-technicznego;
- budowę układu kolejowego wyposażonego w system kontroli granicznej i urządzenia przeładunkowe (na terenie terminala kontenerowego - terminal kolejowy, poza terenem terminala kontenerowego – tory dojazdowe, grupa zdawczo-odbiorcza, włączenie w istniejącą infrastrukturę PKP PLK dla Etapu I);
- budowę parkingów i układu drogowego (dostęp drogowy do terminala z włączeniem do istniejącej infrastruktury drogowej) w rejonie terminala kontenerowego (poza granicą terminala);
- budowę wewnętrznej stacji paliw;

Etap II

- wykonanie nawierzchni placów w układzie docelowym;
- wyposażenie końcowej części nabrzeża i placów;
- wykonanie torów kolejowych w wersji docelowej (rozbudowa terminala kolejowego na terenie terminala kontenerowego, rozbudowa torów dojazdowych);
- dostęp drogowy od strony lądu – obejmujący budowę infrastruktury drogowej zlokalizowanej poza terenem terminala;
- dostęp kolejowy od strony lądu – obejmujący budowę infrastruktury kolejowej zlokalizowanej poza terenem terminala.

Molo kontenerowe będzie wyposażone w nabrzeże przeładunkowe i pomocnicze oraz obudowane i umocnione po stronie północnej i wschodniej, a także będzie posiadało obudowę brzegu morskiego po

stronie wschodniej i zachodniej terminala. Budowa obiektu mola kontenerowego obejmować będzie 2 fazy jego realizacji:

- I faza dot. załadownienia - wykonanie obudowy mola kontenerowego wraz z pracami czerpalnymi (w basenie portowym oraz na obrotnicy i torze wejściowym do terminala) i refulacyjnymi (budowa Mola Kontenerowego) oraz odkładem urobku w morzu na kłapowisku A i F1, stanowiące strefy czasowego deponowania przed jego wykorzystaniem do zabezpieczenia brzegu morskiego w ramach zadań statutowych urzędu morskiego;
- II faza dot. budowy infrastruktury terminala, tj. budowa nabrzeży przeładunkowych, nawierzchni placów składowych i dróg komunikacyjnych, parkingów, budowę obiektów kubaturowych terminala, budowę terminala kolejowego oraz suprastruktury terminala, tj. wyposażenie terminala w urządzenia przeładunkowe oraz transportowe i stację paliw.

Projektowane budynki kubaturowe wyposażone zostaną w sieć gazową, kanalizacyjną, wodociągową oraz deszczową.

Na późniejszych etapach przedsięwzięcia, przewiduje się uzyskanie docelowej głębokości toru wejściowego i basenu portowego do rzędnej 17 m.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia przedstawiony został w załączniku nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

W prowadzonym postępowaniu administracyjnym, tutejszy organ w pierwszej kolejności dokonał kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia w myśl obowiązujących przepisów. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, tj. jako § 2 ust. 1 pkt 34 „porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów”.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ przed wydaniem wnioskowanej decyzji zobowiązany jest do zbadania zgodności lokalizacji planowanej inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Niemniej nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć w zakresie budowy portu zewnętrznego realizowanych na podstawie ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Wobec powyższego organ został zwolniony z powyżej analizy.

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

Jednym z obligatoryjnych elementów raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko jest analiza wariantowa. W tym celu przeprowadzone zostało wielostopniowe wariantowanie lokalizacyjne, zarówno na odcinku morskim, jak i lądowym, połączone z analizami potencjalnych konfliktów i oddziaływań, kosztów i ryzyka. Ponadto na etapie przedprojektowym poddano analizie alternatywne rozwiązania technologiczne, o istotnych różnicach w rodzaju i skali potencjalnych oddziaływań na środowisko.

Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, iż wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant preferowany przez inwestora, tj. wariant I.

W odniesieniu do lokalizacji projektowanego przedsięwzięcia, w pierwszej kolejności należy wskazać, że budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu została we wrześniu 2019 roku umieszczona w rządowym "Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku", który dla portów jest strategicznym dokumentem porządkującym projekty rozwoju krajowych portów. Ponadto jak wynika z przedłożonej dokumentacji oraz obowiązujących w Polsce przepisów, lokalizację planowanego przedsięwzięcia determinuje obowiązujący Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. 2021 poz. 935 ze zm.), który wskazuje funkcję terenów i możliwe kierunki jego zagospodarowania na większości wybrzeża południowego Bałtyku. Dodatkowym czynnikiem warunkującym lokalizację przedsięwzięcia jest dostęp do istniejącej infrastruktury toru wodnego dla dużych jednostek, infrastruktury drogowej oraz kolejowej.

Na etapie przygotowania projektu Portu kontenerowego w Świnoujściu, podstawowym założeniem była taka lokalizacja niezbędnej infrastruktury portowej, aby jak najbardziej zminimalizować oddziaływanie na środowisko i potencjalne konflikty społeczne, przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących międzynarodowych zasad ruchu morskiego, drogowego i kolejowego, jak również zasad budowy dróg, kolei, portów morskich i torów wodnych. W tym celu przeprowadzone zostało wielostopniowe wariantowanie lokalizacyjne, zarówno na odcinku morskim, jak i lądowym, połączone z analizami potencjalnych konfliktów i oddziaływań, kosztów i ryzyka. Jako warianty alternatywne pod względem lokalizacyjnym, uwzględniając charakter przedsięwzięcia, jego znaczenie gospodarcze oraz obowiązujące w kraju dokumenty strategiczne, rozważaniu podlegały trzy porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk, Gdynia, zespół portowy Szczecin - Świnoujście. W odniesieniu do portu w Gdańsku, obecny tam terminal kontenerowy jest największy w Polsce i dodatkowo trwa jego rozbudowa mająca na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego z poziomu około 3 mln TEU do ok. 4,5 mln TEU. Podobna sytuacja jest w Gdyni - gdzie obecnie są dwa terminale w porcie wewnętrznym i planowana jest budowa terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym o pojemności ok. 2,5 mln TEU. Niewielka odległość między portami w Gdańsku i Gdyni (wynosząca ok. 20 km), powoduje, iż porty te wykorzystują tę samą infrastrukturę dostępową (drogi, koleje). Celem uniknięcia przeciążenia infrastruktury komunikacyjnej na lądzie (autostrady północ - południe i linii kolejowej), do którego by doszło w przypadku dalszego rozwoju terminali kontenerowych w Gdańsku i Gdyni, zdecydowano się na rozwijanie zdolności przeładunkowej w znacznej odległości od ww. portów, tj. w rejonie Świnoujścia – terenu będącego w zarządzie Portów Szczecin - Świnoujście, a tym samym rozłożenia ruchu morskiego na Bałtyku oraz komunikacyjnego na lądzie. Należy również nadmienić, iż porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu są ważnymi elementami Korytarza TEN-T Bałtyk Adriatyk, Korytarza Północnego Bałtyk, Europejskiego Korytarza Transportu Kolejowego nr 5 oraz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej. Wobec powyższego, realizacja inwestycji we wskazanej lokalizacji przyczyni się do zwiększenia integracji w europejskim korytarzu transportowym Bałtyk - Adriatyk oraz korytarzu transportowym Morze Północne - Bałtyk. Taka lokalizacja Terminalu umożliwi obsługę krajów pozbawionych dostępu do morza (Czechy, Słowacja) i inne kraje UE. Dodatkowo, co jest szczególnie ważne, zostanie otwarty nowy kierunek dla transportu kontenerów koleją z obszaru Ukrainy. Należy wskazać, iż zespół portowy Szczecin - Świnoujście jest drugim co do wielkości portem w Polsce, natomiast obroty w grupie "kontenery" osiąga na poziomie ok. 3% (trzech procent) polskiego rynku portowego 70 - 80 tys TEU z całości ok. 3 mln TEU we wszystkich portach. Budowa kolejnego terminalu dla statków dowozowych przy obecnym rynku kontenerowym na Bałtyku nie zmieni tej sytuacji. W świetle powyższego lokalizacja portu morskiego zewnętrznego z portem kontenerowym w Świnoujściu jest najkorzystniejszą środowiskowo, jak również zgodną z obowiązującymi Polskę jako członka Wspólnoty przestrzennymi planami zagospodarowania wód morskich, lokalizacją przedsięwzięcia na wybrzeżu zachodnim, a zatem brak jest w tej kwestii innych alternatyw.

Kolejne wykonane na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wielokryterialne analizy wariantowe, w tym analizy techniczne i przestrzenne, skutkowały pozostawieniem do analizy dwóch wariantów, tj. Wariantu I (wariantu proponowanego przez wnioskodawcę) oraz wariantu II racjonalnego alternatywnego (obejmującego znaczne zwiększenie przewidzianej do przekształcenia powierzchni lądowej).

W odniesieniu do zajętości terenu, zarówno w wariancie I jak i II budowa Terminala spowoduje przekształcenia środowiska morskiego na powierzchni ok. 350 ha (w tym ok. 80 ha pod przyszłe molo i falochron). W wariancie I środowisko lądowe zostanie przekształcone na powierzchni około 45 ha (w tym infrastruktura portowa zajmie ok. 28 ha, infrastruktura kolejowa i drogowa zajmie ok. 17 ha), natomiast w wariancie II środowisko lądowe zostanie przekształcone na powierzchni około 75 ha (w tym infrastruktura portowa ok. 28 ha, infrastruktura kolejowa i drogowa ok. 37 ha). Zmniejszona zajętość terenu w wariancie I wynika z rezygnacji z miejsca przewidzianego w koncepcji na zaplecze DEPOT; przesunięcia zabudowy obiektów kubaturowych na obszar mola; zmniejszenia obszaru zajętości pod rozbudowę parkingu buforowego, jak również rezygnacji z parkingu turystycznego i wejścia na plażę w granicach portu kontenerowego. Zatem w stosunku do zajętości terenu, za racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznano wariant I. Analiza innych rodzajów wariantowania nie daje pozytywnych rezultatów środowiskowych w aspekcie zlokalizowania niezbędnej infrastruktury portu kontenerowego, w związku z tym wskazane zostały jedynie te dwa warianty jako najbardziej rzeczywiste do realizacji i najmniej szkodzące środowisku.

W odniesieniu do elementów środowiska przyrodniczego, wariant I w większym stopniu pozwala zachować ciągłość siedlisk typowych dla mierzei, podczas gdy wariant II skutkuje fragmentacją siedlisk przyrodniczych i koniecznością usunięcia większej powierzchni lasów, poprzez odcięcie większego ich kompleksu na obszarze między portem kontenerowym i Terminalem LNG. Wariant I ogranicza powierzchnię zniszczeń siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 i lasów w stosunku do wariantu II alternatywnego o ok. 30 ha. Obydwa rozważane warianty ingerują w siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000, stanowiska gatunków chronionych roślin i różnorodne siedliska ptaków, omijając jednak strefę ochrony wyznaczoną dla bielika. Niemniej jednak zaproponowany wariant I ogranicza tę ingerencję do niezbędnego minimum. Wybór Wariantu I pozwala zmniejszyć obszar zajętości na lądzie, co zmniejszy skalę zniszczeń siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 PLH320019 głównie w stosunku do siedliska 2180 z ok. 16,8 ha do ok. 13,89 ha. W odniesieniu do stanowisk oraz siedlisk gatunków fauny objętej ochroną prawną realizacja inwestycji w wariancie I spowoduje zniszczenie lub przekształcenie ok. 105 stanowisk gatunków chronionej fauny, natomiast w wariancie II - 123 stanowiska. Analogicznie sytuacja przedstawia się w przypadku kolizji ze stanowiskami gatunków chronionych roślin, w wariancie I zniszczeniu lub przekształceniu ulegnie ok. 112 stanowisk, a w wariancie II – ok. 146 stanowisk.

Podczas analizy wariantów ważnym kryterium wyboru był aspekt społeczny i możliwości akceptacji wybranych wariantów przedsięwzięcia. Zarówno wariant I jak i II nie różnią się założeniami, wynikami i wnioskami w zakresie analizy akustycznej i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Oddziaływania wariantu I i II w zakresie realizowanym na obszarze wód morskich w odniesieniu do realizacji mola kontenerowego od brzegu w kierunku północy są tożsame. Natomiast różnice w zakresie emisji hałasu dotyczą części lądowej analizowanych wariantów, co związane jest z innym zagospodarowaniem terenu, w tym z lokalizacją projektowanych grup torowych oraz długością i trasą torów dojazdowych. Przebieg wariantu II w zakresie planowanej obsługi komunikacyjnej pirsu obejmuje budowę połączenia wzdłuż istniejącej infrastruktury kolejowej oraz częściowo wzdłuż ul. Ku Morzu, co znacząco zwiększa długość planowanej w tym wariancie linii kolejowej i drogowej w zakresie dojazdu do pirsu. Szlak tych linii transportowych zbliża się ku zabudowie mieszkaniowej dzielnicy Warszów i pobliskim zakładom pracy znajdującym się w sąsiedztwie portu kontenerowego.

W wariantcie I infrastruktura drogowa i kolejowa przebiega w odległości ok. 1700 m od osiedla Warszów, natomiast w przypadku wariantu II w odległości o ok. 650 m. Tym samym analiza przebiegu linii kolejowej i drogowej w wariantcie II względem terenów podlegających ochronie akustycznej wskazuje, iż jest on mniej korzystny spośród ocenianych wariantów. Z punktu widzenia oddziaływań akustycznych istotne jest, aby ciągi komunikacyjne kolejowe i drogowe łączące molo z istniejącą linią kolejową Świnoujście – Szczecin i drogą krajową nr 3 znajdowały się w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem. Warunek ten spełnia wariant I, który pozwala odsunąć wszelkie oddziaływania akustyczne oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza od zabudowy mieszkaniowej, tym samym zmniejszając potencjalne negatywne oddziaływania na mieszkańców ww. dzielnicy m. Świnoujście.

Analiza akustyczna i emisji zanieczyszczeń do powietrza, w zakresie obszaru lądowego wykazały, iż wariant II choć jest realny i możliwy do wykonania pod względem lokalizacyjnym i ekonomicznym, z uwagi na zbliżenie z drogą oraz koleją do istniejącej infrastruktury Terminala LNG i projektowanego węzła komunikacyjnego dostępu do portu, powoduje większe oddziaływania w kontekście skumulowanym w stosunku do wariantu I w zakresie oddziaływań akustycznych, eksploatacji zasobów naturalnych i dóbr chronionych.

W związku z tym uznano, iż wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant preferowany przez inwestora tj. wariant I.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w części na obszarze morskim oraz w części na obszarze lądowym, co skutkuje inną skalą oddziaływań oraz innymi elementami środowiska zagrożonymi ze strony inwestycji. Niemniej jednak zarówno w odniesieniu do części lądowej, jak i części morskiej, największe zagrożenie dla środowiska powstanie podczas etapu budowy inwestycji i dotyczy głównie prac związanych z posadowieniem obiektów hydrotechnicznych, w tym prac pogłębiarskich, refulacyjnych ingerujących w dno morskie oraz towarzyszącej infrastruktury zlokalizowanej na lądzie.

Cały obszar lądowy jest zalesiony. Obszar ten pokryty jest równoległymi do brzegu morskiego wałami wydmyowymi i znajdującymi się między nimi obniżeniami, które ukształtowały się w ciągu ostatnich kilkuset lat. Na większości obszaru wydmy wznoszą się do wysokości około 6-8 m n.p.m., natomiast obniżenia między nimi znajdują się na wysokości 1,5-3 m n.p.m. W części środkowej dwa równoległe, największe wały wydmyowe przekraczają 15 m n.p.m. Wały wydmyowe oraz wyrównane powierzchnie między nimi pokryte są piaskami. W głębszych, rynnowych zagłębieniach wykształciły się płytkie warstwy torfów. Plaże terenu inwestycyjnego cechują się dobrze wykształconymi siedliskami wydmy oraz zwartym, rozległym kompleksem lasów z drzewostanami sosnowymi, lokalnie z istotną domieszką dębów i brzoź, w obniżeniach z drzewostanami olszowymi i brzożowymi oraz zbiorowiskami wierzby szarej (łozowiskami).

Wykonanie części lądowej jak i morskiej będzie wymagało przygotowania placu budowy. Będzie to wiązało się z odpowiednim przygotowaniem terenu, w tym usunięciem drzew z części lądowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w wariantcie preferownym przez inwestora przewiduje się jedynie wycinkę drzew kolidujących z planową infrastrukturą drogową, kolejową i parkingową oraz „nasadą” mola kontenerowego na lądzie tj. na powierzchni nie przekraczającej 45 ha. Wycięte i zebrane drewno będzie oszacowane brakarsko i następnie przekazane Lasom Państwowym, celem jego dalszego zagospodarowania.

Teren budowy znajdujący się w granicach zajętości terenu skomunikowany zostanie z pobliskimi drogami publicznymi. Należy podkreślić, że trasy przejazdu pojazdów zostaną zoptymalizowane pod względem odległości transportowych i potencjalnego unikania terenów o największym natężeniu ruchu turystycznego. W tym celu podjęte zostaną rozmowy z lokalnymi władzami, które wskażą odpowiednie trasy, aby przedsięwzięcie nie stanowiło zagrożenia dla ruchu turystycznego. Ponadto jako działanie minimalizujące dyskomfort oraz zakłócenia w ruchu drogowym,

zarówno dla mieszkańców jak i turystów, wskazuje się, aby w miarę możliwości zaplanować czas intensywnego transportu drogowego na potrzeby budowy poza sezonem turystycznym (lipiec, sierpień) oraz zastosowanie znaków informujących i ostrzegających o prowadzeniu prac budowlanych.

Zaplecze budowy na terenie lądu zlokalizowane będzie w granicach zajętości terenu pod inwestycję, a miejsce postoju maszyn budowlanych oraz magazynowania odpadów zostanie odpowiednio utwardzone i zabezpieczone geomembraną, celem uniemożliwienia przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto zlokalizowane zostanie poza terenem podmokłym, charakteryzującym się podsiąkami wód gruntowych, tereny z wysokimi stanami wód gruntowych, występowaniem gleb torfowych, oraz poza zasięgiem koron drzew nie kolidujących z inwestycją. Do czasu załadowania obszaru morskiego pod moło kontenerowe, pracownicy korzystać będą z zaplecza budowy zlokalizowanego w obszarze lądowym. Po wykonaniu ww. elementu inwestycji, przewiduje się lokalizację zaplecza na jego terenie po odpowiednim utwardzeniu i zabezpieczeniu przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska. Podczas prowadzenia prac nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne. Niemniej jednak inwestor jest zobowiązany do kontrolowania stanu technicznego maszyn, urządzeń technicznych i pojazdów, w celu utrzymania ich w nienagannym stanie, utrzymywania porządku na terenie budowy i jego zaplecza, co pozwoli wyeliminować ewentualne rozlewy substancji ropopochodnych, a tym samym wyeliminuje wystąpienie negatywnego wpływu na gleby, wody powierzchniowe i podziemne. W przypadku wycieku olejów ze sprzętu budowlanego i transportowego zastosowane zostaną odpowiednie materiały sorpcyjne, w celu zneutralizowania zanieczyszczonej powierzchni ziemi czy też wody, a następnie zagospodarowania zanieczyszczonego materiału, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ewentualne tankowanie prowadzone będzie w miejscu odpowiednio zabezpieczonym, na terenie szczelnym i utwardzonym, natomiast ewentualna naprawa sprzętu budowlanego prowadzona będzie poza terenem budowy, w miejscach do tego dostosowanych. Natomiast naprawę statków i wyposażenia budowlanego stosowanego do prac na morzu należy przeprowadzić w portach w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie środowiska substancjami ropopochodnymi, tj. przy zastosowaniu zapory pływającej przeciwrozlewowej ograniczającej obszar wody zaolejonej. Należy jednocześnie podkreślić, iż wszelkie prace prowadzone na morzu mające znaczenie dla ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, uregulowane są w odrębnych przepisach, w tym w Przepisach portowych.

Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez dostawcę sanitariatów. Ilość powstających ścieków będzie równa ilości wykorzystywanej wody tj. ok. 10 m³/d. Wody opadowe na etapie realizacji będą odprowadzane w sposób niezorganizowany. Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się powstawanie ścieków: bytowych (pochodzących z obiektów kubaturowych oraz kontenerów socjalnych, zlokalizowanych na pirsie, w tym powstające na zapleczu technologicznym kuchni w budynku socjalno-biurowym) oraz przemysłowych (pochodzących z budynku warsztatowego oraz myjni samochodowej). Na terenie terminala zbudowana zostanie sieć kanalizacyjna grawitacyjna i tłoczna z pompowniami ścieków bytowych. Zakłada się wydajność głównej przepompowni ścieków z terenu terminala na poziomie ok. 10÷15 dm³/s. Praca pompowni ścieków będzie zautomatyzowana i monitorowana we wskazanym pomieszczeniu w budynku biurowo-socjalnym. Na sieci zainstalowane będą studnie rewizyjne. Ścieki bytowe oraz przemysłowe będą włączone do gminnej kanalizacji sanitarnej, przy czym na odprowadzenie z terenu terminala do miejskiego kolektora sanitarnego podczyszczonych do wymaganych przepisami parametrów ścieków przemysłowych uzyskane zostaną stosowne zezwolenia. Na podłączeniu do miejskiej sieci, w ostatniej studni na terenie terminala zostanie zainstalowany przepływomierz do ścieków sanitarnych, będący podstawą do rozliczenia z gestorem sieci miejskiej. Przed studnią pomiarową możliwe będzie zainstalowanie studni przystosowanej do

montażu urządzenia mobilnego do poboru próbek podczyszczonych ścieków odprowadzanych z terenu terminala. Ścieki z zaplecza kuchennego odprowadzane będą do sieci kanalizacji sanitarnej, po wcześniejszym przejściu przez odtłuszczownik. Zespoły podczyszczające ścieki z posadzki warsztatu i myjni zostaną wyposażone w osadniki oraz separatory substancji ropopochodnych, celem zapewnienia odpływu do kanalizacji sanitarnej ścieków odpowiadających składem ściekom bytowym określonym w przepisach szczegółowych.

Odprowadzenie ścieków ze statków następować będzie poprzez punkty odbioru ścieków wyposażone w zespoły pomiarowe oraz punkty poboru próbek (studnia pomiarowa z przepływomierzem oraz studnia do montażu mobilnego urządzenia do poboru próbek ścieków). Nie przewiduje się stałego podłączenia do odbioru wód zaolejonych ze statków — ich odbiór będzie możliwy poprzez specjalistyczne pojazdy-cysterny i następnie zagospodarowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wody opadowe pochodzące z utwardzeń dróg komunikacyjnych będą oczyszczone w zespole piaskownika i separatora substancji ropopochodnych, a następnie wprowadzone do gruntu za pomocą zbiorników rozsączających. Wody opadowe z nawierzchni drogowych zlokalizowanych w strefie ochrony pośredniej ujęcia „Na wydmach” zostaną ujęte w szczelną kanalizację deszczową i odprowadzone poza wspomniany teren ochrony pośredniej. Odwodnienie części lądowej terenu terminala oraz pirsu, zostanie zrealizowane poprzez podziemną sieć kanalizacji deszczowej, zbierającą wody opadowe z dachów obiektów kubaturowych i nawierzchni utwardzonych, zakończoną wylotami do morza. W rejonie inwestycji nie ma miejskiej sieci deszczowej. Bliskość odbiornika wód opadowych dla terminala wskazuje na uzasadnione ekonomicznie i techniczne odprowadzenie wód opadowych własnymi wylotami do basenu morskiego, zlokalizowanymi w projektowanych nabrzeżach. Każdy z wylotów będzie wyposażony w zespół podczyszczający (piaskownik, separator substancji ropopochodnych) gwarantujący wprowadzenie wód opadowych o składzie zgodnym z przepisami prawa. Na terenie mola kontenerowego (pirsu), dla Etapu II - docelowego, przewiduje się wybudowanie 3-4 niezależnych systemów kanalizacji deszczowej, zakończonych uzbrojonymi w zespoły podczyszczające wylotami do basenu portowego współpracującymi ze zbiornikami retencyjnymi wód oraz pompowniami.

W przypadku wystąpienia sytuacji związanej z wyciekiem z kontenera, wydzielone zostało miejsce na kontenery potencjalnie ciekące, oddzielone od reszty powierzchni poprzez odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni. Odcieki z miejsca składowania kontenerów ciekących zostaną ujęte w wydzielony system kanalizacyjny połączony z bezodpływowym dwupłaszczowym podziemnym zbiornikiem o pojemności max. 50 m³, wyposażonym w czujnik napętnienia zbiornika. Ścieki ze zbiornika odbierane będą przez specjalistyczne firmy i przekazane do unieszkodliwienia, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Należy wskazać, iż wydzielony plac jest elementem wyposażenia zapobiegającym zanieczyszczeniu terminala, w tym przyległych wód powierzchniowych. Dodatkowo stworzone zostaną procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych wycieków substancji. Obszar na polu składowym zostanie wyposażony również w sorbenty, które dodatkowo zapobiegać będą przedostawaniu się zanieczyszczeń do środowiska.

Na etapie budowy, woda na cele bytowe pracowników dostarczana będzie w beczkowozach oraz w butelkach. Ilość wykorzystywanej wody na etapie realizacji inwestycji przewiduje się na poziomie ok. 10 m³/d. Natomiast na potrzeby funkcjonowania terminala doprowadzona zostanie wzdłuż dróg komunikacyjnych miejska sieć wodociągowa zasilona z istniejącej sieci wodociągowej Ø 160 w ul. Ku Morzu. Bieżące potrzeby inwestycji, dla potrzeb socjalnych zostały oszacowane maksymalnie na poziomie 35 m³/h (100 m³ /dobę). Dodatkowo przewiduje się zużycie wody na potrzeby następujących obiektów: warsztat – 10 m³/dobę, statki – 50 m³/statek (docelowo postój 3 statków) oraz na cele pożarowe z sieci – 20 dm³/s. Ze względu na zapewnienie dostarczenia wody do spożycia w ilości maksymalnie 12 m³/h, planowane jest wybudowanie na terenie terminala zbiorników buforowych

pokrywających zapotrzebowanie terminala na wodę do spożycia oraz do gaszenia pożaru. Będą to szczelne zbiorniki podziemne wykonane z tworzywa sztucznego magazynujące zapas wody. Przewiduje się iż minimalna pojemność układu zbiorników na wodę pitną wyniesie $200\div 250\text{ m}^3$, natomiast na wodę do gaszenia pożarów minimum 300 m^3 . Szczegółowe rozwiązania projektowe dotyczące instalacji wody przeznaczonej do spożycia oraz na cele pożarowe określone zostaną na etapie projektu budowlanego. Zbiorniki przeznaczone do celów magazynowania wody do spożycia posiadały będą odpowiednie atesty PZH oraz zostaną wyposażone w szczelne zamknięcia. Włazy zbiorników wyniesione zostaną ponad teren i zabezpieczone przed napływem wód opadowych. Wentylacja zbiorników zostanie zapewniona poprzez zastosowanie filtrów (filtr zgrubny – siatka, filtr drobny – np. z włókna szklanego, filtr wysokosprawnny – odpowiednio ukształtowany mikrofazowy papier o dużej zdolności oddzielania aerozoli zawartych w powietrzu, filtr z węglem aktywnym). Przy szacunkowym zapotrzebowaniu inwestycji na wodę pitną na poziomie $Q_{db} = 100\text{ m}^3/\text{dobę}$ oraz ww. obiektów, przy zapewnionej przez gestora sieci wydajności wodociągu miejskiego $12\text{ m}^3/\text{h}$ ($288\text{ m}^3/\text{db}$), zgromadzony w wielokomorowych zbiornikach (o pojemności $200\text{--}250\text{ m}^3$) zapas wody do spożycia zużywany będzie w ciągu maksymalnie 2-3 dni. Nie zachodzi zatem niebezpieczeństwo zagnicia zgromadzonej wody. Krótki czas magazynowania wody zapewni spełnienie dla niej wymagań pod względem higieniczno-sanitarnym. Teren posadowienia zbiorników zostanie ogrodzony, a jego granice oznaczone za pomocą rozmieszczonych w widocznych miejscach stałych znaków stojących. Na ogrodzeniu oraz znakach zostaną umieszczone tablice informacyjne o zakazie wstępu osób nieupoważnionych. Stała kontrola terenu będzie weryfikowała na bieżąco ewentualne zniszczenia, uszkodzenia lub przemieszczania stałych znaków stojących oraz tablic informacyjnych. Na terenie tym zakazane będzie użytkowanie gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją zbiornika. Ponadto zostaną wdrożone poniższe rozwiązania mające na celu zabezpieczenie ww. obiektów: odprowadzanie wody opadowej lub roztopowej w sposób uniemożliwiający przedostawanie się ich do zbiornika wody; zagospodarowanie terenu zielenią; odprowadzanie ścieków sanitarnych z terenu Terminala do szczelnych urządzeń kanalizacyjnych; ograniczenie przebywania osób niezatrudnionych przy obsłudze zbiornika. Zbiorniki przeznaczone na wodę do celów gaszenia pożaru, zaopatrywać będą sieć hydrantową na terenie terminala. Woda w nich będzie zgromadzona na stałe i wykorzystywana wyłącznie do gaszenia pożaru. Zbiorniki te będą pracowały niezależnie od zbiorników wody pitnej, a tym samym nie przewiduje się możliwości wykorzystania wody pożarowej dla doraźnego zwiększonego pokrycia zapotrzebowania na wodę pitną. Dopuszcza się zastosowanie ujęcia wody morskiej z pompownią dla zaopatrzenia sieci hydrantowej zewnętrznej w wodę do gaszenia pożaru. Ze względu na to, iż hydranty wewnętrzne należy zasiląć wodą wodociągową miejską, zasilanie ich w tym wypadku należy przewidzieć ze zbiornika wody pożarowej zasilanego wodą miejską. Woda ze zbiorników pobierana będzie do sieci wody pitnej oraz sieci wody hydrantowej (niezależnie) poprzez zestawy podnoszące ciśnienie, oddzielne dla wody pitnej i dla wody pożarowej.

Realizacja inwestycji oraz jej dalsza eksploatacja wiązać się będzie z wytwarzaniem wielu rodzajów odpadów sklasyfikowanych zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Klimatu z 02 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U z 2020 r., poz. 10). Są to odpady powstałe w wyniku prac związanych z przygotowaniem terenu oraz budową elementów przedsięwzięcia, w tym należące do grup: 08 - odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych; 15 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych; 20 - odpady komunalne (odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy); 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych. Podczas etapu eksploatacji powstawać będą odpady należące m.in. do następujących grup: 08 - odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb drukarskich; 12 - odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych; 13 - oleje opadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19); 15 -

odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach; 16 - odpady nieujęte w innych grupach; 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych); 19 - odpady z instalacji i urządzeń służących zagospodarowaniu odpadów, z oczyszczalni ścieków oraz z uzdatniania wody pitnej i wody do celów przemysłowych. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, odpady powstające podczas etapu budowy inwestycji, jak również podczas etapu jej eksploatacji i likwidacji zbierane będą w sposób selektywny, magazynowane w miejscach do tego przystosowanych, a następnie przekazywane wyspecjalizowanym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia. Podczas eksploatacji wszelkie odpady ze statku, tj. śmieci, ścieki, odpady zaolejone i in., będą zdawane do portowych urządzeń odbiorczych, z jednoczesnym udokumentowaniem każdej z tych operacji zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym Planem odbioru odpadów ze statków obowiązującym w porcie morskim w Świnoujściu, składowane w odpowiednio do tego przeznaczonym miejscu i następnie zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wierzchnia warstwa ziemi z terenu placu budowy będzie tymczasowo składowana na terenie budowy i następnie w pierwszej kolejności poddana odzyskowi poprzez odpowiednie zagospodarowanie w miejscu lokalizacji inwestycji. Przy czym ściółka leśna i warstwy wierzchnie gruntu, celem ich ponownego wykorzystania do odtworzenia siedliska leśnego oraz wydumowego, zostaną wcześniej zabezpieczone przed zmieszaniem z gruntem z głębszego wykopu. W przypadku ich nadmiaru zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas prac czerpalnych w wyniku pogłębiania toru wejściowego, obrotnicy i basenu portowego powstanie urobek w ilości ok. 13 mln m³. Znaczna część urobku z ww. prac (ok. 5 mln m³) zostanie wykorzystana do załadownia akwenu morskiego i utworzenia tzw. „Mola Kontenerowego” oraz/lub do innych celów budowlanych na terenie planowanego terminalu, natomiast pozostała część urobku (ok. 8 mln m³) przewidziana jest do odkładu w morzu, na kłapowiskach. Wskazane przez Urząd Morski w Szczecinie miejsce odkładu znajduje się na polu odkładu A, które bez zastrzeżeń nadaje się do kłapowania urobku zarówno spoistego jak i niespoistego oraz F1, na którym odkładane będą jedynie grunty niespoiste dla rezerwy piasku dla zasilania plaż. Miejsca te oddalone są od terenu inwestycyjnego o ok. 18 km i 22 km. Należy wskazać, iż w rejonie planowanych prac czerpalnych zostały wykonane badania osadów dennych, w celu potwierdzenia bądź wykluczenia możliwości ich dalszego wykorzystania. Zakres badań obejmował oznaczenie metali ciężkich, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), sumy PCB oraz badania niebezpiecznych właściwości: HP 4 (drażniące), HP5 (toksyczne), HP6 (ostra toksyczność), 1--1P8 (żrące), HP9 (zakaźne) i HP 14 (ekotoksyczne). Na podstawie wykonanych badań stwierdzono, że urobek nie jest zanieczyszczony - stężenia poszczególnych zanieczyszczeń kształtowały się poniżej wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796), co oznacza, że urobek może być odkładany w morzu lub wykorzystywany do budowy budowli hydrotechnicznych.

Na etapie eksploatacji będą prowadzone roboty utrzymaniowe, w wyniku których również będzie powstawał urobek – przewiduje się jego wytworzenie w ilości ok. 30 tys. m³. Urobek ten zostanie przebadany pod kątem zawartości ewentualnych zanieczyszczeń i następnie, w zależności od wyników analiz, odłożony na ww. kłapowiska lub inne miejsce (np. pole refulacyjne), wyznaczone w uzgodnieniu z potencjalnym odbiorcą.

Podczas ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia oddziaływanie będzie zbliżone do tego, jakie powstanie na etapie budowy.

Wyniki przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludzi wskazują, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznych odległościach od najbliższej zabudowy mieszkalnej, hałas generowany na etapie budowy nie będzie negatywnie oddziaływać na najbliższe tereny chronione akustycznie, a dodatkowo jak wynika z przeprowadzonych symulacji

rozchodzenia się hałasu, teren leśny otaczający plac budowy będzie pełnił funkcję naturalnego ekranu akustycznego chroniącego przed przenikaniem hałasu na tereny sąsiednie. Teren planowanego Terminala Kontenerowego w Świnoujściu zlokalizowany jest na terenach przeznaczonych pod usługi portowe, w bezpośrednim sąsiedztwie Terminala LNG oraz terenów Portu Handlowego Świnoujście. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego terminala kontenerowego nie występują tereny podlegające ochronie przed hałasem. Najbliższymi terenami tego typu są tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na południowy zachód od projektowanego terminala kontenerowego, w dzielnicy Warszów (za ulicą Barlickiego), znajdujące się w odległości ok. 1400 m od najbliższych obiektów terminala będących źródłem hałasu w części lądowej oraz w odległości ponad 2000 m od miejsca lokalizacji nabrzeży cumowniczych dla jednostek kontenerowych w projektowanym porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

O klimacie akustycznym na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej znajdujących się od południowo-zachodniej strony projektowanej lokalizacji Terminala Kontenerowego (dzielnica Warszów), oprócz hałasu kolejowego decyduje obecnie ruch pojazdów na ul. Barlickiego, prace prowadzone na terenie Portu Handlowego Świnoujście oraz lokalne źródła dźwięku. Ponadto w sezonie letnim istniejąca plaża miejska (kąpielisko Warszów) w rejonie planowanego przedsięwzięcia użytkowana jest w celach wypoczynkowych. Planowana realizacja samego mola i obiektów towarzyszących, podobnie jak falochronu osłonowego będzie źródłem dźwięku, przede wszystkim w okresie budowy oraz prowadzenia prac mających na celu pogłębienie akwenu (basenu portowego i toru wejściowego). Z harmonogramu prac budowy wynika, że hałas emitowany podczas budowy mola kontenerowego i nabrzeży nakładał się będzie (sumował) z hałasem związanym z pogłębianiem akwenu i pracą pogłębiarek. Będzie to okres, kiedy występować będzie największa emisja hałasu. W tym okresie wystąpią oddziaływania akustyczne powodowane: robotami kafarowymi - pracą kafarów wbijających pale oraz ścianki szczelne metodą wibracyjną lub udarową; pracą dźwigów, w tym dźwigów pływających oraz holowników; robotami czerpalnymi - pracą pogłębiarek; pracą węzłów betoniarskich, czy też pomp do betonu; ruchem transportu dowożącego materiały. Natomiast najwyższy poziom hałasu będzie emitowany podczas robót kafarowych, tzn. pracy młotów kafarowych wbijających stalowe pale i ścianki szczelne w dno morza. Wysoki poziom hałasu emitowany będzie także podczas pracy dźwigów pływających, holowników przemieszczających barki i szalandy oraz podczas pracy węzłów betoniarskich (które jednak z wody będą mogły być prowadzone na następnych etapach budowy). Istotne znaczenie dla zasięgu oddziaływania hałasu oprócz poziomu dźwięku emitowanego podczas realizacji poszczególnych operacji, będzie miała również intensywność prowadzonych prac (ilość ekip budowlanych) oraz rodzaj i ilość ciężkiego sprzętu pracującego równocześnie. Dla oceny oddziaływania akustycznego projektowanego terminala wykonano obliczenia emisji hałasu do środowiska programem HPZ'2001 Windows: wersja listopad 2007, opracowanym w Instytucie Techniki Budowlanej w Warszawie. Podczas analiz przyjęto, że przy wykonywaniu robót kafarowych zastosowane zostaną nowoczesne technologie, uwzględniające m.in.: niski poziom emisji hałasu oraz wibracji (drgań przenoszonych przez grunt), niski poziom zanieczyszczeń gazowych (emisja do powietrza atmosferycznego), oraz takie rozwiązania techniczne, które zapewnią duże tempo robót, a tym samym skrócenie czasu prowadzenia prac. Wyniki wykonanych obliczeń wskazują, że pomimo, iż emitowany hałas podczas prowadzonych prac przy budowie Terminala Kontenerowego będzie okresowo wysoki, nie obejmie on jednak terenów zabudowy mieszkaniowej znajdujących się przy ul. Barlickiego oraz najbliższych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, zlokalizowanych na wyspie Uznam. W porze dnia prognozowane poziomy hałasu wyniosą 39,0 – 41,5 dB, a w porze nocy 29,7 – 31,7 dB. Należy podkreślić, że hałas powstający na etapie budowy nie jest oddziaływaniem stałym, wobec czego dla źródeł emisji na tym etapie nie określa się wartości normatywnych. Niemniej jednak w celu wykazania, że przedsięwzięcie na tym etapie nie będzie powodowało znaczącego negatywnego oddziaływania, do przeprowadzonej analizy przyjęto dopuszczalne poziomy hałasu jak dla etapu eksploatacji. Warunkiem

ograniczenia emisji hałasu do środowiska do poziomów dopuszczalnych w czasie prowadzenia budowy poszczególnych obiektów jest zastosowanie nowoczesnego sprzętu (odpowiednio wyciszonego), właściwa organizacja pracy, jak również ograniczenie prac w porze nocnej, przy zastosowaniu nowoczesnych, wyciszonych pogłębiarek. Dodatkowo zobowiązanie się inwestora do zastosowania tymczasowych na czas budowy przegród ekranujących emitowany z terenu budowy hałas w postaci przenośnych ekranów bądź wysokich nasypów ziemnych ekranujących izolujących, jak również ograniczanie do minimum czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym, stosowanie niezbędnych środków technicznych i organizacyjnych w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych, znacznie ograniczy rozprzestrzenianie się hałasu na lądzie. Powyższe działania zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji. Ponadto w celu weryfikacji przedstawionych w raporcie prognoz w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz weryfikacji zamierzonych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko, inwestor zobowiązał się do wykonania kontrolnych pomiarów emisji hałasu do środowiska w czasie prowadzenia intensywnych prac na terenie terminala, ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z umacnianiem dna poprzez wbijanie pali i ścianek szczelnych. Powyższe umożliwi w razie konieczności podjęcie dodatkowych działań minimalizujących wpływ na najbliższą zabudowę mieszkaniową w przypadku wystąpienia nadmiernej uciążliwości. Pomiary hałasu w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej powinny zostać wykonane także w okresie przerwy w pracach budowlanych, w celu prawidłowej oceny występującego w tym rejonie tła akustycznego (poziomu hałasu od wszystkich innych źródeł dźwięku). Wyniki monitoringu zostaną przedłożone organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.

Podczas etapu eksploatacji przedsięwzięcia o klimacie akustycznym w rejonie planowanej lokalizacji decydować będzie ruch kontenerowców (wejście i wyjście z portu), prace rozładunkowe i załadunkowe oraz ruch transportu na trasach dojazdowych oraz projektowanych placach składowych oraz parkingach. Wpływ na hałas emitowany z terenu projektowanego terminala do środowiska będzie miał także ruch transportu kolejowego i samochodowego na drogach i projektowanych parkingach. W przypadku ruchu transportu kolejowego i samochodowego na terenie terminala, jego oddziaływanie będzie zależało od intensywności i prędkości przejazdu. Ruch transportu, podobnie jak praca całego terminala, odbywać się będzie całodobowo. Analizę oddziaływania akustycznego wykonano dla okresu postoju i rozładunku jednego kontenerowca przy nabrzeżu portu zewnętrznego oraz wejścia drugiej dużej jednostki z jednoczesną pracą całego terminala. Z wykonanych obliczeń prognostycznych wynika, że projektowane przedsięwzięcie nie będzie w okresie eksploatacji powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej. W okresie manewrów podczas cumowania do nabrzeża, wysokie emisje hałasu występować będą podczas pracy silników i instalacji okrętowych na jednostkach kontenerowych, w tym przede wszystkim systemów wyrzutu spalin zespołów napędowych oraz zespołów prądotwórczych. W związku z tym, celem ograniczenia rozprzestrzeniania się hałasu zobowiązano inwestora do takich działań jak: stosowanie sprzętu i jednostek pływających w pełni sprawnego technicznie i obsługiwanego przez wykwalifikowane osoby oraz wyposażenie Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym. Przedstawione prognozy wskazują, iż na tym etapie nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określonych Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Niemniej, w celu weryfikacji przedstawionych w raporcie prognoz w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz weryfikacji zamierzonych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko, na inwestora nałożony został obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu. Analizę należy przeprowadzić po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, a pomiary wykonać

podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca. Pomiary powinny umożliwić ocenę rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. Wyniki analizy porealizacyjnej wraz z zaproponowanymi w razie potrzeby działaniami minimalizującymi należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.

Również analiza jakości powietrza atmosferycznego, w tym przewidywanego stężenia zanieczyszczeń spowodowanych etapem budowy inwestycji wykazała, że prace budowlane nie przyczynią się do przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza poza terenem budowy. Podczas realizacji inwestycji należy liczyć się z występowaniem następujących negatywnych oddziaływań: zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych, zawartych w spalinach maszyn i jednostek pływających pracujących w rejonie budowy mola kontenerowego i akwenie portowym, zwiększona ilość pyłów, wynikająca z dostaw i stosowania na terenie inwestycji materiałów sypkich i pylistych oraz ruch pojazdów po terenie budowy. Wymienione uciążliwości są typowe dla okresu budowy i znikną wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych. Niemniej jednak na potrzeby oceny wpływu przedsięwzięcia na tym etapie realizacji przedsięwzięcia na stan aerosanitarny zostały wykonane modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu za pomocą programów „OPERAT FB” 2020 v.8.4.2. firmy „PROEKO” R. Samoć przy wykorzystaniu danych meteorologicznych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie, Stacji meteorologicznej Świnoujście oraz dane z Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Departamentu Monitoringu Środowiska. W analizie uwzględniono zakres prac prowadzony przy użyciu: specjalistycznych maszyn do robót hydrotechnicznych, takich jak: kafary, wibromłoty, dźwigi, jednostek pływających: holowniki, barki, pogłębiarki, środków transportu tj. samochody ciężarowe, samochody wywrotki, betonowozy, sprzęt do robót instalacyjnych jak żurawie samochodowe, spawarki, jak również ilość przewidzianych do wykonania robót palowych, związanych z budową obiektów hydrotechnicznych takich jak obudowa zamykająca, nabrzeże pomocnicze, nabrzeże kontenerowe/eksploatacyjne, pirs kontenerowy, obudowa północna, obudowa północno-wschodnia. Wielkość emisji zanieczyszczeń określono dla poszczególnych odcinków osobno przyjmując rodzaj zastosowanego sprzętu, czasu pracy sprzętu oraz zużycia paliwa - oleju napędowego. Natomiast do wyznaczenia wielkości emisji zanieczyszczeń z pracy katarów i dźwigów oraz pracy holowników wykorzystano wskaźniki emisji zanieczyszczeń, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Należy wskazać, iż analiza przedstawionych danych meteorologicznych jednoznacznie wskazuje na korzystne miejsce lokalizacji przedsięwzięcia względem tzw. „róż wiatrów”. W skali roku przeważają wiatry z kierunków 180 - 270 ° tj. południowego i zachodniego oraz kierunków pośrednich w tym sektorze - i stanowią one ok. 51 % wszystkich wiatrów. W sezonie zimowym, wiatry z omawianego sektora stanowią ok. 58 % wszystkich wiatrów, natomiast w sezonie letnim przy znacznej zmienności kierunku wiatru z omawianego sektora wieje ok. ~46 % wszystkich wiatrów. Korzystną konsekwencją takiego układu kierunków wiatrów jest to, że generowane na terenie falochronu (w trakcie jego budowy a następnie eksploatacji) zanieczyszczenia będą w znacznym stopniu - w szczególności w sezonie zimowym (grzewczym) rozpraszane i przemieszczane w kierunku północnym i północno-wschodnim tj. w kierunku otwartego morza. Z przedstawionego bilansu emisji wynika, że najbardziej uciążliwe z punktu widzenia wprowadzanych do powietrza zanieczyszczeń są prace pogłębiarskie. Emisja z tych operacji stanowi ok. 97% ilości całkowitej. Przeprowadzona analiza wskazuje, iż przy redukcji emisji zanieczyszczeń, w szczególności tlenków azotu do poziomu 50 % lub więcej (co będzie możliwe do osiągnięcia poprzez takie działania jak: stosowanie podczas prac pogłębiarskich nowoczesnych pogłębiarek o większej wydajności, stosowanie w pracach pogłębiarskich jednostek pływających (pogłębiarek i jednostek pomocniczych) wyposażonych w systemy katalitycznej redukcji NO_x, czy zasilanych paliwem gazowym (LNG)), nie wystąpią ponadnormatywne stężenia

zanieczyszczeń i terminal nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska. Te działania spowodują również, że nie będzie oddziaływań transgranicznych w tym zakresie.

W trakcie eksploatacji terminala kontenerowego wyróżnić należy szereg istotnych operacji powodujących emisję zanieczyszczeń do powietrza: wejście - wyjście kontenerowców, cumowanie oraz postój w czasie rozładunku i załadunku, ruch pociągów oraz ruch pojazdów samochodowych. Na podstawie powyższych danych wykonano obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń z emitorów zlokalizowanych na terenie planowanego przedsięwzięcia przy użyciu pakietu programów „OPERAT FB” v.8.4.2. 2020 r. firmy PROEKO R. Samoć. W pierwszej kolejności dla wszystkich potencjalnie emitowanych z planowanego przedsięwzięcia zanieczyszczeń typu energetycznego (ze spalania paliw), wykonano obliczenia stężeń maksymalnych i określono warunki ich występowania. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się analizowanych substancji wykazały, że w trakcie eksploatacji terminala kontenerowego nie wystąpią ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń i terminal nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska. Ponadto przeprowadzona analiza oddziaływania skumulowanego wskazuje, że na etapie eksploatacji terminala kontenerowego, nabrzeża istniejącego na falochronie wschodnim oraz nowego stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym, przy wyposażeniu Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym, nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza poza terenem do którego Inwestor posiada tytuł prawny, a tym samym spełnione będą warunki określone w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.) wskazujące, iż eksploatacja instalacji *nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację posiada tytuł prawny, jak również, iż Oddziaływanie instalacji lub urządzenia nie powinno powodować pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi.*

Podczas ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia oddziaływanie będzie zbliżone do tego, jakie powstanie na etapie budowy.

Podczas realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace mające wpływ na ukształtowanie, strukturę oraz procesy zachodzące na obszarze morskim, w tym na powierzchni dna morskiego, takie jak przemieszczanie osadów warstwy dynamicznej czy formowanie struktur sedimentacyjnych, które będą skutkiem takich prac jak: załadowanie akwenu morskiego, posadowienie obiektów hydrotechnicznych, pogłębianie dna, prace refulacyjne. Również eksploatacja przedsięwzięcia może mieć wpływ na powyższe procesy.

Na podstawie zebranych materiałów archiwalnych, dostępnej literatury oraz wykonanych uzupełniających badań terenowych i laboratoryjnych, dotyczących powierzchniowych osadów dennych, rzeźby (morfologii) dna, morfodynamiki plaży przyległej do analizowanego rejonu oraz płytkiego podbrzeża, a także zaobserwowanych w tych obszarach procesów, przeprowadzono analizy w zakresie określenia przewidywanego wpływu planowanej budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w morskiej strefie brzegowej oraz obecny stan ochrony brzegów morskich. Analizy te wraz z wynikami stanowią odrębny dokument pt. *„Wpływ przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu” na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w strefie brzegowej oraz stan systemu ochrony brzegów morskich”* wykonany przez prof. dr hab. Stanisław Musielak oraz dr Andrzej Giza (Szczecin, 30.03.2023 r.), stanowiący załącznik do raportu oś.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, prowadzone wieloletnie badania w rejonie terenu inwestycyjnego, w tym prace echosondażowe wykonane prostopadle (i skośnie) do brzegu, wykazały brak urozmaicenia rzeźby dna w badanym obszarze. Formy rzeźby oraz roślinność na terenie planowanej lokalizacji terminalu kontenerowego, ukształtowane zostały w ciągu ostatnich kilkuset lat. Znajdują się tu równoległe wały wydmore oraz obniżenia międzywydmore o orientacji zbliżonej do równoleżnikowej. Wydmy wznoszą się tu do wysokości ponad 7 m n.p.m., natomiast obniżenia między

nimi znajdują się na wysokości 1,5-3 m n.p.m. Natomiast obszar podwodny strefy planowanej inwestycji charakteryzuje się występowaniem trzech równoległych do brzegu wałów piaszczystych, czyli tzw. rew rozwijających się w bliskiej odległości od brzegu, których położenie i wysokość zmienia się w czasie, w zależności od panujących warunków hydrodynamicznych. Pod względem geologicznym omawiany obszar leży na pograniczu dwóch jednostek geologiczno-tektonicznych, tj. Niecki Szczecińskiej oraz Wału Pomorskiego. Na skalnym podłożu mezozoicznym tego obszaru, leżą słabo-spoiste i luźne osady czwartorzędowe, o łącznej miąższości dochodzącej do około 45-55 metrów, wśród których występują (od spągu): glina morenowa (20 m); piaski i żwiry fluwioglacjalne (od 8-10 m); piaski fluwialne (o miąższości 6-10 m); piaski morskie i plażowe (o miąższości 10-18 m) oraz piaski wydymowe, budujące wały wydym nadmorskich i obniżenia międzywydymowe. Sąsiadujące z obszarem planowanej inwestycji dno Zatoki Pomorskiej jest wyłożone dość cienką warstwą drobnziarnistych piasków morskich, osiagających zazwyczaj miąższość od około 1 do paru metrów. Są to osady bardzo dobrze i dobrze wysortowane, o średniej średnicy mieszczącej się w przedziale od 0,25 do 0,125 mm. W piaskach tych dominują ziarna kwarcu (przeciętnie około 90 % wag.), skalenie (ok. 6 %), minerały ciężkie – granaty, amfibole, epidoty, pirokseny i inne (łącznie ok. 2 %) oraz minerały skorodowane i okruchy skalne (ok. 2 %). Miejscami w utworach tych występują większe lub mniejsze nagromadzenia muszli mięczaków morskich i brakicznych. Na odcinku strefy brzegowej Zatoki Pomorskiej w rejonie planowanej lokalizacji terminalu kontenerowego, w podbrzeżu występują niewielkie głębokości, tj. w odległości 60-80 m od brzegu głębokość dna wynosi około 1 m, natomiast powierzchnia dna morskiego położonego po zewnętrznej (odmorskiej) stronie strefy występowania rew (około 0,5-0,7 km od brzegu) jest łagodnie nachylona w kierunku otwartego morza i stopniowo obniża się do poziomu od około –3 do –8 m, po czym staje się płaskie.

Jak wynika z przedłożonych analiz obecne procesy morfodynamiczne na analizowanym odcinku strefy brzegowej Zatoki Pomorskiej są w dużej mierze uzależnione od następujących czynników: częstotliwość spiętrzeń sztormowych; częstotliwość wysokich i niskich stanów morza; natężenie procesów abrazyjnych na klifowych odcinkach brzegu; ruchu rumowiska w strefie brzegowej. Dostępne dane literaturowe oraz obserwacje wieloletnie wskazują, iż obszar inwestycyjny leży powyżej ewentualnych wpływów morza, związanych z prognozowanym wzrostem poziomu oceanu światowego w okresie najbliższych 100 lat. Obszar ten znajduje się również poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania ewentualnych spiętrzeń sztormowych. W Świnoujściu dominują fale niskie, o wysokości mniejszej od 25 cm, co jest wynikiem wiatrów wiejących z sektorów W, SW, S oraz SE oraz płytkiego podbrzeża dna morskiego silnie rozpraszającego energię fal. Natomiast fale wysokie pojawiają się rzadko i są wywołane przez wiatry wiejące z sektorów N oraz NE. Okresowo, szczególnie późną jesienią oraz zimą, pojawiają się w rejonie Świnoujścia dość silne sztormy związane z wiatrami wiejącymi z sektora północnego, przy czym ich siła jest jednak wyraźnie ograniczona z uwagi na występujące warunki batymetryczne w akwenie. Wyniki wieloletnich badań oraz prowadzonych obserwacji (w tym z „*Monitoringu i badań dotyczących aktualnego stanu brzegów morskich*”) wskazują, iż strefa brzegowa na obszarze planowanej budowy terminalu kontenerowego ma charakter akumulacyjny. Obszar ten należy do nielicznych na polskim wybrzeżu, gdzie od ponad 100 lat obserwuje się stałą tendencję nadbudowywania lądu zatem nie jest zagrożony procesami abrazyjnymi. Największe przesunięcia linii brzegowej w kierunku lądu odnotowuje się dla Mrzeżyna natomiast największe przyrosty brzegu odnotowane są właśnie w rejonie Mierzei Bramy Świny. Taki stan spowodowany jest wybudowaniem falochronów portowych w ujściu Świny. Powyższe potwierdzają wyniki badań wykonywanych w ramach monitoringu poinwestycyjnego dla Terminala LNG w Świnoujściu.

Mając powyższe pod uwagę oraz występujące uwarunkowania hydrodynamiczne i hydrologiczne należy uznać, iż realizacja Terminala Kontenerowego w Świnoujściu nie będzie znaczącą negatywnie oddziaływać na brzeg morski i procesy fizyczne zachodzące w jego sąsiedztwie.

Biorąc pod uwagę, iż przemieszczanie się osadów skutkuje pogorszeniem kondycji warunków rozwoju organizmów bentosowych, a następnie uszczupleniem bazy pokarmowej dla ichtiofauny, ptaków morskich oraz ssaków morskich, zagadnienie dot. rozprzestrzeniania się osadów, jak i ich redepozycja zostały poddane wnikliwej analizie w niniejszym postępowaniu. Należy nadmienić, że skala wzburzenia osadów dennych zależy przede wszystkim od ich typu oraz od warunków hydrograficznych, a także od rodzaju urządzeń używanych na dnie morza. Celem prawidłowej oceny wpływu prac inwestycyjnych na ekosystem Morza Bałtyckiego, przeprowadzono stosowne analizy w zakresie rozprzestrzeniania się osadów dennych podczas prac pogłębiarskich oraz odkładania na kłapowisku, które wraz z wynikami znalazły się w dokumencie pn. *Analiza w zakresie ruchu osadów dennych wywołanego odkładem urobku na proponowane pola odkładu w ramach planowanej budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu*, wykonanym przez Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk (IBW PAN), Zakład Mechaniki i Inżynierii Brzegów (Gdańsk, wrzesień 2021 r.) stanowiącym załącznik nr 6 do raportu ooś.

Jak wcześniej wspomniano przewidywana łączna kubatura robót czerpalnych – dla toru wejściowego, obrotnicy i basenu portowego – wyniesie ok. 13 mln m³, przy czym znaczna część urobku pochodzącego z ww. prac (ok. 5 mln m³) zostanie wykorzystana do wbudowania w projektowane moło kontenerowe (załadownienie) i część infrastruktury portowej, tj. m.in. nabrzeża przeładunkowe, place składowe i drogi komunikacyjne. Pozostała część urobku z robót pogłębiarskich (ok. 8 mln m³) podlegać będzie odkładowi w morzu na kłapowiskach. Ponadto na etapie eksploatacji będą prowadzone roboty utrzymaniowe, w wyniku których będzie powstawał urobek w ilości ok. 30 tys. m³, odkładany również na kłapowiskach. Wyniki badań osadów dennych w rejonie planowanej inwestycji wskazują, że urobek pochodzący z obszaru planowanych prac czerpalnych nie jest zanieczyszczony (załącznik nr 3 do raportu ooś pt. *„Badanie próbek osadów pobranych z rejonu Świnoujścia. Dotyczy koncepcji „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”*”. Instytut Morski w Gdańsku. Gdańsk, lipiec 2017 r.). Zatem planowane przedsięwzięcie w zakresie robót czerpalnych i sposobu zagospodarowania urobku czerpального nie będzie skutkowało zwiększeniem emisji szkodliwych substancji do środowiska morskiego mogących pogorszyć stan jakości wody w Morzu Bałtyckim. Natomiast planowane prace w basenie portowym i na torze wejściowym oraz prace refulacyjne na kłapowiskach i w celu załadownienia akwenu, w wyniku wzruszenia osadów mogą spowodować powstanie zawiesiny w wodzie, a tym samym pogorszyć warunki rozwoju organizmów występujących w środowisku morskim, jak również panujące warunki żeglugowe na morzu. Miejsca planowanego odkładu nadmiaru urobku z prac czerpalnych znajdują się na północny-wschód od terenu inwestycji, na polach odkładu A i F1, oddalonych odpowiednio o 22 km i 18 km od lokalizacji Terminalu Kontenerowego. Kłapowisko A zlokalizowane jest w sąsiedztwie szlaku żeglugowego oznaczonego symbolem POM.10.T (zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r. poz. 935, z późn. zm.)) oraz w odległości około 1,5 km od siedliska przyrodniczego o kodzie 1110 (zlokalizowanego, na północ i północny-zachód od terenu pola odkładu) obejmującego Ławicę Odrzańą, natomiast kłapowisko F1 zlokalizowane jest w odległości ok. 7-9,5 km od linii brzegowej w tym obejmującej Port w Dziwnowie. Z uwagi na korzystną lokalizację względem linii brzegowej, pole odkładu F1 stanowić będzie strefę czasowego deponowania piaszczystego rumowiska przed jego wykorzystaniem do przeciwerozyjnego zabezpieczenia brzegu morskiego w ramach działalności statutowej Urzędu Morskiego w Szczecinie. Zgodnie z przedłożonymi materiałami, pole odkładu F1 przeznaczone będzie do odkładu osadów niespoistych, podczas gdy na polu A przewiduje się odkładanie osadów zarówno niespoistych jak i spoistych. Rozpoznanie warunków geologicznych i geotechnicznych w analizowanym obszarze wskazuje na zaleganie w dnie morskim osadów niespoistych (piasków drobnoziarnistych), z głębiej leżącymi niezbyt grubymi warstwami gruntów spoistych (głównie gliny pylastej, pyłu

piaszczystego i namułu). Z uwagi na przewidywaną małą miąższość przewarstwień gruntami niespoistymi przewiduje się iż urobek z prac pogłębiarskich zawierać będzie co najwyżej 15% tego rodzaju osadów. Osady zbudowane z gruntów niespoistych (piasków) – z uwagi na dużą prędkość swobodnego opadania ziaren – tworzą zmaczenie wody (zawiesinę), którego czas utrzymywania się jest bardzo krótki, a zasięg rozprzestrzeniania się – niewielki. Natomiast zawiesina osadów spoistych może długo utrzymywać się w całej kolumnie wody – od dna do powierzchni morza, rozprzestrzeniając się i zmieniając swoją koncentrację w zależności od parametrów oddziaływań procesów hydrodynamicznych, tj. fal i prądów. Zakłada się, że prace związane z budową portu, w szczególności dot. odkładu urobku na kłapowiskach, nie będą prowadzone w intensywnych warunkach hydrometeorologicznych, w tym warunkach sztormowych. Jako warunki graniczne dla prowadzenia tych prac przyjęto prąd wiatrowy charakteryzujący się prędkością 0,3 m/s, generowany wiatrem o prędkości wynoszącej ok. 8,5 m/s. Wartość ta, mieszcząca się w przedziale od 8,0 m/s do 10,7 m/s, oznacza „dość silny wiatr” (5°B). Wykonane na potrzeby raportu modelowania wskazują, że przy oddziaływaniu dość silnych wiatrów o skali 5°B zasięg rozprzestrzeniania się osadów niespoistych wokół pola odkładu F1 wyniesie ok. 170 m, a zawiesina piaszczysta opadnie w kolumnie wody w czasie 0,16 min (ok. 10 s.). Natomiast w odniesieniu do pola odkładu A zasięg rozprzestrzeniania się tego rodzaju osadów wyniesie ok. 230 m, a zawiesina piaszczysta opadnie w kolumnie wody w czasie 0,21 min (ok. 13 s.). Przy uwzględnieniu uwarunkowań hydrodynamicznych oraz występujących procesów morfodynamicznych dalekiego przybrzeża południowego Bałtyku przewiduje się, iż materiał piaszczysty odkładany na polu odkładu F1 nie ulegnie przetransportowaniu, a następnie sedymentacji na torze podejściowym do portu w Dziwnowie również w dłuższej perspektywie czasowej. Zatem kłapowanie piaszczystego urobku na polu F1 nie będzie miało wpływu na port w Dziwnowie i podejście do tego portu. Natomiast w odniesieniu do pola odkładu A, w przypadku oddziaływania prądów morskich generowanych dość silnym wiatrem (5°B) z sektora E-S lub W – N, większość osadów spoistych odkładanych (kłapowanych) na polu A pozostanie zawieszona w kolumnie wody, a zjawisko rozprzestrzeniania się zawiesiny obejmie obszar siedliska przyrodniczego 1110 oraz szlak żeglugowy POM.10.T, gdzie część spoistego materiału ulegnie sedymentacji nawet do kilku cm. Celem uniknięcia tego zjawiska zobowiązano inwestora w pierwszej kolejności do dostosowania harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych, a przy wystąpieniu silnych wiatrów z kierunków od W do N oraz od E do S zastosowania przesłon (w tym np. tzw. kurtyny typu II, średniego) rozwieszonych na odpowiedniej (zawietrznej, czyli zaprądowej) granicy obszaru prowadzenia robót, redukujących natężenie rozprzestrzeniania się zawiesiny. Głównym elementem chwytym kurtyny jest ekran (1 lub 2 warstwowy), który wykonany jest z tkaniny polipropylenowej i/lub materiałów geotekstylnych, którego wysokość uzależniona jest od głębokości wody w miejscu wykonywania prac i powinien być większy niż głębokość wody. Poszczególne ekrany (kurtyny) połączone powinny być ze sobą za pomocą łączników, które zapobiegać będą powstawaniu przerw między sekcjami. Konstrukcja ta powinna być zakotwiona do dna akwenu przy pomocy kotwic dennych i lin kotwicznych. Ponadto celem ograniczenia rozprzestrzeniania się zawiesiny podczas prowadzonych ww. prac należy zastosować odpowiedni mechaniczny sprzęt do prac pogłębiarskich (np. pogłębiarki podsiębierne) wyposażony w rury umożliwiające odprowadzenie urobku na dno pola odkładu, z uniknięciem kłapowania bezpośrednio pod powierzchnię wody, jak również prowadzenia monitoringu jakości wód oraz rozprzestrzeniania się osadów, celem podjęcia w razie konieczności dodatkowych działań zapobiegającym niekorzystnym zjawiskom w tym zakresie. Powyższe działania minimalizujące dotyczą również prac utrzymaniowych jak i prac podczas ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do robót czerpalnych i refulacyjnych prowadzonych w porcie należy wskazać, że zakres prac inwestycyjnych w pierwszej fazie budowy Terminala Kontenerowego obejmować będzie wykonanie falochronu osłonowego (typu wyspowego), nowego basenu portowego wraz z obrotnicą, a także toru wejściowego do terminalu. Podczas budowy falochronu zakres robót będzie obejmował

wykopy pod konstrukcję falochronu oraz umożliwiające dojście do terenu sprzętem pływającym. Następnie wykonane zostaną roboty pogłębiarskie w celu uzyskania wymaganej rzędnej dna w basenie portowym oraz na części połączeniowej akwatorium portu z torem wodnym w ujściu Świny. Taka kolejność prac, dzięki osłonięciu awanportu falochronem, spowoduje zmniejszenie prędkości prądów wiatrowych w basenie portowym, a tym samym ograniczy rozprzestrzenianie się osadów dennych. Przy założonym oddziaływaniu dość silnych wiatrów (5°B) zachodnich przewiduje się, iż zawiesina osadów spoistych rozprzestrzeniać się będzie na odległość ok. 1,7 km na wschód od pogłębianego basenu portowego, natomiast przy wiatrach wiejących z sektora ENE-SE zjawisko rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów spoistych (na odległość do 2,9 km) może objąć tor wodny w ujściu Świny i rejonu podejścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. Celem ograniczenia rozprzestrzeniania się zawiesiny, w przypadku stwierdzenia uruchamiania się podczas robót czerpalnych znacznych ilości gruntów spoistych, przy wystąpieniu wiatrów z kierunków od ENE do SE zastosowane zostaną przesłony (tzw. kurtyny) rozwieszone na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót, ograniczające rozprzestrzenianie się zawiesiny. Ponadto prowadzenie prac przy zastosowaniu sprzętu pogłębiarskiego wyposażonego w czerpaki lub ssaki ograniczające tworzenie się zawiesiny, tj. w kłapy zamykające czerpaki lub w przypadku pogłębiarek ssących w głowice z przysłonami, dodatkowo zabezpieczy środowisko wodne przed przemieszczaniem się osadów. Dodatkowo, uwzględniając ustalenia ze spotkania, które odbyło się w ramach konsultacji transgranicznych, prace czerpalne prowadzone w obszarze toru wejściowego do terminala przy wiatrach wiejących w kierunku zachodnim nie będą wykonywane powyżej prędkości wiatru 4°B. Prowadzenie monitoringu inwestycyjnego w zakresie rozprzestrzeniania się osadów dennych również znacznie ograniczy wystąpienie ewentualnych zagrożeń ze strony inwestycji.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę istniejące uwarunkowania geologiczne, przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących ograniczone zostanie rozprzestrzenianie się zawiesiny w toni wodnej, co tym samym wskazuje na brak negatywnego wpływu przedsięwzięcia na ekosystem morski Bałtyku.

Prowadzenie prac pogłębiarskich i refulacyjnych może niekorzystnie oddziaływać na organizmy wodne występujące w ekosystemie morskim. Wobec tego, celem prawidłowej oceny wpływu realizacji przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, przeprowadzono analizę materiałów źródłowych dotyczących obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań, w tym wykorzystano wyniki badań monitoringowych dla terminala LNG obejmującego teren objęty przedmiotowym przedsięwzięciem, jak również informacje publikowane, w tym badania Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska prowadzone w ramach Programu Monitoringu Środowiska oraz HELCOM.

Zatoka Pomorska, w granicach której realizowane będzie przedsięwzięcie położona jest w południowej części Morza Bałtyckiego u wybrzeży Polski i Niemiec, od przylądka Arkona do latarni morskiej Gąski. Głębokości w Zatoce Pomorskiej nie przekraczają 15 metrów, natomiast na Ławicy Odrzańskiej sięgają 6–9 m. Przy zachodnim falochronie połączenia ze Świną, w głąb Zatoki Pomorskiej wychodzi Mielizna Zachodnia. Jakość wód Zatoki Pomorskiej kształtowana jest przez zeutrofizowane wody odbierane z Zalewu Szczecińskiego. Średnie zasolenie zatoki wynosi 6,0 - 8,0‰. Stan natlenienia wód Zatoki jest skorelowany z zakwitami fitoplanktonu. W czasie intensywnych zakwitów obserwuje się przesylenie wód tlenem, a po ich zakończeniu uruchomienie procesów mineralizacji obumarłej biomasy, a tym samym deficyty tlenowe.

Z uwagi na zakres planowanych prac ingerujących w dno morskie na potrzeby raportu wykonano analizy pod kątem wpływu inwestycji na zbiorowiska bentosowe oraz planktonowe pełniące istotną rolę w ekosystemie morskim stanowiąc bazę pokarmową dla wielu zwierząt. Głównym czynnikiem kształtującym zespoły bezkręgowców dennych w zatoce jest charakter osadów dennych, poziom zasolenia i warunki tlenowe w przydennej warstwie wody. Skład zooplanktonu strefy

przybrzeżnej zatoki wykazuje zmienność przestrzenną wynikającą ze zmiennego nasilenia oddziaływania wód rzecznych wnoszonych do zatoki, przede wszystkim przez Świnę. Ponadto skład i zagęszczenie zooplanktonu podlegają zmienności w czasie, kształtowanej zmianami warunków abiotycznych, przede wszystkim temperatury wody i zasolenia. Ujście rzeki Świny z uwagi na stałą dostawę substancji odżywczych wnoszonych przez wody rzeczne o wyższej temperaturze wody i niższego zasolenia niż na otwartych wodach zatoki, tworzy korzystne warunki środowiska dla rozwoju zooplanktonu. Liczebność tych organizmów maleje wraz ze wzrostem odległości ich występowania od brzegu. Zawartość materii organicznej, szczególnie w strefie dna płytkiego, gdzie przeważa przemieszczany prądami wody drobny piasek, jest niewielka. W związku z tym nie jest to środowisko sprzyjające występowaniu bogatych zbiorowisk makrofauny bezkręgowej, jak również nie stwarza korzystnych warunków dla osiedlania się fauny dennej. W zespołach makrobentosu przybrzeżnej strefy Bałtyku, w tym obejmującej teren przedsięwzięcia dominują typowe gatunki estuariowe: *Hydrobia ulvae*, *Mya arenaria*, *Macoma balthica*, *Pygospio elegans*, *Hediste diversicolor*, *Marenzelleria neglecta*, *Tubifex costatus* i *Tubificoides benedini*. Zdecydowanymi dominantami pod względem liczebności są: ślimak *Hydrobia ulvae*, wieloszczet *Pygospio elegans* oraz skąposzczety *Oligochaeta*. Pod względem biomasy w płytszych rejonach Zatoki Pomorskiej dominuje małż piaszkołaz *Mya arenaria* (68–85% biomasy), natomiast w głębszych – małż rogowiec bałtycki *Macoma balthica* (69–73% biomasy) oraz *Marenzelleria neglecta*, *Hediste diversicolor* i *Cardium glaucum*, których udział w biomasy makrobentosu waha się od 1 do 8%. Na płyczym, piaszczystym dnie zatoki spotyka się agregacje małża omułka *Mytilus edulis*. Wśród meiofauny dominują pod względem liczebności i biomasy nicienie *Nematoda*. Dość licznie reprezentowane taksony to również widłonogi denne *Copepoda*, *Harpacticoida*, małżoraczki *Ostracoda*, brzuchorzęski *Gastrotricha* i wirki *Turbellaria*. Obszar przedmiotowego przedsięwzięcia charakteryzuje się znacznym ubóstwem formacji fitobentosu, co jest spowodowane piaszczystym charakterem dna i przemieszczających się mas wody, które uniemożliwiają lub utrudniają osadzanie się plech. Na tym obszarze pojawiają się sporadycznie niewielkich rozmiarów nitkowate plechy o małej różnorodności morfologicznej, a wśród nich: *Pilayella littoralis*, *Ectocarpus confervoides*, *E. siliculosus*. Nie stwierdzono występowania plechowatych zielenic z rodzaju gałęzatk *Cladophora ssp.* i sałata *Ulva ssp.*, masowo rozwijających się na kamieniach, głazach czy też elementach umocnień brzegowych w strefie litoralu. Analiza składu, struktury i liczebności zooplanktonu wykazała, iż jego rozmieszczenie w toni wody wykazuje charakter skupiskowy, wyrażający się wyraźnymi różnicami w zagęszczeniu pomiędzy warstwą powierzchniową a przydenną, z dość wyraźną tendencją do koncentrowania się w warstwie przydennej. Gatunkami dominującymi zarówno w wodach powierzchniowych jak i warstwie przydennej są: *Acartia biflosa*, *Calanoida juv.*, *Cyclopoida juv.* i przedstawiciele *Cyclopoida juv.* Stwierdzono również obecność pelagicznych stadiów larwalnych wieloszczetów *Polychaeta*, których larwy pojawiły się późną jesienią. Powyższe świadczy o tym, że sezon chłodny w południowym Bałtyku jest okresem rozrodu tej grupy systematycznej zwierząt. Skład fitoplanktonu w obszarze inwestycyjnym kształtowany jest głównie przez gatunki związane z wodami słodkimi i słonymi, co jest następstwem wlewu wód estuarium Odry. W planktonie występują gatunki kosmopolityczne mające szeroką amplitudę ekologiczną - eurytypowe. W strefie wód planowanego przedsięwzięcia rośliny naczyniowe są nieobecne. Jedynym gatunkiem przynoszonym przez prądy morskie w trakcie dużych i głębokich spiętrzeń sztormowych jest trawa morska *Zostera marina*, przy czym większa ilość pędów rośliny odnotowana została tylko raz w ciągu w ciągu 10 lat prowadzenia monitoringu poinwestycyjnego dla Terminala LNG.

Podczas wszystkich etapów przedsięwzięcia największym zagrożeniem dla zbiorowisk bentosowych jak i planktonowych będą prace ingerujące w dno, w tym związane z posadowieniem obiektów hydrotechnicznych, jak również prace czerpalne i refulacyjne, powodujące rozprzestrzenianie się osadów. Niemniej jednak biorąc pod uwagę niewielką powierzchnię dna morskiego przeznaczoną pod infrastrukturę portową, jak również zastosowanie szeregu warunków ograniczających

rozprzestrzenianie się osadów w toni wodnej, w tym dostosowanie harmonogramu prac do warunków pogodowych, stosowanie podczas prac kurtyn oraz sprawnego sprzętu, jak również stwierdzone małą różnorodność występujących ww. zbiorowisk należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła istotnego zagrożenia dla ww. elementów środowiska przyrodniczego. Należy podkreślić, iż powstanie nowych konstrukcji hydrotechnicznych może stworzyć odpowiednie warunki dla zasiedlenia organizmami porośłowymi, jak i pozostałymi organizmami, stanowiącymi bazę żerowiskową dla wielu gatunków zwierząt, w tym ptaków.

W prowadzonym postępowaniu wnikliwą analizę przeprowadzono w odniesieniu do wpływu inwestycji na ryby, które stanowią kluczowe ogniwo łańcucha troficznego ekosystemu morskiego (ryby młodociane i dorosłe odżywiają się organizmami planktonowymi i bentosowymi, same zaś są składnikiem diety ryb drapieżnych, ssaków morskich i ptaków). Dlatego też stan populacji poszczególnych gatunków ichtiofauny jest jednym z kluczowych wskaźników dobrego stanu środowiska wód morskich, a ochrona ryb morskich ma zasadnicze znaczenie dla ochrony całego ekosystemu morskiego. Ocenę składu ichtiofauny na obszarze objętym przedsięwzięciem przeprowadzono na podstawie analizy materiałów źródłowych, w tym m.in. z prac monitoringowych wykonywanych w ramach różnych projektów naukowych i inwentaryzacji (Dudko i in. 2015 Guentzel i Ławicki 2014, Psuty-Lipska i Garbacik-Wesołowska 1998, Czerniejewski mat. Niepubl) oraz dla Terminala LNG, jak również danych udostępnionych przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa w Gdyni (CMR w Gdyni). Analiza wraz z oceną wpływu przedsięwzięcia na ww. grupę zwierząt zostały szczegółowo przedstawione w załączniku nr 9.2 do raportu ooś (pt. *Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie terminalu kontenerowego w Świnoujściu na zasoby rybne Zatoki Pomorskiej*, opracowanym przez dr hab. inż. Przemysława Czerniejewskiego, prof. ZUT oraz dr inż. Adam Brysiewicz Szczecin, wrzesień 2021r.).

Przeprowadzone połowy ryb na terenie objętym przedsięwzięciem wykazały występowanie 28 gatunków ryb, w tym 13 gatunków ryb morskich, 11 gatunków ryb słodkowodnych oraz 4 gatunki wędrowne. Wśród występujących corocznie w połowach odnotowano stornię, okonia, sandacza, jazgarza i stynkę. Gatunkami absolutnie stałymi (wskaźnik stałości występowania wyniósł >75%) były również: śledź, szprot, dorsz, kur diabeł, węgorzyca, babka bycza, turbot, płoć, leszcz i sieja. Pośród grupy gatunków akcesorycznych stwierdzono: tobiasza, miętusa, certę, ciernika i rozpióra. Natomiast gatunkami przypadkowymi były: lisica, dobijak, tasza, krąp, szczupak, troć wędrowna i pocierniec. Ichtyofauna na kłapowiskach charakteryzowała się mniejszą liczbą gatunków w porównaniu do rejonu falochronu. W miejscach odkładu urobku odnotowano 19 gatunków ryb: 12 gatunków ryb morskich, 4 słodkowodne i 3 wędrowne. Corocznie w tych miejscach występowały śledzie, szproty, kury diabły, węgorzyce, babki bycze, stornie, gładzice, okonie, sandacze i stynki. Natomiast sporadycznie: tasze, dobijaki, tobiasze, płocie, troć wędrowna i sieja. Według danych z Centrum Monitoringu Rybołówstwa w Gdyni oraz zebranych wyników badań monitoringowych, wśród gatunków komercyjnych (przemysłowych) poławianych w Zatoce Pomorskiej stwierdzono gatunki morskie (23 gatunki, w tym m.in.: śledź, szprot, dorsz, stornia, skarp (turbot), gładzica, dobijak, witlinek, belona, tobiasz, makrela), gatunki wędrowne (8 gatunków, w tym: łosoś atlantycki, troć wędrowna, węgorz, sieja, certa i stynka) oraz słodkowodne (13 gatunków, w tym m.in.: sandacz, okoń, płoć, szczupak, leszcz, lin i miętus). Natomiast liczebność stwierdzonych gatunków na samych kłapowiskach była znacznie niższa (w poszczególnych latach stwierdzano od 12 do 15 gatunków ryb). Pośród gatunków stale poławianych stwierdzano: śledzie, szproty, kury diabły, węgorzyce, babki bycze, stornie, gładzice, okonie i sandacze oraz stynki. Największym zagrożeniem dla ryb związanym z realizacją inwestycji w trakcie budowy i eksploatacji, a także likwidacji są oddziaływania związane z ingerencją fizyczną w dno skutkującą zniszczeniem siedlisk i zmianą warunków bytowania wywołanego wzburzeniem osadów i uwalnianiem się zanieczyszczeń jak również ograniczenie bazy pokarmowej w odniesieniu do gatunków o największym znaczeniu gospodarczym

Szczegółowa analiza warunków fizykochemicznych i hydrologicznych ekologii rozrodu ryb wykazała, iż obszar planowanego odkładu urobku na klapowiskach jest ważnym obszarem do rozrodu śledzia, o czym świadczy duże zagęszczenie larw śledzia w okresie wiosennym. Ponadto głębokość, zasolenie i struktura dna stwarzają korzystne warunki dla występowania ryb babkowatych, tobiaszy, dobijaków i skarp. Zgodnie z dostępną wiedzą obszar ten może być wykorzystywany jako miejsce składania ikry ryb w następujących okresach: śledzia (od kwietnia do czerwca); ryb babkowatych (od marca do września); tobiasza (w okresie od maja do września) oraz dobijaka, (od maja do listopada). Ponadto obszar klapowisk może być miejscem tarliskowym dla turkota (skarpia). Mimo, iż wszystkie z tych gatunków są bardzo ważne pod względem ekologicznym i spełniają różne role w swoim środowisku (przykładowo tobiasz i dobijak stanowią pokarm innych ryb drapieżnych), to do najważniejszych ryb komercyjnych zalicza się śledzia rasy wiosennej i skarpia. W związku z tym, aby ograniczyć wpływ odkładania urobku na klapowiskach i innych prac refulacyjnych na złożoną ikrę ryb komercyjnych należy wykonywać te prace poza okresem kwiecień-wrzesień. Przy czym dopuszcza się w okresie od 1 lipca składowania urobku na klapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu w ramach prowadzonego monitoringu inwestycyjnego nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw gatunków ryb innych niż śledź rasy wiosennej wycierających się w okresie od lipca do września, przy jednoczesnym zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów. Skuteczność kurtyn w wodach o niewielkim falowaniu i prądach wodnych może dochodzić nawet do 80-90%. Przy czym w miejscach o większym prądzie należy zastosować kurtyny o podwójnych pływakach i podwójnym, wzmocnionym kotwieniu. Jeżeli prace refulacyjne będą prowadzone jednocześnie w kilku miejscach oddalonych od siebie, należy zastosować oddzielne kurtyny dla każdego z punktów (np. pracującej pogłębiarki). Również oddzielna kurtyna powinna być zamontowana wokół miejsca kłapowania urobku. Konstrukcja kurtyny i sposób jej rozstawienia powinna być skonsultowana z nadzorem ichtiologicznym i uzależniona od warunków hydromorfologicznych miejsc prac refulacyjnych oraz kłapowiska. Przy czym po rozstawieniu i zamknięciu obiektu kurtyną, w przypadku zauważenia ryb, należy je odłowić i przenieść w inne miejsca charakteryzujące się zbliżonymi warunkami środowiskowymi. Ponadto celem uniknięcia zagrożenia ekologicznego funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych (ikry i larw) tych ryb, należy prowadzić ciągły monitoring parametrów jakości wody. Badania te w przypadku zawartości tlenu oraz zawiesiny należy prowadzić w trakcie prac refulacyjnych z częstotliwością 1 raz w tygodniu oraz w trakcie prac kłapowiskowych z częstotliwością 1 raz w tygodniu w okresie tarła ryb tj. od kwietnia do września (warunkowo od kwietnia do lipca, jeśli badania ichtioplanktonu nie wykażą obecności tarlisk ryb na obszarze kłapowisk). Analizy te powinno się wykonywać wyznaczając 2-3 stanowiska badawcze w odległości 0,2 km od źródła emisji zawiesiny. Ponadto 1 raz w miesiącu w trakcie prac czepalno-klapowiskowych, należy przeprowadzić analizy obejmujące takie parametry jak: zasolenie, BZT5, widzialność krążka Secchiego, chlorofilu „a”, azotanów, azotynów, azotu amonowego, azotu ogólnego, fosforanów i fosforu ogólnego. W przypadku przekroczenia zawartości zawiesiny (w odległości 0,2 km od źródła emisji) powyżej 200 mg/l, należy przerwać prace refulacyjno-klapowiskowe na co najmniej 48h. W przypadku zawartości tlenu przy dnie (w odległości 0,2 km od źródła) przy wartości poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężeń tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w punktach monitoringowych. W szczególności ważnym parametrem powinno być zmętnienie (mierzone ilością zawiesiny w wodzie), które biorąc pod uwagę głębokość w miejscu kłapowania i średnią prędkość prądów podpowierzchniowych, może przyczyniać się do zmętnienia strefy wody na duże odległości. Ponadto należy stosować takie technologie pozyskiwania i składowania refalatu, które ograniczą zamulanie wody, w tym stosowanie pogłębiarek ssących z mechanicznym lub hydraulicznym spajaniem urobku. Dodatkowo, celem umożliwienia oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na zmiany w składzie i strukturze ichtiofauny, należy przed podjęciem prac refulacyjno-

klapowiskowych przeprowadzić szczegółowe badania w ramach monitoringu przedinwestycyjnego w szczególności ichtioplanktonu, które będą podstawowym źródłem informacji i stanowić będą aktualny stan wiedzy o ichtiofaunie zamieszkującej obecnie ten obszar.

Zastosowanie powyższych działań minimalizujących umożliwi również ograniczenie negatywnego wpływu przedsięwzięcia na każdym etapie jego realizacji w stosunku do gatunków ryb wędrownych tj. certy, stynki, łososia i troci wędrownej (ryby komercyjne), parposza oraz minoga morskiego i minoga rzeczno, których obecności nie można wykluczyć w rejonie prowadzenia prac na klapowiskach czy w obrębie portu.

Jednym z największych zagrożeń dla ryb podczas etapu budowy inwestycji są prace budowlane powodujące emisję hałasu w związku z posadowieniem obiektów hydrotechnicznych (m.in. wbijaniem pali) oraz ruch jednostek pływających. Przewiduje się, że prowadzone prace mogą czasowo doprowadzić do spadku ilości ryb występujących w rejonie prowadzenia prac, w wyniku ich przepłoszenia. Nie można jednak wykluczyć przypadku śmiertelności oraz urazów fizycznych w bezpośrednim sąsiedztwie prac, bądź trwałego przesunięcia progu słuchu. Reakcja ryb na sygnały dźwiękowe jest uzależniona m.in. od natężenia bodźca akustycznego i czasu jego trwania, a także od gatunku ryby. Przykładowo, już przy natężeniu dźwięku około 20dB, niektóre gatunki ryb z rodziny śledziowatych reagują ucieczką. Przy większym natężeniu hałasu może dojść do krótkotrwałych zaburzeń behawioralnych, a przy natężeniu przekraczającym 229 dB re 1 μ Pa (275 kPa) może nastąpić nawet śmierć ryby. Znacznie większy wpływ ekspozycji na hałas stwierdza się w stadiach larwalnych ryb i ikrze eksponowanej na tarliskach. Celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ichtiofaunę, w tym również na gatunki ryb wędrownych należy rozpoczynać wszelkie prace procedurą Soft start lub procedurą "rozpędzania (ang. rump-up procedure)", celem przepłoszenia ryb z rejonu prac, a tym samym uniknięcia śmiertelności ichtiofauny w różnych stadiach rozwojowych (w szczególności dotyczy to ryb aktywnie pływających tj. osobników młodocianych i dorosłych) oraz uszkodzenia tkanek ryb i zmian behawioralnych na poziomie osobniczym i populacyjnym. Ponadto w przypadku zastosowania podczas prowadzonych prac w wodzie urządzeń wywołujących dźwięk o natężeniu ponad 140 dB (np. wbijanie pali/grodzi w dno akwenu, prace refulacyjne), należy bezwzględnie zastosować działania zmniejszające natężenie dźwięków np. takie jak: kurtyny bąbelkowe/powietrzne (bubble curtains; osłony izolacyjne (isolation casings), w tym np.: IHC-NMS (ang. Noise Mitigation Screen - Ekran łagodzenia szumów), skorupa Beka (ang. Beka Shell), Systemu HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers), technika wibropalowania lub nasada na młot „Blue piling”. Jednoczesne wdrożenie takich działań, jak: stosowanie wyłącznie maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym oraz prowadzenie prac w miarę możliwości w porze dziennej, jak również pod nadzorem ichtiologa z doświadczeniem przy tego rodzaju pracach w akwenach morskich dodatkowo zabezpieczy tą grupę zwierząt przed negatywnym oddziaływaniem ze strony inwestycji.

Kolejną grupą zwierząt poddaną analizie w niniejszym postępowaniu są ssaki morskie. Obecnie na obszarze Morza Bałtyckiego występują 4 gatunki ssaków morskich: morświn (*Phocoena phocoena*), foka szara (*Halichoerus grypus*), foka pospolita (*Phoca vitulina*), foka obrączkowana (*Pusa hispida*). Biorąc pod uwagę status ochronny ww. zwierząt, morświn i foki to gatunki objęte ochroną ścisłą na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z 14 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, wymienione w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, które również podlegają ochronie zgodnie z porozumieniem HELCOM w ramach Konwencji Helsińskiej. Dodatkowo morświn podlega ochronie na podstawie Porozumienia o ochronie małych waleni Bałtyku i Morza Północnego (ASCOBANS) w ramach Konwencji Bońskiej, jak również został wyszczególniony w Załączniku II Konwencji Waszyngtońskiej (CITES). Celem dokonania oceny wpływu przedsięwzięcia na ww. grupę zwierząt, analizie poddano ogólnie dostępne dane, w tym literaturowe w zakresie rozmieszczenia i liczebności tych zwierząt w Morzu Bałtyckim, projekt SAMBAH (www.sambah.org), wyniki badań projektu realizowanego w ramach PMS pt. „Pilotażowe wdrożenie monitoringu gatunków i siedlisk

morskich w latach 2015-2018”, na Zatoce Pomorskiej oraz w rejonie Ławicy Stilo; dane WWF, jak również wyniki badań na potrzeby postępowania zakończonych wydaniem decyzji dla przedsięwzięcia polegającego na *budowie gazociągu podmorskiego „BALTIC PIPE”, łączącego systemy przesyłu gazu Danii i Polski, w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej i w obszarze lądowym Rzeczypospolitej Polskiej*. Uzyskane wyniki, jak również ich analizy przedstawione w dokumencie pt. *”Raport o oddziaływaniu na środowisko w zakresie ssaków morskich dla przedsięwzięcia Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”* opracowanym przez dr inż. Konrada Wrzecionkowskiego (Międzyzdroje, marzec 2022 r.), stanowiącym załącznik nr 9.3 do raportu ooś, pozwoliły zweryfikować we wszystkich okresach fenologicznych aktywność ssaków morskich oraz sposób wykorzystania rejonu inwestycji, a także jego znaczenie dla ekologii i biologii krajowych i bałtyckich populacji morświna i fok, a tym samym wskazać skuteczne działania minimalizujące.

Odnosząc się do źródeł dot. rozmieszczenia morświna w Bałtyku należy wskazać, iż zgodnie z wynikami badań przeprowadzonych w ramach projektu SAMBAH morświny w Morzu Bałtyckim mogą pochodzić z dwóch różnych populacji, jednej z rejonów Kattegat, Skagerrak i Morza Bałtów i drugiej z rejonu Bałtyku Właściwego. Morświny Bałtyku Właściwego znajdują się na czerwonej liście IUCN i posiadają status oddzielnej, krytycznie zagrożonej wyginięciem populacji, której liczebność oszacowana została na zaledwie ok. 500 osobników. Zgodnie z wynikami projektu SAMBAH, zagęszczenie populacji morświnów [ilość sztuk/km²] w okresie letnim wynosi 0.62946 sztuk/km² oraz 0.00375 sztuk/km² odpowiednio dla południowo-zachodniej części i północno-wschodniej części Bałtyku, natomiast w sezonie zimowym, dla obszaru całego Bałtyku wartość ta wynosi 0.06578 sztuk/km². Przy czym należy nadmienić, że w okresie zimowym zasięg występowania morświnów jest bardziej rozproszony, a większa liczba detekcji stwierdzona została wzdłuż polskiego wybrzeża. Kolejne wyniki badań wykonanych w ramach projektu „Pilotażowe wdrożenie monitoringu gatunków i siedlisk morskich w latach 2015–2018” na Zatoce Pomorskiej oraz w rejonie Ławicy Stilo wskazują sezonowość występowania morświnów, tj. na Zatoce Pomorskiej maksymalne wartości DPD (dni pozytywnej detekcji) odnotowano w miesiącach letnich, a na Ławicy Stilo w okresie wiosennym (ibidem). Zgodnie z danymi pozyskanymi w latach 2010-2021, na polskim wybrzeżu odnotowano łącznie 89 osobników tego gatunku, w tym 2 żywe i 87 martwych, przy czym na brzegu polskiej części Zatoki Pomorskiej znaleziono 29 ciał morświnów. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji – od zachodniej granicy kraju (na Wyspie Uznam) do Wisłki (na terenie Wolińskiego Parku Narodowego) odnotowano 7 przypadków martwych morświnów. W roku 2021 na brzegu w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znaleziono 3 martwe morświny. Stan rozkładu większości osobników był zaawansowany, co mogło świadczyć o kilkudniowym dryfowaniu ciał oraz ich śmierci w niedużej odległości (do kilkudziesięciu km) od miejsca ich znalezienia.

Odnosząc się do fok szarych, są to obecnie najczęściej obserwowane gatunki fok w Bałtyku i na polskim wybrzeżu. Od kilku lat na plażach spotykane są również coraz liczniej młode osobniki (w lanugo – białe futro). Ostatnie obserwacje (rekordy) tego gatunku ssaka odnotowano w styczniu 2022 roku w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji na falochronie zachodnim pod Stawą Młyny. Kolejne obserwacje pojedynczych żywych fok szarych miały miejsce również w 2022 r. w Gazoporcie oraz w basenie Portu Jachtowego im. Jerzego Porębskiego w Świnoujściu. Pozostałe dwa gatunki fok występujące w Bałtyku obserwowane są rzadziej. W latach 2010-2021 w rejonie Zatoki Pomorskiej odnotowano 9 przypadków obserwacji żywej foki obrączkowanej, przy czym ostatnia obserwacja tego gatunku miała miejsce w dniu 01.10.2021 roku na terenie Wolińskiego Parku Narodowego. W latach 2010-2021 w rejonie Zatoki Pomorskiej odnotowano 76 obserwacji żywej foki pospolitej. Ostatnia obserwacja osobnika tego gatunku w obszarze Zatoki Pomorskiej miała miejsce w lipcu 2020 roku w Międzyzdrojach.

Główne oddziaływanie na ssaki morskie będzie związane z etapem budowy portu kontenerowego, w trakcie którego kluczowy będzie zakres prac skutkujący powstaniem hałasu

podwodnego (wbijanie pali pod konstrukcję, pogłębianie dna, ruch statków, ewentualne detonacje). Dodatkowo, na każdym etapie inwestycji mogą wystąpić emisje nieplanowane, stanowiące pośrednie oddziaływania takie jak wyciek substancji ropopochodnych, zanieczyszczenie toni wodnej i osadów dennych środkami przeciwpiorostowymi, przypadkowo uwolnionymi odpadami komunalnymi lub ściekami bytowymi (z pokładów statków), środkami chemicznymi oraz odpadami z budowy. Należy wskazać, iż hałas impulsowy oraz hałas ciągły to dwa najważniejsze wskaźniki wpływające na siedlisko morświna. Obie formy hałasu powodują przeplaszanie morświnów, utratę słuchu lub ich śmierć. Zgodnie z ogólnie dostępnymi danymi dotyczącymi warunków propagacji dźwięku w Morzu Bałtyckim, letnie warunki hydrologiczne w Bałtyku w sposób naturalny ograniczają zasięgi rozprzestrzeniania się sygnału dźwiękowego. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH 990002, w którym przedmiotem ochrony jest morświn oraz foka szara. Biorąc powyższe pod uwagę, jak również analizy przeprowadzonych badań na potrzeby niniejszego postępowania wskazujące sezonowo większe prawdopodobieństwo detekcji morświnów w Zatoce Pomorskiej w sezonie letnim (od 1 maja do końca sierpnia), inwestor zobowiązał się do rozpoczęcia prac hydrotechnicznych (związanych z wznoszeniem konstrukcji morskich) na akwenie morskim w okresie od początku września do połowy stycznia, czyli poza okresem ważnym dla ssaków morskich, co skutecznie ograniczy negatywny zasięg oddziaływania hałasu impulsowego na zwierzęta morskie. Ponadto zobowiązanie się inwestora do zastosowania działań mitygujących zmniejszających natężenie hałasu (np.: kurtyny bąbelkowe/powietrzne (bubble curtains); osłony izolacyjne (isolation casings), w tym np.: IHC-NMS system (ang. Noise Mitigation Screen), skorupa Beka (ang. Beka Shell), Systemu HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers), jak również techniki wibropalowania lub tzw. „Blue piling”) dla urządzeń powodujących nadmierny hałas podwodny impulsowy, czyli przekraczający 140 dB, w odległości 200 m i 500 m od źródła dźwięku, np. przy wbijaniu ścianek, pali bądź pracy wibro-młotami, natomiast w przypadku braku oczekiwanej redukcji hałasu podwodnego zastosowanie metody łączonej metody, np. kurtyny powietrznej typu SBC oraz osłony typu HSD, do czasu kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości 130 dB, spowoduje znaczne ograniczenie tego rodzaju prac na populację morświna w Bałtyku. Ponadto spełnienie ww. warunku spowoduje również ograniczenie negatywnego wpływu na fokę. W celu zachowania wyznaczonych poziomów hałasu zobowiązano inwestora do prowadzenia pomiarów hałasu podwodnego podczas procesu palowania, jak również opracowania koncepcji izolacji dźwiękowej przed podjęciem prac budowlanych, zawierającej takie informacje jak: rodzaj zastosowanej kurtyny, lokalizacja pomiarów, definicje przekroczenia maksymalnego poziomu dźwięku, czas w którym należy przerwać operację.

Jednocześnie należy wskazać, iż wpływ inwestycji na ssaki morskie oraz wskazanie konkretnych działań mitygujących zostanie poddane analizie na etapie ponownej oceny.

Hałas może być również generowany przez statki konstrukcyjne i zaopatrzeniowe. Niemniej jednak prowadzenie prac w pierwszej kolejności od zewnątrz w kierunku ku środkowi (od morza w kierunku brzegu), zastosowanie metody tzw. „soft start”, a więc powolnego rozpoczęcia prac oraz stopniowe zapełnianie akwenu konstrukcjami hydrotechnicznymi, jak również ograniczenie użycia echosond do niezbędnego minimum, w szczególności przez jednostki stojące/pracujące w porcie spowoduje, iż narastająca stopniowo emisja hałasu umożliwi zwierzętom opuszczenie strefy dyskomfortu, zanim rozpoczną się właściwe prace. Ponadto, mając na uwadze obecnie wysokie tło hałasu podwodnego w Bałtyku związane z dużym natężeniem ruchu statków na tym akwenie, który w dużej mierze będzie maskował emisję hałasu związanego z realizacją inwestycji, oddziaływania te nie będą znaczące. Niemniej jednak organ również wskazuje na konieczność obserwacji zwierząt ze statku przed podjęciem oraz podczas procesu palowania i w razie konieczności zastosowania odpowiednich środków odstraszających, np. stosowania akustycznych urządzeń odstraszających takich jak: ADD – ang. Acoustic Deterrent Devices –tzw. „pingery”, AHD – ang. Acoustic Harassment Devices czy

urządzeń ostrzegawczych typu PAL (ang. Porpoise Alert), co należeć będzie do zadań obserwatora ssaków morskich. Powyższe pozwoli na znaczne ograniczenie negatywnego wpływu tego rodzaju prac na ww. grupę zwierząt.

W odniesieniu do prac związanych z odkładaniem urobku na kłapowiskach A i F1 (podczas realizacji i eksploatacji inwestycji), głównym zagrożeniem dla ssaków morskich będzie wzrost koncentracji zawiesiny w wodzie ograniczającej „widzenie echolokacyjne”, a pośrednio dostępność do bazy pokarmowej. Ograniczenie to będzie miało charakter okresowy, tj. od momentu zdeponowania urobku, do momentu opadnięcia na dno morskie. Zastosowanie podczas realizacji inwestycji oraz eksploatacji działań ograniczających rozprzestrzenianie się zawiesiny w toni wodnej, m.in. takich jak: zastosowanie sprzętu pogłębiarskiego, wyposażonego w czerpaki lub ssaki oraz przesłony (kurtyny), dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków pogodowych, jak również stała kontrola jakości wody podczas robót czerpalnych i refulacyjnych umożliwiającą szybką reakcję na ewentualne pojawiające się niekorzystne okoliczności, powoduje iż przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla ssaków morskich.

Zagrożeniem dla ssaków morskich może być również zanieczyszczenie toni wodnej i osadów dennych w wyniku wycieku substancji ropopochodnych do wody na skutek awarii czy kolizji statków. Niemniej jednak prawdopodobieństwo wystąpienia tych zdarzeń jest bardzo małe z uwagi na wprowadzenie podczas realizacji inwestycji szeregu działań uniemożliwiających wystąpienie tych zdarzeń, w tym wdrożenie procedur określonych w „Planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych zarządzanych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. - Port Świnoujście”. Dodatkowo wyposażenie wylotów z kanalizacji deszczowej w zespół podczyszczający (piaskownik, separator substancji ropopochodnych), gwarantujący wprowadzenie do wód morskich i gruntowych wód o składzie zgodnym z przepisami prawa, wyposażenie terminala w sieć kanalizacji sanitarnej, znacznie ograniczy niekorzystny wpływ inwestycji na stan jakości wód morskich, a tym samym na ww. grupę zwierząt.

Kolejnym istotnym rodzajem oddziaływań jakie może powstać w wyniku realizacji przedsięwzięcia w stosunku do fok oraz morświna, jest emisja hałasu wywołana detonacją odnalezioną w dnie amunicji konwencjonalnej. Efektem emisji hałasu podczas detonacji może być przesunięcie progu słyszenia (TTS), a w skrajnym przypadku uszkodzenie ciała ssaków morskich oraz trwałe przesunięcie progu słuchu (PTS) osobników. Należy podkreślić, że usuwanie znalezionej amunicji na obszarze objętym przedsięwzięciem nie jest procedurą planowaną, a prawdopodobieństwo wystąpienia takich zdarzeń określono jako bardzo małe. Niemniej jednak jako standardowe działanie zakłada się usunięcie amunicji z dna i przewiezienie jej na ląd w celu zniszczenia. Tylko w przypadku braku takiej możliwości przeprowadzona zostanie procedura likwidacji poprzez kontrolowaną eksplozję w miejscu znalezienia. Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych badań, zaleca się, aby ewentualne operacje związane z usuwaniem UXO (przedmioty wybuchowe pochodzenia wojskowego, ang. unexploded ordnance) prowadzić poza sezonem największej aktywności ssaków, o ile to możliwe. Środek taki czyni pomijalnym ryzyko obrażeń od fali wybuchu i PTS (trwałe przesunięcie wartości progowej) wśród populacji występującej w rejonie przedsięwzięcia. W przypadku konieczności usunięcia w trakcie procesu budowlanego UXO, które nie zostały zidentyfikowane w czasie przeprowadzonych badań przedrealizacyjnych (zdarzenie nieplanowane), należy zastosować możliwe do wdrożenia środki minimalizujące ryzyko oddziaływań na ssaki morskie poprzez opracowanie i następnie wdrożenie planu usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji w odniesieniu do ssaków morskich, łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących, takich jak:

- prowadzenie wizualnego monitoringu przez obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku (z odpowiedniego pomostu obserwacyjnego) zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC (Joint Nature Conservation Committee);

- prowadzenie Pasywnego Monitoringu Akustycznego PAM (ang. Passive Acoustic Monitoring), stanowiącego uzupełnienie obserwacji wizualnych prowadzonych przez MMO, polegającego na monitorowaniu występowania ssaków morskich za pomocą zestawu hydrofonów wprowadzanych do toni wodnej oraz wyspecjalizowanego oprogramowania przetwarzającego wykryte przez hydrofony dźwięki;
- zastosowanie metod izolujących propagację hałasu podwodnego, np. kurtyny bąbelkowej;
- wykorzystanie wspomagająco urządzeń akustycznych służących do odstraszania fok oraz morświnów z obszarów budowy, np. pingery, AHD czy urządzeń ostrzegawczych typu PAL.

Jednocześnie z uwagi na liczne obserwacje fok, które w przypadku ograniczonej możliwości korzystania z plaż (lub mielizn) doskonale adaptują do tego celu budowle hydrotechniczne, co potwierdzają pojedyncze obserwacje fok szarych odpoczywających na falochronie wschodnim w Świnoujściu pod „Stawa Młyny”, inwestor zobowiązał się do zaadaptowania falochronu osłonowego (północnego) Portu Kontenerowego pod kątem możliwości wypoczywania na nim fok wszystkich gatunków (w szczególności od strony południowej), przy uwzględnieniu jego izolacji od lądu – drapieżników lądowych i ludzi. Powyższe działanie może przyczynić się do „zawiazania” drugiej stałej kolonii fok szarych na polskim wybrzeżu, jak również stworzyć dogodne warunki dla gniazdowania ptactwa np. rybitw. W tym celu zaleca się aby nachylenie skarp wschodniej konstrukcji obudowy mola, pirsu czołowego, jak i falochronu było najbardziej płaskie (o przekroju minimum 1:3 lub więcej np. 1:5), w jak największej części bez narzutów z gwiazdobloków.

Etap ewentualnej likwidacji spowoduje powstanie oddziaływań podobnych do stwierdzonych na etapie budowy inwestycji. Niemniej jednak należy wskazać, iż w przypadku pozostawienia fundamentów na dnie, oddziaływania te będą znacznie mniejsze.

Kolejnym zagadnieniem poddanym wnikliwej analizie jest ocena wpływu na środowisko w przypadku potencjalnych nieplanowanych zdarzeń. Każdy etap realizacji przedsięwzięcia wiąże się z wystąpieniem ryzyka zagrożenia dla środowiska w wyniku nieplanowanych zdarzeń. Do najważniejszych należy zaliczyć potencjalną kolizję statków poruszających się po obszarze objętym przedsięwzięciem, wyciek substancji ropopochodnych do wód, natrafienie na niewybuchy lub chemiczne środki bojowe czy ryzyko utraty kontenera zamocowanego na pokładzie kontenerowca. Przeprowadzone na potrzeby niniejszego postępowania stosowne analizy (przedstawione szczegółowo w załączniku nr 10 do raportu oś pt. *Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków*, sporządzonym przez Akademię Morską w Szczecinie (Szczecin 2022)), uwzględniające obecny stan w obszarze portu (tj.: parametry techniczne i warunki dopuszczające ruch na torze podejściowym; parametry meteorologiczne panujące na Zatoce Pomorskiej; obecny ruch statków w obszarze toru podejściowego i występujące dotychczas zdarzenia niepożądane (niebezpieczne) w obszarze toru wodnego) wykazały, iż przy zachowaniu obowiązujących przepisów krajowych i międzynarodowych zapobiegających powstaniu awarii i jej skutków, jak również zastosowaniu szeregu środków minimalizujących wystąpienia tego typu zdarzeń, realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska.

Na wstępie należy wskazać, iż obowiązek ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego oraz dążenie do poprawy jego stanu wynika z zapisów Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), zwana Konwencją Helsińską - HELCOM. Akt ten zobowiązuje państwa nadbałtyckie, w tym Polskę, do podejmowania wszelkich działań, które staną się niezbędne do zapewnienia ochrony środowiska morskiego Bałtyku oraz odbudowy ekologicznej regionu bałtyckiego. Odnosząc się zatem do ryzyka wystąpienia potencjalnych nieplanowanych zdarzeń, które mogą być źródłem zagrożeń dla środowiska naturalnego oraz człowieka, należy wskazać, iż w celu uniknięcia wystąpienia tych zdarzeń inwestor podejmie wszelkie niezbędne działania i zastosuje się do wszelkich niezbędnych zasad,

procedur i instrukcji wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w tym wytycznych Komisji Helsińskiej (HELCOM) oraz zarządzeń właściwych organów zarządzających obszarami morskimi. Ponadto wszystkie jednostki pływające wykorzystywane na poszczególnych etapach realizacji inwestycji będą spełniać wymogi Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego oraz wytycznych dla obszaru Morza Bałtyckiego jako obszaru specjalnego na mocy konwencji MARPOL 73/78 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki).

Zgodnie obowiązującymi przepisami, w tym ustawą z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2023 r. poz. 1072), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jako podmiot zarządzający portem posiada opracowany i zatwierdzony decyzją Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych dla portu w Świnoujściu, który obejmuje swoim zasięgiem również nowe tereny i akweny portowe stanowiące infrastrukturę portową przyszłego terminala kontenerowego. Plan ten zawiera: identyfikację rodzajów zanieczyszczeń, które mogą wystąpić na akwenach portowych w związku z prowadzoną działalnością; procedury postępowania na wypadek wystąpienia zanieczyszczenia, a także schemat powiadamiania odpowiednich służb, biorących udział w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń, w tym wskazanie danych kontaktowych do tych służb (w tym Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR)). Ponadto zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia na wodach portowych, wymaga opracowania odpowiednich procedur w przypadku wycieku substancji olejowych do środowiska morskiego, które ograniczą ryzyko wystąpienia takiej sytuacji, a z którymi zapoznani zostaną wszyscy pracownicy i wykonawcy przed podjęciem prac, w tym obejmujących: zasady bezpiecznej organizacji prac na jednostkach pływających; wskazanie miejsc przechowywania wyposażenia przeciwrozlewowego i ratunkowego; metody przygotowania jednostek i załóg do sprawnego usunięcia zagrożenia i zanieczyszczenia; zasady alarmowania i powiadamiania; wskazanie kierujących akcją zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, odpowiedzialność kierownictwa budowy w sytuacji pojawienia się zagrożenia; sposoby postępowania z odpadami. Ponadto celem uniknięcia zagrożenia dla wód powierzchniowych zostaną podjęte działania zapobiegawcze na etapie organizowania, podejmowania i wykonywania czynności stwarzających niebezpieczeństwo, w tym tankowanie maszyn jedynie w miejscu do tego przeznaczonym, posiadanie odpowiedniej ilości zapór przeciwrozlewowych podczas prowadzonych prac oraz zapewnienie bieżących przeglądów stanu maszyn i urządzeń.

Ponadto wdrożone zostaną odpowiednie procedury celem zachowania bezpieczeństwa podczas poruszania się jednostek pływających na akwencie morskim, a tym samym uniknięcia ewentualnej kolizji statków biorących udział w budowie/eksploatacji/likwidacji, w tym wynikające z Przepisów Portowych, jak również innych przepisów krajowych i międzynarodowych. Należy jednocześnie wskazać, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami kapitanowie/kierownicy jednostek pływających sprawujących nadzór w zakresie bezpieczeństwa żegluga są odpowiedzialni w szczególności za: ścisłą współpracę z właściwym oficerem dyżurnym kapitanatu; bezpieczeństwo zacumowania i oznakowania jednostek pływających; koordynację prac jednostek; nadzór nad bezpieczeństwem pracy załóg, przestrzeganie obowiązujących planów i procedur postępowania oraz zapewnienie sprawnego sprzętu bezpieczeństwa żegluga (środków ratunkowych); nadzór nad właściwym stanem technicznym jednostek pływających czy nadzór nad właściwym załadunkiem szaland. Ponadto wszystkie jednostki pływające będą posiadać aktualne dokumenty bezpieczeństwa uprawniające do żegluga na akwenach. Natomiast celem zapewnienia bezpieczeństwa nawigacyjnego, stosowane będą m.in. takie zasady jak: każdorazowe uzgadnianie z właściwym oficerem dyżurnym kapitanatu wszelkich prac związanych ze zmianą pozycji roboczych oraz włączeniem się do ruchu na akwenach portowych, zgłaszanie do oficera dyżurnego właściwego kapitanatu każdej sytuacji utrudniającej bezpieczną żeglugę i nawigowanie innym użytkownikom akwenów portowych, zobowiązanie kapitanów jednostek pływających do informowania drogą radiową o wszelkich sytuacjach powodujących utrudnienia w bezpiecznej żegludze; stosowanie

przez wszystkie pracujące jednostki oznakowania nawigacyjnego, określonego m.in. przepisami portowymi oraz Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972) czy informowania oficera dyżurnego na wskazanych przepisami kanałach o aktualnie prowadzonych pracach. Należy wskazać, iż położenie terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym, skutkujące brakiem zagęszczenia w ruchu, z jakim mamy do czynienia w portach wewnętrznych, jak również stabilność warunków hydrometeorologicznych panujących na obszarze portu zewnętrznego w Świnoujściu i jego toru podejściowego, powoduje wystąpienie niskiego prawdopodobieństwa ryzyka kolizji statków z innym statkiem, czy infrastrukturą, jak również utratą kontenera. Ponadto bieżące monitorowanie komunikatów i ostrzeżeń meteorologicznych uwzględniających warunki hydrologiczne obszaru (ekstremalne stany wód, silny prąd, silny wiatr, zalodzenie, bardzo niskie temperatury, mgła itp.) zapewni dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków pogodowych, jak również szybkiej reakcji w przypadku wystąpienia zagrożenia. Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z przemieszczaniem preparatów, materiałów, substancji ani wyrobów niebezpiecznych. Załadunek urobku, transport szlakami żegludowymi i jego odkład na kłapowiska odbywać się będą zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Dodatkowo, celem zminimalizowania ryzyka wystąpienia zanieczyszczenia lub zagrożenia życia ludzkiego, zastosowane zostaną odpowiednie rozwiązania organizacyjne, w tym: obsługa maszyn wyłącznie przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia; zapewnienie wszelkich środków bezpieczeństwa podczas obsługi maszyn roboczych, czy utrzymywanie sprawnych technicznie urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic.

Zagrożeniem uznanym za zdarzenie nieplanowane jest również natrafienie podczas prowadzenia prac ingerujących w dno morskie na niewybuchy lub chemiczne środki bojowe. W związku z powyższym, zostanie uwzględnione niebezpieczeństwo napotkania przedmiotów wybuchowych pochodzenia wojskowego („UXO” – ang. Unexploded ordnance), jak i również wzruszenia ich, grożącego eksplozją. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, wdrożone zostaną odpowiednie procedury i określone metody likwidacji niewybuchów, w tym niezwłoczne poinformowanie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Biura Hydrograficznego Marynarki wojennej o znalezieniu obiektu. Natomiast w przypadku braku możliwości przetransportowania obiektu na ląd i konieczności przeprowadzenia detonacji napotkanej amunicji (uznanej jako zdarzenie nieplanowane), opracowane zostaną i następnie wdrożone plany usuwania UXO wraz ze wskazaniem planu mitygacji w odniesieniu do ryb i ssaków łącznie z określeniem szczegółowego zastosowania środków minimalizujących.

Z uwagi na realizację przedsięwzięcia zarówno na obszarach morskich, jak i na lądzie, w toku prowadzonego postępowania przeanalizowano również wpływ planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe określone dla wód morskich wynikających z Dyrektywy Ramowej w sprawie Strategii Morskiej (RDMS), wód śródlądowych i obszarów chronionych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej (RDM) oraz do celów Bałtyckiego Planu Działań HELCOM.

Celem RDSM jest podjęcie działań niezbędnych dla osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu środowiska wód morskich. W odniesieniu do RDM podstawowym celem jest osiągnięcie dobrego stanu wód przez wszystkie jednolite części wód oraz osiągnięcie celów wyznaczonych dla obszarów chronionych ustanowionych dla ochrony wód lub ekosystemów od wód zależnych. Natomiast Bałtycki Plan Działań służy osiągnięciu dobrego stanu wód przy uwzględnieniu zrównoważonego użytkowania cennych zasobów morskich w przyszłości.

Cele środowiskowe dla wód morskich zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji zestawu celów środowiskowych dla wód morskich (Dz. U. 2021 r. poz. 569) i obejmują 11 kategorii cech – wskaźników opisowych, stanowiących kryteria oceny dobrego stanu środowiska morskiego obejmujących elementy ekosystemu (C1- bioróżnorodność, C4-łańcuch pokarmowy i C6-integralność dna morskiego), jak również presji na

środowisko (C2-gatunki obce, C3-komercyjnie eksploatowane gatunki ryb i skorupiaków, C5-eutrofizacja, C7- warunki hydrograficzne, C8 – substancje zanieczyszczające i efekty ich oddziaływania, C9- substancje zanieczyszczające w rybach i mięczakach przeznaczonych do spożycia, C10-odpady w środowisku morskim, C11-hałas podwodny). Ocena stanu środowiska polskich obszarów morskich prowadzona jest przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Przyrodniczego. Zgodnie z obowiązującym Krajowym programem ochrony wód morskich planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie następujących akwenów, wg których prowadzony jest monitoring i diagnostyka aktualnego stanu wód morskich: w akwenu 36 – wody otwarte Basenu Bornholmskiego: Głębia Bornholmska, oraz akwenu 33 – polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego. Zgodnie z wstępną oceną stanu środowiska wód morskich całościowa ocena polskich wód morskich została określona jako stan dobry dla akwenu 33, natomiast nieodpowiedni dla akwenu 36.

Odnosząc się do zagadnień związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym obejmującym obszar lądowy inwestycji oraz jego część przybrzeżną, należy wskazać, że teren objęty wnioskiem, zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335), znajduje się w zlewniach następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- przejściowych kod: TW60001 WB2, o nazwie: Zalew Szczeciński – jest to naturalna część wód charakteryzująca się słabym stanem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: osiągnięcie umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: (chlorofil, ESMIz, Indeks B, Indeks SI); pozostałe wskaźniki – II klasa jakości; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na cieku istotnym dla jesiota; zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym od ujścia z Zalewu Szczecińskiego do ujścia do Bałtyku (troć wędrawna) i osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych ustalono na 2027 r., zaś dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – do 2039. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot amonowy, fosfor ogólny, fosfor fosforanowy, ogólny węgiel organiczny; Bromowane difenyletery (b), Rtęć (b), Heptachlor (b), PFOS (w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE — brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: chlorofil, ESMIz, Indeks B, Indeks SI. Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.
- przybrzeżnych kod: CW60001 WB4, o nazwie: Wody przybrzeżne Zatoki Pomorskiej – jest to naturalna część wód charakteryzująca się umiarkowanym stanem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej dobrego oraz złym stanem ogólnym. Wskazana JCWP została określona jako zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: utrzymanie umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [chlorofil, ESMIz, Indeks B]; pozostałe wskaźniki II klasa jakości) i utrzymanie stanu chemicznego poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników [Benzo(a)piren (w)], a dla

pozostałych wskaźników osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych ustalono na 2027 r., zaś dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – do 2039. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: Azot ogólny, azot azotanowy, azot mineralny; Benzo (g, h, i) perylen (w), Bromowane difenyloetery (b), Rtęć (b+w), Heptachlor (b), Fluoranten (b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE — brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: chlorofil, indeks B, Benzo(a)piren (w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępowania jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również w granicach jednolitych części wód podziemnych o kodzie GW60001, charakteryzującym się słabym stanem chemicznym, ilościowym i ogólnym. Wskazana część wód jest zagrożona ilościowo i chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tych obszarów. Osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych ustalono na termin po 2027 r. z powodu płytkiego występowania wód zasolonych w podłożu kredowym, braku izolacji od powierzchni terenu użytkowych poziomów wodonośnych, dużej ilości substancji organicznej w stropowej części warstwy wodonośnej, mineralizacji substancji organicznej na obszarach występowania torfowisk.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarem ochronnym zbiorników śródlądowych, poza strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i poza strefami ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych, natomiast planowany odcinek układu drogowego na długości 257 m zlokalizowany jest w granicach pośredniej ochrony ujęcia wody „Na Wydmach” ustanowionej Rozporządzeniem Nr 6/2005 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 23.05.2005 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 30.05.2005 r. nr 43 poz. 995.).

Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonej w niniejszym postępowaniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (uwzględniając rozprzestrzenianie się osadów i ich redepozycję, emisję hałasu podwodnego, wpływ na wody gruntowe i powierzchniowe oraz elementy chronione), jak również założenia projektowe, w tym m.in. wyposażenie terminala w sieć wodociągową, kanalizację sanitarną oraz deszczową wraz zespołami podczyszczającymi (piaskownik, separator substancji ropopochodnych), odprowadzanie wód opadowych poza teren pośredniej ochrony ujęcia wody „Na Wydmach”, wyposażenie terminala w miejsce składowania kontenerów potencjalnie ciekących wyposażonego w zbiornik na odcieki) oraz zastosowanie szeregu środków łagodzących kompensujących określonych w niniejszej decyzji (w tym m.in. prowadzenia prac emitujących duże natężenie hałasu oraz powodujących rozprzestrzenianie się osadów przy zastosowaniu kurtyn, prowadzenia monitoringu stanu ilościowego i jakościowego wód gruntowych i powierzchniowych oraz elementów środowiska przyrodniczego, wykonania kompensacji przyrodniczej w stosunku do siedlisk przyrodniczych kolidujących z inwestycją), nie przewiduje się istotnego wpływu realizacji przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów zawartych w wyżej wymienionych dokumentach. Powyższe potwierdza również stanowisko Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP - organu odpowiedzialnego za ocenę wodnoprawną.

W postępowaniu przeanalizowano również zagadnienie dot. wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary Natura 2000.

Oceniając wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska, przeanalizowano dostępne dane w RDOŚ Szczecin, w tym wyniki zakończonych jak również obecnie toczących się postępowań administracyjnych dot. przedsięwzięć realizowanych w sąsiedztwie planowanego portu kontenerowego, w stosunku do których mogło dojść do kumulowania się oddziaływań, a także zgromadzone dotychczas wyniki prac inwentaryzacyjnych na potrzeby planów zadań ochronnych (Wolin i Uznam PLH320019 oraz Delta Świny PLB320002) i planów ochrony dla obszarów Natura 2000 (Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 oraz Zatoka Pomorska PLB990003), inne materiały stanowiące uzupełnienie stanu wiedzy o występowaniu przedmiotów ochrony i stanie ich zachowania, jak również poradniki ochrony siedlisk i gatunków Natura 2000 (wydawca: Ministerstwo Środowiska) i przewodniki metodyczne Inspekcji Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt. Natomiast istotnym dokumentem umożliwiającym analizę wpływu inwestycji na elementy środowiska przyrodniczego, w tym siedliska i gatunki chronione w ramach sieci obszarów Natura 2000 jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonany na potrzeby niniejszego postępowania. W skład raportu wchodzi odrębne opracowania, stanowiące załączniki obejmujące analizy przyrodnicze dla części lądowej i dla części wodnej przedsięwzięcia, w tym m.in. dot. wpływu na zasoby rybne (zał. 9.2), wpływu na ssaki morskie (zał. Nr 9.3), oceny stanu siedlisk przyrodniczych w obszarze oddziaływań przedsięwzięcia (zał. 9.4), analizy wpływu przedsięwzięcia na tymczasowe cele ochrony obszarów Natura 2000: Wolin i Uznam PLH320019, Zatoka Pomorska PLB990003, Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 i Delta Świny PLB320002 (zał. 9.5), jak również podsumowanie rezultatów wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej oraz wyniki monitoringu poinwestycyjnego wykonanego dla Terminala LNG im. Lecha Kaczyńskiego (zał. nr 9.1 i 9.6).

W ocenie organu dokumentacja ta została przygotowana zgodnie z zapisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i zawiera analizę oddziaływań inwestycji wraz z propozycją środków łagodzących na wszystkie wymagane ustawą komponenty środowiska. W odniesieniu do każdego z nich zidentyfikowano i scharakteryzowano oddziaływania istotne bądź negatywne. W odniesieniu do wszystkich komponentów przyrodniczych autorzy raportu przeprowadzili analizę materiałów źródłowych dotyczących obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań: występowania zbiorowisk roślinnych oraz siedlisk przyrodniczych, stanowisk fauny oraz funkcjonowania sieci obszarów chronionych. Wykorzystano informacje publikowane oraz wyniki opracowań niepublikowanych dostępnych w formie materiałów GIS i dokumentacji. Wykorzystane zostały także obserwacje własne autorów opracowania, prowadzących obserwacje w obszarze objętych inwentaryzacją od wielu lat. W przypadku oceny wpływu na obszary Natura 2000 zastosowano metodykę, w ramach której skartowano siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków z załączników Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej, przy uwzględnieniu wyników monitoringu poinwestycyjnego wykonanego dla LNG. Dane z obserwacji odnoszono i weryfikowano w stosunku do danych archiwalnych, oraz danych wykonanych na potrzeby planów ochrony i planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody, w tym Wolińskiego Parku Narodowego znajdującego się w odległości ok. 1,2 km (na południe, przy czym ok. 0,5 km od granic otuliny Parku) od planowanego w ramach inwestycji układu drogowego i kolejowego.

Będąc w posiadaniu wiedzy dot. zasobów przyrodniczych obszaru objętego inwestycją, w ocenie organu wskazane zostały skuteczne działania minimalizujące jej negatywny wpływ na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 oraz ich spójność i integralność.

W części lądowej planowane przedsięwzięcie, tj. układ drogowy i kolejowy, parking buforowy dla pojazdów oraz część niezbędnej infrastruktury kubaturowej, zlokalizowane będą w granicach ostoi siedliskowej tj. obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, elementy zlokalizowane w granicach obszarów morskich, takie jak falochron osłonowy, basen portowy wraz obrotnicą, tor wejściowy, molo kontenerowe, obiekty kubaturowe oraz miejsca deponowania urobku, zlokalizowane będą w granicach ostoi siedliskowej Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002, natomiast część mola kontenerowego wraz z infrastrukturą, jak również miejsca deponowania urobku w granicach ostoi ptasiej Zatoka Pomorska PLB990003.

Biorąc pod uwagę stanowisko Komisji Europejskiej, zgodnie z którym odległość inwestycji od obszarów podlegających ochronie nie może być jedynym kryterium pozwalającym na wykluczenie znaczących oddziaływań na obszary Natura 2000, w analizie uwzględniono również oddziaływanie na obszary zlokalizowane w odległości do 5 km od miejsca realizacji inwestycji. Wobec tego, poza ww. obszarami, odniesiono się również do oddziaływań, jakie może wyrzucić przedsięwzięcie na ostoję ptasią Delta Świny PLB320002, zlokalizowaną w odległości ok. 0,5 km od części lądowej inwestycji obejmującej planowany układ kolejowy oraz ok. 3 km od obiektów hydrotechnicznych planowanych na morzu.

W celu zapewnienia warunków utrzymania przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000 i odtworzenia ich właściwego stanu ochrony, przyjęto tymczasowe cele ochrony dla siedlisk przyrodniczych, gatunków i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony w obszarach Natura 2000, tj. dla Wolin i Uznam PLH320019 - obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 16.09.2021 r., znak: WOPN-ON.6322.17.2021.RCh; dla Ostoi na Zatoce Pomorskiej PLH320002 - obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 maja 2022 r., znak: OW.5220.2.22.AZ(4)); dla Zatoki Pomorskiej PLB990003 - obwieszczeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 03.02.2022 r., znak: OW.5220.1.22.AZ(6)), natomiast dla obszaru Delta Świny PLB320002 - obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.2.

Na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia w kontekście tymczasowych celów ochrony określonych dla przedmiotów ochrony ww. obszarów Natura 2000, przy uwzględnieniu rozszerzonej analizy w tym zakresie przedstawionej w załączniku nr 9.5 do raportu ooŚ, organ stwierdził, co następuje.

Obszar Natura 2000 Wolin i Uznam (PLH320019) obejmuje powierzchnię 30792 ha, z czego prawie 18% to obszar morski. W granicach obszaru znajdują się wyspy Wolin i Uznam, oddzielone od siebie cieśniną Świny. W granicach obszaru znajduje się także 5-cio kilometrowy pas wód przybrzeżnych pomiędzy Karnolicami i Lubinem. Centralną część wysp tworzą wzniesienia morenowe, sięgające 115 m n.p.m. Sąsiadują z nimi niewysokie piaszczyste wały, usypane przez fale morskie. Tworzą one tereny równinne, obszary wydym bądź o zróżnicowanej konfiguracji i różnym stopniu zaawansowania rozwoju szaty roślinnej. Charakterystyczne dla tego obszaru są wysokie klify, białe i szare wydmy oraz głązy narzutowe. Ponad 30% powierzchni wysp zajmują lasy, w większości bory sosnowe, ale także buczyna pomorska *Galio odorati-Fagetum* i mieszane lasy bukowo-dębowo-sosnowe *Fago-Quercetum*. Przedmiotowy obszar Natura 2000 został wyznaczony w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych i populacji zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt innych niż ptaki oraz odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków. Przedmiotami ochrony w obszarze jest 25 siedlisk przyrodniczych, w tym estuaria (1130), kiczina na brzegu morskim (1210), solniska nadmorskie (1330), siedliska wydymowe (2110, 2120, 2130, 2330), klify nadmorskie na wybrzeżu Bałtyku (1230), nadmorskie wrzosowiska bżynowe (2140), lasy mieszane i bory na wydymach nadmorskich (2180), twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (3140), starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne (3150), zalewane muliste brzegi rzek (3270), siedliska łąkowe (6120, 6210, 6410),

siedliska torfowiskowe (7110, 7140, 7150, 7230), buczyny (9110, 9130 i 9150) kwaśne dąbrowy (9190) oraz bory i lasy bagienne i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne (91D0) oraz 11 gatunków zwierząt: foka szara, kozioróg dębosz, kumak nizinny, minóg morski, morświn, nocek duży, morświn, nocek duży, pachnica dębowa, parposz, skójką gruboskorupowa, traszka grzebieniasta i wydra.

Podczas analizy przedłożonych materiałów stwierdzono, iż realizacja przedsięwzięcia będzie miała znacząco negatywne oddziaływanie na następujące siedliska przyrodnicze stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000:

- **2110** inicjalne stadia nadmorskich wydm białych - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni ok. 0,93 ha (w stanie U1), co odpowiada ok. 7,08 % ubytku powierzchni siedliska w obszarze zgodnie z danymi w SDF (13,13 ha); kolizja inwestycji dotyczy najszerszego i najbogatszego florystycznie płatu występującego u nasady fałochronu gazoportu; siedlisko wykazuje się dużą dynamiką zależną od procesów przebiegających na styku plaży i systemu wydm;
- **2120** nadmorskie wydmy białe - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni ok. 0,98 ha (w stanie U1), co odpowiada ok. 5,9 % ubytku powierzchni siedliska w obszarze zgodnie z danymi w SDF (16,61 ha); kolizja inwestycji dotyczy płatu dobrze reprezentowanego, przy czym dawne nasadzenia wierzy ostroliśnej i wierzy wawrzynkowej wykonane w celu stabilizacji wydm zniekształcają w pewnym stopniu siedlisko i utrudniają rozwój gatunków charakterystycznych; obecność gatunków obcych wpływa na ocenę stanu ochrony, jednakże nie jest czynnikiem determinującym zasób siedliska w obszarze; stan obecny siedliska wynika z obniżonej kondycji i formy wydmotwórczych gatunków traw, nielicznych śladów zniszczeń mechanicznych oraz nasadzeń gatunków obcych utrwalających wydmy;
- **2130*** -nadmorskie wydmy szare - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 1,74 ha (w tym 1,18 ha w stanie U1 i 0,56 ha w stanie U2), co odpowiada ok. 3,24 % ubytku powierzchni siedliska w obszarze zgodnie z danymi w SDF (53,45 ha); kolizja inwestycji dotyczy w większości płatów wykształconych w stanie nieodpowiednim i złym w związku z ich modyfikowaniem polegającym na zalesianiu i zakrzaczeniu, użytkowaniu gospodarczym drzewostanów, użytkowaniu rekreacyjnym obszaru oraz z powodu wkraczania gatunków inwazyjnych, jak: *Salix*, *Elaeagnus*, *Rosa*; na ocenę nieodpowiednią wpływ ma obecność gatunków obcych (wierza ostroliśna, konyza) oraz presja antropogeniczna (wydeptywanie, zanieczyszczanie), natomiast stan U2 wynika głównie ze znacznego pokrycia nalotami drzew, zielnymi gatunkami ekspansywnymi oraz z podwyższonego udziału gatunków obcych utrwalających wydmy;
- **2180** lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 13,89 ha (w tym 4 płaty o powierzchni 11,75 ha w stanie U1; jeden płat o powierzchni 1,95 ha w stanie U1/U2 oraz jeden płat o powierzchni 0,19 ha w stanie U2), co odpowiada ok. 0,74 % ubytku powierzchni siedliska w obszarze zgodnie z danymi w SDF (1878,99 ha); kolizja inwestycji dotyczy płatów wykształconych w stanie nieodpowiednim i złym w związku z ich przekształceniem związanym z użytkowaniem gospodarczym drzewostanów (młody wiek drzewostanów, brak martwych drzew, uproszczona struktura, też względnie małe zróżnicowanie gatunków charakterystycznych), użytkowaniem rekreacyjnym obszaru (wydeptywanie, zanieczyszczanie) oraz z powodu wkraczania gatunków inwazyjnych (czeremcha amerykańska, oliwnik srebrzysty, róża pomarszczona, karagana syberyjska, dąb czerwony i inne).

Trwałe zniszczenia tych siedlisk wystąpią w miejscu budowy infrastruktury portowej przechodzącej przez wały wydmy. Z uwagi na ubytek ich powierzchni w obszarze Natura 2000 (ponad 1% - 2110, 2120, 2130 lub niecały ok. 1 % - 2180 zasobów siedliska w obszarze), uznano iż realizacja przedsięwzięcia będzie znacząco negatywnie oddziaływać na te siedliska, a tym samym

wymaga wykonania kompensacji przyrodniczej. Celem prowadzonych działań kompensacyjnych jest zachowanie odpowiedniej reprezentatywności ww. siedlisk w regionie biogeograficznym, poprzez objęcie ich ochroną w formie obszaru Natura 2000 oraz poprawę stanu ochrony siedliska.

W ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie fragmentów płatów siedlisk: 2110, 2120, 2130 i 2180, powiększony zostanie obszar Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041, którego przedmiotem ochrony są te same siedliska, o najbliższe tereny, na których występują te płaty o łącznej powierzchni ok. 47,71 ha dotąd nieobjęte europejską siecią ekologiczną, obejmujące pas siedlisk ciągnących się wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego na terenie gminy wiejskiej Darłowo na odcinku od Bobolina na zachodzie, do granicy miasta Darłowo na wschodzie. Lokalizacja obszaru objętego kompensacją w ramach powiększenia obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 wskazana jest w załączniku nr 4 do niniejszej decyzji.

Obszar wytypowany do ochrony w ramach kompensacji (i objęty w ramach niej także działaniami ochronnymi) cechuje się obecnością reprezentatywnych siedlisk wydmowych, co pozwoli na zachowanie ciągłości powiązań ekologicznych pasma siedlisk typowych dla wybrzeża.

Powierzchnia siedlisk przewidziana do włączenia do sieci Natura 2000 poprzez powiększenie ww. obszaru Natura 2000 przedstawia się następująco:

- 2110 o powierzchni 2,57 ha (stan FV); siedlisko kształtuje się w warunkach niezaburzonych naturalnych procesów (wybrzeże akumulacyjne, brak zabudowy hydrotechnicznej); w płatach siedliska występuje pełen zestaw gatunków charakterystycznych, włączając w to skrajnie rzadki na polskim wybrzeżu gatunek *Agropyron junceum*, obecny w rejonie Świnoujścia, Zatoki Gdańskiej i w obszarze kompensacji; występują również trawy typowe dla siedliska w dobrej kondycji (kwitjące i owocujące); brak w siedlisku gatunków obcych, zniszczeń mechanicznych, występuje bardzo ograniczona kolizja z presją turystyczną z powodu występowania na zapleczu brzegu morskiego terenów wojskowych o ograniczonej dostępności;
- 2120 o powierzchni 15,31 ha (stan U1); płaty siedliska z pełnym zestawem gatunków typowych, kształtujące się bez istotnych zaburzeń i oddziaływań z wyjątkiem obecności gatunków obcych, lokalnie też z ekspansywnymi trawami wydmowymi i wsiewającymi się sosnami (zarówno pospolitą, jak i czarną); na ocenę wpływ ma obecność gatunków obcych (róża pomarszczona, wierzby, sosna czarna);
- 2130 o powierzchni 11,03 ha (stan: FV-0,38 ha, U1-5,11 ha, U2 – 5,54 ha); płaty siedliska z pełnym zestawem gatunków typowych, kształtujące się bez istotnych zaburzeń i oddziaływań z wyjątkiem obecności gatunków obcych, w tym z wsiewającymi się sosnami (zarówno pospolitą, jak i czarną); w płatach o nieodpowiednim i złym stanie problem stanowi obecność gatunków obcych (róża pomarszczona, wierzby, sosna czarna);
- 2180 o powierzchni 18,80 ha (stan: U1 – 17,10 ha; U2-1,70 ha); w płatach siedlisk we wschodniej części powiększonego obszaru występują kadłubowe bory bażynowe w postaci młodych drzewostanów sosny pospolitej na wale wydmowym o niskim udziale i zróżnicowaniu gatunków typowych; w części środkowej i zachodniej drzewostany sosny pospolitej i często też czarnej, z regenerującymi się kwaśnymi lasami dębowo-brzozowymi pod ich okapem, są to lasy o znikomym zróżnicowaniu strukturalnym i zasobach martwego drewna.

Podsumowując, zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej wykonanymi na potrzeby niniejszego postępowania, powierzchnia oraz stan siedlisk kolidujących z inwestycją jest następujący:

- 2110 na powierzchni ok. 0,93 ha w stanie niezadawalającym U1,
- 2120 na powierzchni ok. 0,98 ha w stanie niezadawalającym U1;
- 2130 na powierzchni 1,74 ha jest: w stanie nieodpowiednim U1 na powierzchni 1,18 ha oraz w stanie złym U2 na powierzchni 0,56 ha;

- 2180 na powierzchni 13,89 ha jest: w stanie niezadawalającym U1 na powierzchni 11,75 ha, w stanie niezadawalającym/złym na powierzchni 1,95 ha oraz w stanie złym na powierzchni 0,19 ha.

Natomiast powierzchnia i stan siedlisk przewidziana do włączenia do sieci Natura 2000 to:

- 2110 o powierzchni 2,57 ha w stanie właściwym FV;
- 2120 o powierzchni 15,31 ha w stanie U1;
- 2130 o powierzchni 11,03 ha, w stanie: FV-0,38 ha, U1-5,11 ha, U2 – 5,54 ha;
- 2180 o powierzchni 18,80 ha jest w stanie: U1 – 17,10 ha oraz U2-1,70 ha.

W związku z tym, powierzchnia przewidziana do kompensacji w formie włączenia do sieci Natura 2000 stanowić będzie znacząco większą powierzchnię od siedlisk niszczonych, a ponadto stan zachowania płatów przewidzianych do włączenia jest lepszy niż stan zachowania płatów kolidujących z inwestycją.

Działania kompensujące obejmować będą następujące etapy:

- opracowanie przez inwestora i przekazanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie materiałów i dokumentów niezbędnych do powiększenia ww. obszaru Natura 2000;
- opracowanie przez inwestora w okresie do 6 miesięcy od wydania niniejszej decyzji i uzgodnienie z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie projektu działań ochrony czynnej dla siedlisk powiększanych w ramach kompensacji oraz dla siedlisk w Wolin i Uznam PLH320019, określającego m.in: terminy i konkretne zabiegi, zakres monitoringu oceny skuteczności zastosowanych działań, jak również wdrożenie wskazanych w projekcie czynności w okresie 5 lat, z możliwością przedłużenia tego okresu, przyjmując termin ich rozpoczęcia najpóźniej w roku 2025 r.;
- wykonanie przez inwestora działań ochrony czynnej na terenie powiększonego obszaru Natura 2000 oraz w obszarze Wolin i Uznam PLH320019.

W ramach działań ochrony czynnej dla siedlisk przyrodniczych 2110, 2120, 2130 przewidziane są: ręczne bądź mechaniczne zabiegi usuwania gatunków obcych takich jak: sosna czarna *Pinus nigra*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, na obszarze działek ewidencyjnych nr 274/1, 274/2, 275/1, 275/2 obręb Żukowo Morskie, 15/10, 276/1, 276/6, 277/4, 277/14 obręb Bobolin, 278/8 obręb Dąbki w gminie Darłowo. Ponadto dla minimalizacji ryzyk związanych z użytkowaniem rekreacyjnym brzegu morskiego zakłada się popularyzację wiedzy o uwarunkowaniach takiego korzystania z plaż i wydm w postaci tablic informacyjno-edukacyjnych przy dwóch wyjściach na plażę Bobolin Zachód i Wschód. Poza tym monitorowana będzie intensywność penetracji i wydeptywania wydm i ewentualne przeciwdziałanie w razie wzrostu jego intensywności (np. poprzez grodzenie siedlisk wydmowych). Wykluczona zostanie również możliwość wyznaczania szlaków udostępnionych do jazdy konnej na wale wydmowym zajmowanym przez siedliska przyrodnicze. Ponadto dla obszaru objętego kompensacją przyrodniczą prowadzony będzie monitoring mający na celu ocenę skuteczności zastosowanych działań kompensujących oraz rejestrację i ewentualną ocenę zmian zachodzących w siedliskach przyrodniczych i w razie konieczności podjęcie dodatkowych działań minimalizujących.

W ramach działań kompensujących odtworzone zostaną również utracone zbiorowiska roślinności wydmy białej i szarej oraz częściowo fragmentu boru bażynowego w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam, na powierzchni ok. 2,06 ha, zlokalizowanego na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu (teren stanowiący w przeszłości teren graniczny Służb Ochrony Granic, działki nr 1/1, 1/2, 4/1 obręb 1 Miasta Świnoujście), po wcześniejszym uzgodnieniu z samorządem Świnoujścia oraz Urzędem Morskim w Szczecinie jako zarządcami terenu. W ramach tych działań przewiduje się następujące etapy ich realizacji:

- odtworzenie składu gatunkowego wydmy białej i szarej w miejscach pozbawionych właściwej roślinności poprzez metaplantację gatunków z terenu planowanej inwestycji terminala kontenerowego;
- uregulowanie i skanalizowanie ruchu poprzez wygradzenie odtwarzanych płatów roślinności;
- odbudowę składu gatunkowego wydmy szarych i białych poprzez wykorzystanie gatunków zbiorowisk wydmy białej i zbiorowisk wydmy szarej z portu kontenerowego kolidujących z inwestycją;
- prace należy wykonać przed rozpoczęciem budowy terminala kontenerowego.

Wskazany do ww. działań teren wydmy szarych i białych oraz fragment boru nadmorskiego ulega ciąglej degradacji poprzez silne rozjeżdżanie i wydeptywanie w związku z występowaniem szlaku turystycznego, a siedliska zajmowane są przez gatunki obce geograficznie i siedliskowo. Zatem realizacja tych działań w sposób istotny przyczyni się do poprawy stanu zachowania siedlisk.

W odniesieniu do siedliska przyrodniczego 2180, poza wskazanym powyżej powiększeniem obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo o płaty tego siedliska nie objęte wcześniej siecią Natura 2000, zastosowany zostanie szereg środków minimalizujących i kompensujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na to siedlisko. Mianowicie, wykonane zostaną działania polegające na zainicjowaniu powstania siedliska przyrodniczego 2180 w obrębie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, na gruntach Nadleśnictwa Międzyzdroje. Należy wskazać, iż na terenie Nadleśnictwa Międzyzdroje, w ramach wydzieleni o łącznej powierzchni 11,93 ha, rośnie obecnie drzewostan świerkowy lub sosnowy ze znaczącym udziałem świerka na potencjalnym siedlisku kwaśnego lasu brzoźowo-dębowego (BMŚW – pow. 8,49 ha) oraz drzewostan mieszany z panującym modrzewiem i udziałem świerka (pow. 3,44 ha). Wszystkie ww. płaty stanowią obecnie enklawy w otoczeniu mniej lub bardziej reprezentatywnych dla siedliska 2180 kwaśnych lasów brzoźowo-dębowych, zwykle regenerujących się pod okapem drzewostanów z dominacją sosny. Wprowadzenie zamiast świerka i modrzewia nasadzeń brzozy, dęba i sosny (o ile znaczący udział docelowy mieć będą gatunki liściaste), daje gwarancję powstania zbiorowiska wskaźnikowego dla siedliska 2180. Jako działanie kompensujące w zakresie zniszczenia tego siedliska przewiduje się również działania poprawiające stan zachowania i stan ochrony zdegradowanych gatunkowo obszarów występowania siedliska w postaci zaprojektowania na etapie opracowania projektu budowlanego odtworzenia stref ekotonowych i okrajka leśnego na brzegu siedliska 2180, sąsiadującego bezpośrednio z przedsięwzięciem, poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłoniętych ścian lasu gatunkami typowymi dla siedliska i następnie monitorowania przebiegu tych działań w ramach monitoringu poinwestycyjnego w okresie minimum 5 lat.

Poza bezpośrednim zniszczeniem siedlisk występujących w miejscu budowy infrastruktury portowej przechodzącej przez leśne i bezleśne wały wydymowe, realizacja planowanych działań może wiązać się z dodatkowymi negatywnymi oddziaływaniami w stosunku do płatów siedlisk bezpośrednio sąsiadujących z ww. infrastrukturą portową. W związku z tym określono szereg warunków realizacji przedsięwzięcia, mających na celu zminimalizowanie tego oddziaływania. Jednym z nich jest zamontowanie wzdłuż płatów siedlisk 2110, 2120, 2130, 2180 graniczących bezpośrednio z planowanymi pracami ogrodzenia w postaci siatki lub paneli, oznakowanego, z informacją o występujących siedliskach przyrodniczych (np. „Uwaga! Chronione siedliska przyrodnicze”), co uniemożliwi ingerencję podczas prowadzonych prac w te płaty. Ponadto prace budowlane objęte zostaną nadzorem przyrodniczym, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych zabezpieczeniem ww. elementów środowiska przyrodniczego, a tym samym wykonywaniu prac w sposób uniemożliwiający ewentualne oddziaływania wykraczające poza obszar budowy i zagrażającym siedliskom przyrodniczym. Nadzór przyrodniczy będzie odpowiedzialny za poinformowanie wykonawców i podwykonawców przed wejściem na plac budowy o konieczności ochrony siedlisk przyrodniczych występujących w sąsiedztwie placu budowy, a w odniesieniu do kierownictwa budowy – za przeprowadzenie szkolenia w zakresie podstaw prawnych ochrony siedlisk przyrodniczych, sieci

Natura 2000, ochrony gatunkowej, uwarunkowań przyrodniczych występujących w obrębie placu budowy, zasad ochrony walorów przyrodniczych i eliminacji ryzyka oddziaływań dla nich niepożądanych. Zadaniem nadzoru, poza współpracą z Wykonawcą budowy w zakresie eliminacji ryzyka wystąpienia oddziaływań na siedliska przyrodnicze w sąsiedztwie budowy, będzie również stała kontrola stanu siedlisk, w tym w szczególności wykrywanie i zgłaszanie oddziaływań niepożądanych, przeciwdziałanie im, wykrywanie i zwalczanie gatunków niepożądanych zawlekanych lub wkraczających do siedlisk z obszaru budowy (np. jednorocznych chwastów ruderalnych, czy gatunków inwazyjnych). W przypadku wystąpień w sąsiedztwie siedlisk 2110, 2120, 2130, 2180 masowych pojawów ekspansywnych lub inwazyjnych gatunków w obrębie budowy (na placach, poboczach dróg itp.) będą one usuwane lub niszczone. Dodatkowo do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będzie stała współpraca z Urzędem Morskim w Szczecinie i Nadleśnictwem Międzyzdroje, zarządzającymi gruntami w otoczeniu budowy, w zakresie wzajemnego informowania o podejmowanych działaniach ochronnych, hodowlanych i innych mogących oddziaływać na siedliska przyrodnicze występujące w otoczeniu placu budowy. Ponadto podjęte zostaną działania mające na celu efektywne usunięcie z siedlisk wydmych zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji gatunków obcych geograficznie ekspansywnych i inwazyjnych. Planowane są mechaniczne zabiegi usuwania gatunków niepożądanych takich jak: czeremcha amerykańska *Prunus serotina*, robinia biała *Robinia pseudacacia*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, wierzba wawrzynkowa *Salix daphnoides*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, oliwnik srebrzysty *Elaeagnus commutata*. Dodatkowo, w celu zminimalizowania fragmentacji siedlisk wydmych 2110, 2120 i 2130 oraz zapobieżenia zmianom w tych siedliskach, podczas odtwarzania terenów zieleni w obrębie przedsięwzięcia, również pod nadzorem przyrodniczym, wykorzystany zostanie grunt rodzimy, jak również gatunki występujące lokalnie typowe dla wybrzeża, z drzew i krzewów: sosna zwyczajna, brzoza brodawkowata, dąb szypułkowy, jarząb pospolity, rokitnik zwyczajny, natomiast z roślin zielnych – w obrębie wału z siedliskami nieleśnymi – 2110, 2120, 2130 – wydmuchrzyca piaszkowa, piaskownica zwyczajna, turzyca piaszkowa. Ponadto dla uniknięcia zmniejszenia zasobów populacji gatunków zagrożonych w skali kraju oraz niepospolitych w skali lokalnej i regionalnej gatunków prawnie chronionych, w tym (solanki kolczystej, perzu sitowego i innych niepospolitych gatunków chronionych lub zagrożonych w skali kraju), przed podjęciem prac budowlanych, w oparciu o aktualny projekt zagospodarowania terenu inwestycji, przy udziale nadzoru przyrodniczego, wykonana zostanie metaplantacja ich okazów i diaspor na stanowiska zastępcze. Stanowiska te o odpowiednich warunkach siedliskowych zlokalizowane będą w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam w sąsiedztwie inwestycji, jak również rośliny te wykorzystane zostaną do poprawy stanu zdegradowanych płatów siedlisk przyrodniczych wydmy szarej, białej i inicjalnej, zlokalizowanych na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu. Wprowadzenie również konieczności prowadzenia w obrębie granic siedlisk sąsiadujących z inwestycją monitoringu inwestycyjnego i poinwestycyjnego w celu udokumentowania zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegającym niekorzystnym zmianom dodatkowo zapewni możliwość utrzymania obecnego stanu zachowania płatów tych siedlisk. W ramach działań kompensujących negatywne oddziaływania dla siedlisk wydmych podjęta zostanie także ochrona czynna populacji krytycznie zagrożonego gatunku wydmy na Mierzei Przytorską – mikołajka nadmorskiego *Eryngium maritimum* (niezagrożonego realizacją przedsięwzięcia), poprzez metaplantację jego diaspor i umieszczenie ich w piaskach wydmy w miejscach niezadrzewionych i niezakrzaczonych w rejonie występowania populacji oraz w innych płatach otwartych wydmy na odcinku między Świnoujściem i Międzyzdrojami. Przeprowadzona zostanie również kampania informująca o prowadzonych działaniach w celu ochrony stanowisk zastępczych przed wydeptywaniem i niszczeniem, np. poprzez montaż tablic informacyjno-edukacyjnych.

Należy jednocześnie wskazać, iż w odniesieniu do żadnego z ww. siedlisk przyrodniczych kolidujących z inwestycją, oddziaływanie przedsięwzięcia nie stwarza zagrożenia dla osiągnięcia

ustalonych celów ochrony w zakresie struktury i funkcji. Oddziaływanie przedsięwzięcia wpływa jedynie na zasób powierzchniowy siedlisk, zmniejszając ich powierzchnię w obszarze i dlatego przyjęto że tam, gdzie oddziaływanie to dotyczy ponad 1% (2110, 2120, 2130) lub ok. 1 % (2180) zasobów siedliska w obszarze, jest ono oddziaływaniem znacząco negatywnym i wymaga kompensacji przyrodniczej. Płaty siedlisk znajdujące się poza obszarem bezpośredniej kolizji będą zabezpieczone – ogrodzone, oznakowane, objęte nadzorem przyrodniczym oraz monitoringiem. Jednocześnie należy wskazać, iż weryfikacja działań ochronnych czynnej na powiększonym obszarze Jezioro Bukowo i Wolin i Uznam zostanie poddana analizie na etapie ponownej oceny.

W miejscu realizacji przedsięwzięcia występują lokalnie rozpowszechnione gatunki typowe dla siedlisk, których część populacji kolidująca z przedsięwzięciem (nie większa niż wynikająca z powierzchni kolizji z siedliskiem) zostanie zniszczona, co jednak zważywszy na znacznie większe zasoby ich populacji i arealy siedlisk w sąsiedztwie, nie wpłynie na ich trwałość (dotyczy to także gatunków rzadkich i zagrożonych w skali ponadlokalnych). Gatunki chronione i zagrożone w skali ponadlokalnej zostaną przy tym poddane metaplantacji na niezagrożone stanowiska zastępcze w obrębie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam. Podjęcie działań mających na celu efektywne usunięcie z siedlisk wydmowych zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji gatunków obcych geograficznie ekspansywnych i inwazyjnych, jak również wykorzystanie do odtworzenia terenów zieleni w obrębie przedsięwzięcia, gruntu rodzimego, i gatunków występujących lokalnie typowych dla wybrzeża, dodatkowo zapewni utrzymanie obecnego ogólnego stanu zachowania płatów siedlisk zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji. Procesy akumulacyjne sprzyjające formowaniu wydm morskich obserwowane obecnie u podstawy falochronu wschodniego gazoportu LNG, następować będą także u nasady falochronu portu zewnętrznego. Zatem oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie będzie nieistotne lub korzystne dla procesów kształtujących brzeg wydmy (poza fragmentem przeciętym infrastrukturą). Wprowadzenie konieczności prowadzenia w obrębie ich granic monitoringu inwestycyjnego i poinwestycyjnego w celu udokumentowania zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegającym niekorzystnym zmianom, dodatkowo zapewni możliwość utrzymania obecnego stanu zachowania płatów siedlisk sąsiadujących z inwestycją.

Przeprowadzona na obecnym etapie postępowania analiza wykazała również kolizję przedsięwzięcia z siedliskiem 1210 Kidzina na brzegu morskim (kolizja na powierzchni 0,233 ha) oraz z jednym stanowiskiem gatunku zwierząt, tj. traszki grzebieniastej *Triturus cristatus*. W odniesieniu do siedliska 1210 należy wskazać, iż w 2021 siedlisko w obszarze objętym przedsięwzięciem wykształciło się szczątkowo – tylko w postaci rosnących w rozproszeniu na plaży okazów solanki koleczystej *Salsola kali subsp. kali* i rukwieli nadmorskiej *Cakile maritima*, co potwierdzają również ogólnie dostępne dane, w tym znajdujące się w RDOŚ Szczecin (prace nad PZO 2018 r.) oraz dane z transektu PMŚ o nazwie „Świnoujście Warszów, Mierzeja Bramy Świny” (wg raportu z 2018 stan U2). Natomiast wykonana w 2022 r. inwentaryzacja przyrodnicza na potrzeby aktualizacji Waloryzacji Miasta Świnoujście, nie potwierdziła występowania tego siedliska w rejonie inwestycji, co świadczy o dużej efemeryczności siedliska. Z tego też względu zgodnie z przyjętymi tymczasowymi celami ochrony, stan siedliska 1210 w obszarze został oceniony jako niezadowalający U1. Decydujące znaczenie miał tu obniżony wskaźnik kardynalny specyficznej struktury i funkcji „gatunki charakterystyczne”. Należy wskazać, iż siedlisko kidziny charakteryzuje się znaczną dynamiką w czasie oraz przestrzeni, zależną przede wszystkim od czynników abiotycznych (prądy, fale, sztormy), ale także od oddziaływań antropogenicznych (sprzątanie plaż, zaśmiecanie, nadmierne wydeptywanie, budowle hydrotechniczne i umocnienia brzegowe). W związku z tym ze względu na tymczasowość siedliska należy uznać, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje zmniejszenia powierzchni siedliska, a jedynie jego wykształcenie w innym miejscu. O powyższym świadczą prowadzone obserwacje stanu siedliska w rejonie falochronu wschodniego w Świnoujściu oraz gazoportu LNG, które wskazują że każda z tych budowli sprzyja akumulacji nanosu na plaży z powodu przerwania wleczenia materiału wzdłuż brzegu morskiego, a tym

samym jego akumulacją u podstawy takich budowli. Potwierdza to fakt stwierdzenia dotychczas nie wykazywanego płatu siedliska 1210 w obszarze na zachód od falochronu terminalu LNG. Powierzchnia siedliska wynosi tu 0,91 ha (zgodnie ze sprawozdaniem rocznym z monitoringu siedlisk i gatunków w obszarze I PLNG S.A. dla przedsięwzięcia pn. „Terminal regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu”, 2019-2020 r.). Wobec powyższego w związku z realizacją planowanej inwestycji, nie uznano znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na siedlisko 1210 oraz stwierdzono iż nie wpłynie ona na zachowanie powierzchni oraz wskaźników stanu określonych w tymczasowych celach ochrony. Niemniej jednak celem ograniczenia ewentualnego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na ww. siedlisko przyrodnicze, wskazano na konieczność wykonania przed rozpoczęciem budowy metaplantacji solanki kolczystej, w przypadku jej stwierdzenia, w siedliska zastępcze, poprzez pozyskanie z zasychających egzemplarzy dojrzałych diaspor i wysianie ich w podłoże zgodne z wymaganiami ekologicznymi taksonu w miejsce odtworzenia siedlisk oraz w okresie realizacji i eksploatacji portu kontenerowego zaprzestania czyszczenia plaży w granicach Portu Morskiego – poza usuwaniem odpadów i zanieczyszczeń antropogenicznych. Dodatkowo zaproponowano działania minimalizujące analogiczne, jak dla pozostałych siedlisk kolidujących z inwestycją, w tym m.in. prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z zabezpieczeniem ww. elementów środowiska przyrodniczego, a tym samym wykonywaniu prac w sposób uniemożliwiający ewentualne oddziaływania wykraczające poza obszar budowy i zagrażającym siedliskom przyrodniczym, jak również monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji) oraz poinwestycyjnego (przez 5 lat od zakończenia inwestycji) obejmującego siedlisko 1210, w celu udokumentowania zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegającym niekorzystnym zmianom, co ma na celu zapewnienie niepogorszenia obecnego stanu zachowania tego siedliska. Jednocześnie należy wskazać, iż prowadzone badania w zakresie monitoringu poinwestycyjnego dla LNG wykazały występowanie gatunku bezkręgowca zmieraczka plażowego *Talitrus saltator*, którego obecność jest uzależniona od siedliska kicziny na brzegu morskim. Zatem wprowadzone ww. działania mitygujące w stosunku do siedliska 1210, jednocześnie będą stanowić działania minimalizujące dla tego gatunku.

W odniesieniu do kolejnego przedmiotu ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, kolidującego z inwestycją tj. traszki grzebieniastej o braku znaczącego negatywnego wpływu na ww. gatunek przesądziły następujące przesłanki.

Prowadzone na potrzeby raportu badania wykazały, że realizacja przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury portowej koliduje z jednym stanowiskiem traszki grzebieniastej. Z dostępnych materiałów wynika, iż teren przedsięwzięcia nie stanowi istotnego znaczenia dla utrzymania populacji tego gatunku w szerszym ujęciu terytorialnym, zatem planowane prace budowlane, związane z realizacją przedsięwzięcia, nie będą miały istotnego wpływu na jego populację w kontekście ponadlokalnym. Niemniej jednak biorąc pod uwagę status ochronny tego gatunku, celem uniknięcia jego śmiertelności, jak również pozostałych gatunków płazów i gadów kolidujących z inwestycją (zgodnie z przedłożonymi badaniami inwentaryzacyjnymi kolizja dot. takich gatunków jak: żaba moczarowa *Rana arvalis* (1 stanowisko), ropucha szara *Bufo bufo* (1 stanowisko), traszka zwyczajna *Lissotriton vulgaris* (1 stanowisko), traszka grzebieniasta *Triturus cristatus* (1 stanowisko), padalec *Anguis fragilis* (2 stanowiska), jaszczurka zwinka *Lacerta agilis* (11 stanowisk), grzebiuszka ziemna *Pelobates fuscus* (1 stanowisko), wprowadzono liczne działania oraz warunki niwelujące zagrożenia mogące pojawić się w okresie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia m.in. takie jak: realizowanie inwestycji pod nadzorem herpetologa, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z: usuwaniem pokrywy glebowej, lokalizacją zaplecza budowy oraz w przypadku stwierdzenia gatunków przeniesienia je na siedliska zastępcze, poza zasięgiem prac. Dodatkowo celem zapewnienia migracji lokalnej populacji płazów i gadów, jak również uniknięcia śmiertelności podczas eksploatacji inwestycji, wskazano aby na etapie projektu budowlanego wykonano przepusty dla zwierząt w obrębie

lokalnych obniżen terenu na terenie działki nr 156/3 obręb Warszów 16, jak również stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż całej infrastruktury dostępowej na obszarze łądu z zachowaniem następujących wymagań: ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych, betonowych lub polimerobetonowych lub stalowych; efektywna wysokość części nadziemnej ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 50 cm; górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc przewieszkę o długości min. 5 cm; ogrodzenie wkopać w ziemię na głębokość min. 10 cm i wyposażyć w bieżnię, która ułatwi wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczy przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną; zakończenia ogrodzeń (nie połączone z przepustami) wyposażyć w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników (tzw. zawrotnie), w kształcie litery „U”.

W ocenie RDOŚ zastosowanie powyższych rozwiązań skutkuje brakiem wystąpienia ryzyka zagrożenia dla płazów i gadów, w tym stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000, mogącego pojawić się podczas realizacji inwestycji. W związku z tym nie uznano znacząco negatywnego wpływu przedsięwzięcia na omawiany przedmiot ochrony obszaru Wolin i Uznam PLH320019, a tym samym oddziaływanie przedsięwzięcia nie stwarza zagrożenia dla osiągnięcia ustalonych celów ochrony dla tego gatunku, którymi są: w odniesieniu do stanu populacji - utrzymanie liczby stanowisk na obecnym poziomie (trzy stanowiska po kilkadziesiąt osobników); w odniesieniu do siedliska - utrzymanie siedlisk o odpowiednich parametrach położonych pośród lasów bądź łąk turzycowych na dotychczasowych powierzchniach i w odniesieniu do tras migracji - utrzymanie tras migracji łączących potencjalne siedliska rozrodcze oraz miejsca rozrodu i zimowiska wolnych od barier w postaci zabudowy lub dróg asfaltowych.

W obszarze objętym inwentaryzacją przyrodniczą wykonaną na potrzeby raportu OOS, obejmującą obszar znacznie większy w stosunku do obszaru objętego przedsięwzięciem oraz zasięgiem jego oddziaływania stwierdzono również występowanie siedliska przyrodniczego o kodzie 91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne). Biorąc pod uwagę odległość tego siedliska od terenu inwestycyjnego, tj. ok. 240 m oraz zakres prac objętych przedsięwzięciem, nie stwierdzono znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia również w kontekście pośrednich oddziaływań na ww. typ siedliska. Mając na względzie konieczność uniknięcia pośrednich negatywnych skutków oddziaływania przedsięwzięcia na występujący w sąsiedztwie płat siedliska (stan zachowania - U2), zobowiązano inwestora do objęcia go programem monitoringu poinwestycyjnego, w celu udokumentowania ewentualnie zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegających niekorzystnym oddziaływaniom. W związku z powyższym, przy uwzględnieniu ograniczonego zasięgu oddziaływania inwestycji należy przyjąć, iż nie wpłynie ona na stan zachowania oraz na założone cele ochrony tego siedliska, którymi są m.in. utrzymanie stabilnej powierzchni 120 ha siedliska z uwzględnieniem naturalnych procesów; występowanie całego spektrum gatunków charakterystycznych /wskaźnikowych runa dla każdego z podtypów siedliska w obrębie przynajmniej 75 % stanowisk siedliska, utrzymanie płatów siedliska bez gatunków obcych ekologicznie oraz geograficznie, zachowanie obecnego stanu siedliska.

Pozostałe siedliska przyrodnicze stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam pozostają poza zasięgiem wpływu inwestycji, w tym poza zasięgiem pośredniego oddziaływania, w związku z tym realizacja inwestycji nie wpłynie na realizację celów ochrony wskazanych dla tych siedlisk.

W przypadku bezkręgowców stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000, tj. pachnicy dębowej i kozioroga dębosza, należy wskazać, iż przeprowadzone na potrzeby niniejszego postępowania badania terenowe nie wykazały obecności tych gatunków, co wynika z ich wymagań siedliskowych (obecność starodrzewia), których brak jest na terenie inwestycyjnym (młody wiek drzewostanu, zwykle przed osiągnięciem 110-120 lat). Zgodnie z raportem oos teren przedsięwzięcia

oraz jego sąsiedztwo stanowią miejsce bytowania jedynie gatunków pospolitych i szeroko rozpowszechnionych, a kolizja inwestycji na obszarze lądowym dotyczy stanowisk trzech gatunków z rodzaju trzmieli (*Bombus pascuorum* trzmiel rudy, *Bombus pratorum* trzmiel leśny, *Bombus terrestris* trzmiel ziemny) oraz mrówki rudnica *Formica rufa*. Biorąc powyższe pod uwagę, przy uwzględnieniu ograniczonego zasięgu oddziaływania inwestycji należy przyjąć, iż przedsięwzięcie nie wpłynie na stan zachowania ww. przedmiotów ochrony oraz na założone cele ochrony którymi są dla pachnicy dębowej: w stosunku do liczebności i zagęszczenia – utrzymanie powyżej 5% drzew dziuplastych zasiedlonych przez gatunek w odpowiednich siedliskach na minimum 14 stanowiskach; utrzymanie powyżej 10% drzew dziuplastych zasiedlonych wśród drzew dziuplastych dostępnych do kontroli; w stosunku do stanu siedlisk - utrzymanie udziału drzew dziuplastych wśród wszystkich drzew w siedlisku na poziomie powyżej 10%; utrzymanie udziału drzew grubych wśród drzew dziuplastych na poziomie powyżej 1%; utrzymanie liczby grubych drzew dziuplastych w przeliczeniu na 1 ha na poziomie powyżej 2, utrzymanie odległości pomiędzy siedliskami aktualnymi/potencjalnymi poniżej 1000 m; natomiast dla kozioroga dębosza: m.in. utrzymanie liczby dojrzałych postaci w przedziale 5-20 osobników na 10 ha siedliska lub 1km alei drzew; utrzymanie liczby zasiedlonych drzew na poziomie powyżej 10 na 1 ha siedliska lub 1 km alei drzew; utrzymanie liczby wszystkich dębów o pierśnicy powyżej 1 m na poziomie powyżej 20 w przeliczeniu na 10 ha siedliska; utrzymanie przerywanej lub luźnej zwartości drzewostanu (utrzymanie przerw pomiędzy drzewami o wielkości pozwalającej na zmieszczenie przynajmniej jednego drzewa), czy też udział podszytu i podrostu na poziomie poniżej 25 % powierzchni siedliska.

Przedłożone w trakcie prowadzonego postępowania materiały oraz dostępne dane w RDOŚ Szczecin nie wskazują również na znaczący negatywny wpływ przedsięwzięcia na ichtiofaunę oraz ssaki morskie stanowiące przedmiot ochrony w ww. obszarze Natura 2000, takie jak: morświn *Phocoena phocoena*, foka szara *Halichoerus grypus* oraz minóg morski *Petromyzon marinus*, dla których akwen Morza Bałtyckiego stanowi dogodne siedlisko bytowania. Niemniej jednak biorąc pod uwagę status ochronny ww. gatunków zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem morświna (krytycznie zagrożony), jak również przy uwzględnieniu zidentyfikowanych na obecnym etapie postępowania oddziaływań przedsięwzięcia, przewidziano szereg działań ograniczających potencjalny negatywny wpływ na ww. gatunki zwierząt w czasie prowadzenia prac budowlanych na obszarze wód morskich, jak również na etapie późniejszej eksploatacji inwestycji w tym m.in. zastosowanie sprzętu pogłębiarskiego, wyposażonego w czerpaki lub ssaki ograniczające tworzenie się zawiesiny (wyposażone w klapy zamykające czerpaki lub w przypadku pogłębiarek ssących w głowice z przysłonami); zastosowanie kurtyn przeciwhałasowych lub innych tego typu działań mitygujących dla urządzeń powodujących nadmierny hałas podwodny impulsowy przekraczający 140 dB, natomiast w przypadku braku oczekiwanej redukcji hałasu podwodnego zastosowanie metod łączonych; dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych; zastosowanie podczas prac pogłębiarskich i refulacyjnych ekranów nieprzepuszczających zawiesiny ograniczających rozprzestrzenianie się zawiesiny w stronę ujścia Świny i rejonu podejścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, jak również siedliska 1110 obejmującego Ławicę Odrzańą; rozpoczęcie realizacji prac związanych z budowa obiektów w pierwszej kolejności od zewnątrz i zamykanie kolejnych prac ku środkowi (od morza w kierunku brzegu); rozpoczęcia prac w okresie niekolidującym z potencjalnym występowaniem ssaków morskich w strefach przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej (czyli w terminie od września do końca stycznia); w razie konieczności czasowe odstraszenie morświnów przy użyciu następujących urządzeń odstraszających: ADD – Acoustic Deterrent Devices, tzw. „pingery”, AHD – Acoustic Harassment Devices i urządzeń ostrzegawczych typu PAL (Porpoise Alert); nachylenia skarp wschodniej konstrukcji obudowy mola, pirsu czołowego, jak i falochronu w sposób umożliwiający stworzenie potencjalnego miejsca odpoczynku dla fok (o przekroju minimum 1:3 lub więcej np. 1:5); prowadzenia systematycznych kontroli stanu technicznego pracujących maszyn budowlanych i transportowych,

celem uniknięcia wycieków substancji ropopochodnych. Dodatkowo, jak wynika z orzeczenia niniejszej decyzji, obowiązkowe jest prowadzenie monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji) oraz poinwestycyjnego (przez minimum 5 lat od zakończenia inwestycji) w zakresie rozprzestrzeniania się osadów i zanieczyszczeń; stanu populacji ssaków morskich, ichtiofauny oraz bentosu; stanu jakości wód morskich oraz hałasu podwodnego, celem udokumentowania ewentualnie zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań im zapobiegającym celem niepogorszenia obecnego stanu zachowania ww. gatunków zwierząt.

Z danych dostępnych w tutejszym organie, oraz materiałów przedłożonych na obecnym etapie postępowania wynika, iż realizacja przedsięwzięcia nie koliduje z pozostałymi przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam, jak również nie znajdują się one w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W związku z powyższym przy uwzględnieniu ograniczonego zasięgu oddziaływania inwestycji oraz zastosowania podczas jej realizacji jak i eksploatacji wielu rozwiązań chroniących elementy środowiska przyrodniczego, należy przyjąć, iż nie wpłynie ona na stan zachowania oraz na założone cele ochrony dla pozostałych siedlisk oraz gatunków zwierząt stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000.

Analiza przedłożonych materiałów wykazała, iż realizacja inwestycji, w części lądowej przedsięwzięcia koliduje z siedliskiem przyrodniczym o kodzie 2190 Zagłębienia międzywydmowe, przy czym należy wskazać, iż siedlisko to nie stanowi przedmiotu ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam. Ubytek tego siedliska dotyczy 0,5 ha powierzchni płatów o bardzo słabej reprezentatywności, znajdujących się w stanie złym U2 (niska reprezentatywność, sukcesja zarośli łożowych i przemiany w zbiorowiska leśno-zaroślowe i w następstwie ich przesuszenie). Celem minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na ww. siedlisko wskazano na konieczność objęcia płatów siedliska nadzorem przyrodniczym, wygrodzenia płatów siedliska graniczących bezpośrednio z planowanymi pracami; stałej kontroli stanu siedliska, w tym w szczególności wykrywanie, zgłaszanie i przeciwdziałanie oddziaływań niepożądanych, wykrywanie i zwalczanie gatunków zawlekanych lub wkraczających do siedliska z obszaru budowy; stosowanie w sąsiedztwie płatów gruntu rodzimego, celem uniknięcia zmiany warunków troficznych; usuwanie wierzb krzaczastych rosnących w obniżeniach z zachowaną roślinnością bagienną (szuwarami i mszarami torfowcowymi) lub/i wycinkę części brzoź rosnących wzdłuż krawędzi zagłębień międzywydmowych oraz wykonanie przepustu umożliwiającego migrację drobnym zwierzętom i przemieszczania diaspor roślin celem utrzymania powiązań ekologicznych. Nałożenie na inwestora obowiązku prowadzenia monitoringu inwestycyjnego i poinwestycyjnego dodatkowo powinno zabezpieczyć siedlisko 2190 przed niekorzystnym oddziaływaniem ze strony inwestycji. W związku z powyższym, przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących, nie uznano znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na siedlisko przyrodnicze 2190.

Kolejnym obszarem, dla którego przeprowadzono szczegółową analizę jest obszar Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH320002, w granicach którego również jest zlokalizowana inwestycja. Obszar ten o powierzchni 243058,55 ha obejmuje w całości obszary morskie polskiej części Zatoki Pomorskiej, tj. cały obszar Morza Bałtyckiego od początku wschodniego falochronu portu Świnoujście do mierzei jeziora Resko Przymorskie, ok. 0,5 km przed ujściem kanału łączącego z tym jeziorem. Przedmiotami ochrony w obszarze jest siedlisko przyrodnicze piaszczyste ławice (1110) oraz gatunki zwierząt, wśród ssaków: morświn *Phocoena phocoena* i szarytka morska/foka szara *Halichoerus grypus*, wśród ryb: parposz *Alosa fallax* oraz minóg morski *Petromyzon marinus*.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, realizacja przedsięwzięcia nie koliduje z siedliskiem 1110 - najbliższa odległość terminala kontenerowego względem przedmiotowego siedliska to ok. 22 km, natomiast odległość miejsc odkład urobku na kłapowisku A względem siedliska to ok. 2 km. Potencjalnymi zagrożeniami wynikającymi z realizacji inwestycji w stosunku do omawianego przedmiotu ochrony jest przemieszczanie się osadów odkładanych (klapowanych) na polu A na skutek

prądów morskich generowanych dość silnym wiatrem (5°B) i następnie ich sendymentacja na przedmiotowym siedlisku skutkującą pogorszeniem stanu jego zachowania, które obecnie jest we właściwym stanie zachowania FV (zgodnie z tymczasowymi celami ochrony). Celem ograniczenia ww. oddziaływań wskazano na konieczność prowadzenia tych prac przy sprzyjających warunkach pogodowych (bezwietrznej pogodzie), natomiast w przypadku konieczności prowadzenia ich w warunkach silnych wiatrów, zastosowania kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów. W związku z tym, przy zastosowaniu kurtyn i prowadzeniu robót przy odpowiednich warunkach pogodowych należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla stanu zachowania ww. siedliska. Ponadto prowadzenie monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji) w zakresie rozprzestrzeniania się osadów, dodatkowo zapewni ochronę obecnego stanu zachowania ww. siedliska przyrodniczego. W związku z powyższym, nie uznano znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na siedlisko przyrodnicze 1110, jak również zagrożenia dla osiągnięcia ustalonych celów ochrony dla tego siedliska, którymi są: w odniesieniu do wskaźnika jakim jest *Powierzchnia siedliska* - utrzymanie płatu siedliska o powierzchni 12792 ha na poziomie FV; w odniesieniu do wskaźnika jakim jest *Specyficzna struktura i funkcje* - utrzymanie na poziomie FV wskaźników parametru, tj. gatunków typowych makrozoobentosu (4 gatunków z listy gatunków typowych) oraz stanu osadów dennych w obszarze występowania siedliska (zawartości średniej węgla organicznego na poziomie <2 [% s.m.], zawartości średniej azotu całkowitego na poziomie <0,25 [% s.m.], zawartości średniej fosforu całkowitego na poziomie <0,10 [% s.m.], średniej wartości potencjału oksydoredukcyjnego (redox) metodą potencjometryczną na poziomie >150 [mV] oraz w odniesieniu do wskaźnika jakim są *Perspektywy ochrony* - zachowanie siedliska w perspektywie czasowej 10-15 lat na poziomie FV.

W odniesieniu do pozostałych przedmiotów ochrony, które za wyjątkiem parposza objęte są ochroną również w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, tj. morświna, foki szarej oraz minoga morskiego, uznano iż przy zastosowaniu szeregu działań minimalizujących wskazanych powyżej, budowa portu kontenerowego w Świnoujściu nie stanowi zagrożenia dla tych gatunków. W związku z tym nie uznano znacząco negatywnego wpływu przedsięwzięcia na ww. gatunki stanowiące przedmiot ochrony obszaru Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH320002.

W efekcie weryfikacji oceny oddziaływania inwestycji na obszar Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH320002, w kontekście możliwości realizacji celów ochrony dla przedmiotów ochrony występujących w ww. obszarze Natura 2000, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdził, iż realizacja inwestycji nie pogorszy integralności tego obszaru Natura 2000 i nie wpłynie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

W związku z położeniem przedsięwzięcia na obszarze Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 w zakresie mola kontenerowego wraz z infrastrukturą, jak również miejsca deponowania urobku oraz w sąsiedztwie ostoi ptasiej Delta Świny PLB320002 (w odległości ok. 0,5 km od części lądowej inwestycji obejmującej planowany układ kolejowy oraz ok. 3 km od obiektów hydrotechnicznych planowanych na morzu), przy uwzględnieniu planowanego zakresu prac (m.in. wycinka drzew, prace pogłębiarskie, odkładanie urobku), wnikliwej analizie poddano stan ochrony i ewentualne zagrożenia dla gatunków stanowiących przedmiot ochrony w tych obszarach, jak również pozostałych gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektyw 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków (w brzmieniu Dyrektywy Rady 2006/105/WE).

Obszar Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 o powierzchni 309154,92 ha obejmuje obszar Zatoki Pomorskiej, który charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem dna morskiego (od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska). Centralną część zatoki zajmuje duże wypływanie zwane Ławicą Odrzańską. Przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000 są następujące gatunki ptaków i ich siedliska: populacje zimujące: alka *Alca torda*, nurnik *Cephus grylle*, lodówka *Clyangula hyemalis*, nur czarnoszyi *Gavia arctica*, nur rdzawoszyi *Gavia stellata*, uhlą

Melanitta fusca, markaczka *Melanitta nigra*, szlachar *Mergus serrator*, perkoz rogaty *Podiceps auritus*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena* oraz populacje przelotne takich gatunków jak: alka, nur czarnoszyi, nur rdzawoszyi, markaczka. Natomiast przedmiotami ochrony w obszarze Delta Świny PLB 320002 o powierzchni ok. 11008,45 ha są następujące gatunki ptaków: wodniczka *Acrocephalus paludicola*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, biegus zmienny *Calidris alpina schinzii*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa mała *Larus minutus*, brzęczka *Locustella luscinioides*, bielaczek *Mergus albellus*, kormoran *Phalacrocorax carbo*, ohar *Tadorna tadorna*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, krwawodziób *Tringa totanus*, kulik wielki *Numenius arquata* nurogęś *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, kania ruda *Milvus milvus*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, płaskonos *Anas clypeata*, cyraneczka *Anas crecca*, wąsatka *Panurus biarmicus*. Należy jednocześnie podkreślić, iż na podstawie dostępnych danych stwierdza się, że najbliższe dogodnie warunki dla bytowania ww. przedmiotów ochrony (w tym m.in. kani rudej, bielika, krakwy, kulika wielkiego, bielaczka, brzęczka, nurogęsi, ohara) znajdują się w odległości ok. 2 km od terenu inwestycyjnego (w kierunku południowym od planowanego układu drogowego i kolejowego) i obejmują obszar delty Świny obejmującej ciek wraz położonymi na nim wyspami oraz południowo-zachodnie wybrzeża wyspy Wolin i południowo-wschodnie fragmenty wyspy Uznam, przylegające do Kanału Piastowskiego.

Przeprowadzona analiza wpływu oddziaływania przedsięwzięcia w kontekście tymczasowych celów ochrony określonych dla przedmiotów ochrony ww. ostoi ptasich (obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 03.02.2022 r., znak: OW.5220.1.22.AZ(6) oraz obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.2) wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia nie stanowi istotnego zagrożenia dla stanu zachowania stwierdzonych populacji gatunków ptaków i ich siedlisk. Przedsięwzięcie nie będzie również stanowić zagrożenia dla pozostałych gatunków wymienionych w załączniku do Dyrektyw Ptasiej.

W odniesieniu do części morskiej przedsięwzięcia związanej z infrastrukturą portową przedstawione na etapie niniejszego postępowania wyniki badań obejmującego kontrole całego obszaru w zakresie zarówno ptactwa przelotnego, odpoczywającego, żerującego, zimującego w Zatoce Pomorskiej, jak i przelotów wędrujących gatunków ptaków w okresie wiosny i jesieni wzdłuż wybrzeża wykazały iż obszar objęty przedsięwzięciem nie stanowi miejsca wysokiej koncentracji ornitofauny. Stwierdzono w sumie 136 298 osobników z czego 83 gatunków związanych ze środowiskiem wodno-błotnym, w tym 24 gatunki zamieszczone w załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Spośród wszystkich gatunków ptaków najliczniejsze były gatunki takie jak: kormoran, mewa srebrzysta, śmieszka oraz łódówka, z których, kormoran stanowi przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Delta Świny PLB320003, natomiast łódówka - w Zatoce Pomorskiej PLB990003. Ww. gatunki stanowiły łącznie 76,74% wszystkich ptaków.

Przeprowadzona analiza wpływu przedsięwzięcia na ornitofaunę wykazała, iż na etapie budowy, największym zagrożeniem dla ptaków morskich są prace budowlane oraz ruch jednostek pływających związanych z tymi pracami powodujące hałas i płoszenie ptaków, wzburzenie osadów skutkujące pogarszaniem się jakości wody a tym samym warunków żerowania, czy przypadkowa śmierć.

Zajęcie akwenu wodnego zmieni obszar odpoczynku, żerowania ww. gatunków, jak również innych gatunków chronionych w UE, jednakże będzie to oddziaływanie nie znaczące z uwagi na fakt, iż obszar wodny w rejonie miejsca realizacji przedsięwzięcia z racji uwarunkowań lokalizacyjnych (sąsiedztwo obszaru portowego, terminala, plaży wykorzystywanej turystycznie), nie jest intensywnie wykorzystywany przez ptaki zimujące i migrujące. O powyższym świadczą również zapisy materiałów podstawowych do planu ochrony Zatoka Pomorska, z których wynika, iż część gatunków ptaków stanowiących przedmiot ochrony wykorzystuje cały akwen Zatoki Pomorskiej i są to przede wszystkim

trzy najliczniejsze gatunki: łódówka, uhlą i markaczka, jak również ptaki alkowate *Alcidae* oraz nury *Gavia* i niektóre perkozy *Podiceps*, przy czym największe koncentracje tych gatunków znajdują się w centralnej części zatoki obejmującej duże wypłylenie zwane Ławicą Odrzańską, w znacznej odległości od infrastruktury portowej. Ta część obszaru stanowi dla nich powierzchnię dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku. Inne gatunki ptaków wodnych, stwierdzonych w niewielkiej liczebności podczas prowadzonych badań jak np. szlachar czy perkoz dwuczuby w warunkach Zatoki Pomorskiej trzymają się blisko brzegu (do 1 km), przy czym największe ich koncentracje zlokalizowane są w środkowej części strefy brzegowej morza, w odległości ok. 5 km od obiektów kubaturowych znajdujących się w części morskiej inwestycji. Należy wskazać, iż dla szlachara i perkoza dwuczubego, Ławica Odrzańska również stanowi powierzchnię dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku.

W dokumentacji wykazano, iż płoszenie ptaków z miejsca wykonywania prac będzie uzależnione od gatunku ptaka, jak również poziomu hałasu oraz intensywności przemieszczania się jednostek pływających. Wskazano również, iż gatunkami najbardziej wrażliwymi na tego rodzaju oddziaływania są nury oraz alki. Wpływ inwestycji w fazie budowy będzie się zmieniał wraz ze wznoszeniem kolejnych konstrukcji. Początkowo będzie on niewielki o lokalnym charakterze, z czasem powierzchnia wypłaszania ptaków będzie coraz większa. Wyjątkiem są mewy, w tym licznie występujący gatunek – mewa srebrzysta – które w trakcie budowy częściej występują na jej obszarze niż w okresie poprzedzającym budowę, wykorzystując konstrukcje wystające z wody jako miejsce odpoczynku. Niemniej jednak biorąc pod uwagę wyniki badań przeprowadzonych w ramach niniejszego postępowania wskazujące, iż obszar objęty przedsięwzięciem nie stanowi miejsca wysokiej koncentracji ptaków, a w sąsiedztwie znajdują się miejsca, gdzie ptaki mogą swobodnie się przenieść i z łatwością znaleźć odpowiednie miejsca do żerowania uznano, iż realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego wpływu na ww. grupę zwierząt. Dodatkowo, z uwagi na rozpoczęcie realizacji prac związanych z budową obiektów w pierwszej kolejności od zewnątrz i zamykanie kolejnych prac ku środkowi (od morza w kierunku brzegu), stopniowe zapełnianie się akwenu konstrukcjami infrastruktury portowej, umożliwi powolne i bezpieczne przemieszczanie się ptaków poza zasięgiem prac. Wdrożenie również podczas etapu realizacji inwestycji następujących rozwiązań chroniących potencjalnie przebywające na terenie oraz w sąsiedztwie prac ptaki, takich jak: prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, ograniczenie zakresu światła emitowanego podczas robót budowlanych na morzu do obszarów aktywnego prowadzenia prac i ich kontrolowanie za pomocą świateł kierunkowych, celem uniknięcia nadmiernego lub niepotrzebnego zanieczyszczenia świetlnego; stosowanie urządzeń i maszyn odpowiednio wyciszonych, sprawnych technicznie i o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza, dodatkowo zapewni możliwość utrzymania obecnego stanu zachowania wszystkich stwierdzonych gatunków ptaków, w tym będących pod ochroną w UE. Ponadto mając na uwadze, iż powstające konstrukcje będą odstraszały ptaki należy się spodziewać, że zwierzęta te nie będą licznie się gromadzić w rejonie objętym pracami, co dodatkowo zmniejszy prawdopodobieństwo ewentualnych zderzeń i jednocześnie ich śmiertelności. Prace pogłębiarskie spowodują wzburzenie osadów, skutkujące pogorszeniem się jakości wody, a tym samym warunków żerowania dla ptaków, co jest istotne w przypadku ptaków posługujących się wzrokiem w czasie poszukiwania pokarmu (nury, kaczki, alki). Celem zminimalizowania skutków tego oddziaływania wskazano na konieczność zastosowania przesłon rozwieszonych na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót pogłębiarskich, ograniczających rozprzestrzenianie się zawiesiny w stronę ujścia Świny i rejonu podejścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. Zatem nie przewiduje się, aby w odniesieniu do tego zagrożenia inwestycja w sposób istotny wpłynęła na stan populacji występujących gatunków ptaków. Dodatkowo należy podkreślić, że w wyniku prac budowlanych ptaki zostaną wypłoszone z terenu inwestycyjnego, w związku z tym wpływ tego zagrożenia na bytującą awifaunę uznano za nieistotny. Wyłączenie fragmentu wód zatoki z użytkowania przez ptaki nie będzie miało również istotnego znaczenia z punktu widzenia populacji stwierdzonych gatunków takich jak rybitwy, mewy czy krzyżówki, których

stanowiska lęgowe znajdują się na pobliskim falochronie wschodnim w Świnoujściu, poza zasięgiem terenu inwestycyjnego. Na podstawie obserwacji zachowań gatunków zasiedlających budowle hydrotechniczne należy stwierdzić, że rybitwy, mewy czy krzyżówki, nawet w okresie lęgowym, wykazują obojętne zachowanie wobec jednostek pływających, przemieszczających się w sąsiedztwie zajmowanych kolonii lęgowych. Ponadto zobowiązanie inwestora do zaprojektowania falochronu, pirsu i mola w sposób umożliwiający stworzenie dogodnych warunków dla fok, jednocześnie umożliwi bytowanie na tych obiektach ptakom, w tym w szczególności mew i rybitw.

Na etapie funkcjonowania terminalu pośrednim oddziaływaniem inwestycji będzie ruch statków mogący powodować przemieszczenie się ptactwa wodnego w okresie zimowania. Ruch jednostek pływających nie wpłynie jednak negatywnie na utrzymanie możliwości migracji ptaków wędrujących i zimujących, zarówno w aspekcie lokalnym jak i regionalnym. W kontekście ponadlokalnym nie przewiduje się zmian liczebności ptaków w czasie zatrzymań wędrowkowych i zimowania. Usunięcie drzewostanu z terenu przyszłej bazy kontenerowej i zainwestowanie terenu planowanego terminalu nie spowoduje przerwania korytarza migracyjnego ptaków, który ciągnie się wzdłuż brzegu Zatoki Pomorskiej. Wpływ planowanej inwestycji zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji na trasy sezonowych migracji ptaków oceniono jako znikomy, lub niezauważalny. Większe gatunki ptaków (np. gęsi, żurawie) przemieszczając się na większych wysokościach, zatem nie będą zmieniały kierunków przelotu, podobnie jak to się dzieje nad terenami zurbanizowanymi. Mniejsze gatunki wędrujące na niskim pułapie będą przelatywały nad terminalem, tak jak to się obecnie odbywa nad innymi częściami portu, lub będą nieznacznie modyfikowały trasę omijając terminal i utrzymując przelot nad terenami niezabudowanymi.

W odniesieniu do miejsc odkładania urobku, analiza przedłożonych materiałów wykazała obecność następujących gatunków ptaków takich jak: markaczka, uhla, łódówka, nur rdzawoszyi, nur czarnoszyi i perkoz dwuczuby, stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003, jak również incydentalnie gatunków takich jak: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, krakwa *Mareca strepera*, płaskonos *Spatula clypeata* świstun *Mareca penelope*, cyraneczka *Anas crecca*, ogorzałka *Aythya marila*, czernica *Aythya fuligula*, gągoł *Bucephala clangula*, nurogęś *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator* kormoran *Phalacrocorax carbo*, śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, mewa siwa *Larus canus*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, mewa siodłata *Larus marinus*, pośród których szlachar, krakwa, nurogęś, cyraneczka, płaskonos stanowią przedmiot ochrony w obszarze Delta Świny PLB320003. Przy czym wskazano, iż dogodniejsze warunki bytowania dla ww. ptaków stanowi Ławica Odrzańska, oddalona o ok. 2 km od miejsca odkładu urobku A.

W kontekście zachowania warunków siedliskowych dla ww. gatunków kluczowa jest dostępność: zasobów pokarmowych (ryb i bentosu) wystarczających dla utrzymania się populacji gatunku w obszarze w okresie zimowania i przelotów oraz wystarczająco dużego siedliska dla utrzymania się jego populacji w obszarze w okresie zimowania i przelotów, wolnego od zakłóceń skutkujących ich płoszeniem oraz niepokojeniem. W odniesieniu do utraty bazy żerowiskowej w związku ze zniszczeniem siedlisk bentosowych, jak również przemieszczaniem się osadów podczas deponowania urobku oceniono, iż z uwagi na niewielki zasięg utraty powierzchni siedlisk dennych oraz zasięg strefy płoszenia/niepokojenia w odniesieniu do całkowitej powierzchni obszaru Zatoki Pomorskiej, jak również występowanie korzystniejszych warunków dla bytowania ptaków na zlokalizowanej w sąsiedztwie Ławicy Odrzańskiej, nie dojdzie do znaczącego pogorszenia stanu zachowania populacji stwierdzonych gatunków ptaków. Dodatkowo w związku z prowadzeniem prac związanych z deponowaniem urobku przy sprzyjających warunkach pogodowych (bezwietrznej pogodzie), natomiast w przypadku konieczności ich prowadzenia w warunkach silnych wiatrów – przy zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów, zagrożenia wynikające z realizacji inwestycji zostaną ograniczone do minimum. Zatem uznano, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie

stanowiła zagrożenia dla stanu zachowania gatunków ptaków przebywających w rejonie obszaru deponowania urobku. Ponadto prowadzenie monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji), w celu udokumentowania zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegających niekorzystnym zmianom, dodatkowo zapewni nie pogorszenie obecnego stanu zachowania ww. gatunków.

W odniesieniu do części lądowej przedsięwzięcia, na podstawie przeprowadzonych badań w (2017 r. i 2021 r.) stwierdzono występowanie 158 gatunków ptaków, w tym: 51 gatunków lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych o łącznej ilości 188 par lęgowych, 87 gatunków przelotnych, 20 gatunków migrujących lub koczujących. Wśród ptaków lęgowych dominowały gatunki związane z biotopami terenów leśnych (41 gatunki, 164 par lęgowych), a następnie terenów otwartych (17 gatunków i 24 par lęgowych). Wyniki przeprowadzonych badań na potrzeby raportu wykazały, iż w odniesieniu do gatunków będących pod ochroną w UE, w związku z budową infrastruktury portowej powodującą wycinkę drzew, do kolizji dojdzie ze stanowiskami następujących gatunków: gąsiorek (1 stanowisko lęgowe), lerka (8 stanowisk lęgowych), dzięcioł czarny (1 stanowisko lęgowe), lelek (4 stanowiska lęgowe), puchacz (1 stanowisko, przy czym kolizja dotyczy częściowego zniszczenia żerowiska). Przy czym gatunki te nie stanowią przedmiotu ochrony ww. ostojach ptasich. Dodatkowo przeprowadzone badania inwentaryzacyjne wskazują, iż planowana wycinka drzew i krzewów może spowodować utratę stanowisk lęgowych i miejsc żerowiskowych innych gatunków chronionych ptaków, w tym m.in. takich jak: krogulec (2 stanowiska lęgowe), świergotek drzewny (7 stanowisk lęgowych), białorzytka (1 stanowisko lęgowe), puszczyk (częściowe zniszczenie żerowiska), piecuszek (4 stanowiska lęgowe), zięba (4 stanowiska lęgowe), kapturka (2 stanowiska lęgowe), rudzik (7 stanowisk lęgowych), bogatka (3 stanowiska lęgowe), szpak (5 stanowisk lęgowych), strzyżek (1 stanowisko lęgowe), kos (8 stanowisk lęgowych), wrona siwa (4 stanowiska lęgowe). Nie jest również wykluczone stwierdzenie obecności innych gatunków ptaków podczas prowadzonych prac budowlanych, co powinno zostać zweryfikowane przez prowadzony nadzór przyrodniczy przed ich rozpoczęciem.

Analiza przedłożonych materiałów na obecnym etapie postępowania wskazuje, że realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na występującą na terenie inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania ornitofaunę. Prowadzenie prac budowlanych związane jest z płoszeniem ptaków, co może być przyczyną porzucenia przez nie lęgów. Ptaki na czas realizacji inwestycji mogą porzucić lęgowiska, jednak po jej zakończeniu powinny powrócić na stwierdzone stanowiska przy odpowiednich warunkach siedliskowych. W odniesieniu do utraty powierzchni lęgowej i żerowiskowej należy wskazać, iż prowadzenie prac obejmujących wycinkę drzew i krzewów, które mogą powodować niszczenie siedlisk ww. ptaków chronionych, poza okresem lęgowym ptaków, a w przypadku konieczności ich wykonania w tym okresie (uzasadnionymi względami technologicznymi) pod nadzorem przyrodniczym, powoduje iż obecny stan populacji rozrodzkiej tych gatunków nie jest zagrożony. Ponadto z uwagi na stosunkowo małą powierzchnię oddziaływania inwestycji, jak również występowanie dogodnych warunków do bytowania dla tych gatunków poza zasięgiem oddziaływania inwestycji, nie przewiduje się aby etap realizacji inwestycji stanowił zagrożenie dla stanu zachowania populacji ptaków, których siedliska kolidują z inwestycją, jak również znajdują się w jej sąsiedztwie. Dodatkowo wdrożenie przed i podczas etapu realizacji inwestycji, działań ograniczających negatywny wpływ na przebywające na terenie oraz w sąsiedztwie prac ptaki, tj. dokonanie gęstych nasadzeń „wyspowych” rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides* będącego naturalnym gatunkiem dla formacji roślinnych strefy brzegowej morza i jednocześnie umożliwiającego stworzenie dogodnych miejsc dla populacji ptaków w tym gąsiorków; stosowania urządzeń i maszyn odpowiednio wyciszonych, sprawnych technicznie i o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza, również zapewni możliwość utrzymania stanu zachowania wszystkich gatunków ptaków, w tym będących pod ochroną w UE. Również zobowiązanie się inwestora do montażu budek lęgowych dla drobnych gatunków ptaków zgodnie z poniższymi wytycznymi: budki typu A1 i A, zamontowane na drzewach na wysokości

min 2,5 m (po 50 budek z każdego typu); budki typu C, zamontowane na drzewach na skrajach lasu itd. na wysokości minimum 2,5 m (20 szt.), dodatkowo zrekompensuje przewidywaną utratę stanowisk lęgowych ptaków przebywających obecnie na terenie przewidzianym pod inwestycję. Jednocześnie organ wskazuje na konieczność zawieszenia budek w pobliżu budowy inwestycji, w miejscach wskazanych przez ornitologa i w konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym, najpóźniej do końca lutego, przed sezonem lęgowym, następującym w roku rozpoczęcia prac przygotowawczych do inwestycji, jak również coroczne ich czyszczenie i właściwą konserwację przez okres 5 lat od momentu zawieszenia, w tym ich wymianę w przypadku zużycia pod nadzorem ornitologa. Ponadto zaprojektowanie odpowiedniego rozwiązania w zakresie elewacji budynku/budynków oraz oświetlenia nocnego infrastruktury portowej, dodatkowo ograniczy negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na lokalnie występujące gatunki ptaków. Planowane prace związane z budową infrastruktury portowej, w tym związane z wycinką drzew wykonywane pod nadzorem przyrodniczym nie będą miały również wpływu na zlokalizowaną w bliskim sąsiedztwie strefę ochrony bielika. Dodatkowo zobowiązanie inwestora do zastosowania środka minimalizującego oddziaływanie inwestycji, w postaci montażu 2 platform lęgowych, w miejscach wskazanych przez ornitologa i w konsultacji z właściwym miejscowo nadleśniczym, przed sezonem lęgowym tego gatunku następującym w roku rozpoczęcia prac przygotowawczych do inwestycji, może się przyczynić do ochrony par lęgowych. Ponadto mając na względzie dostępną literaturę dot. zachowań bielików (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, Annick Garniel & Dr. Ulrich Mierwald KIfL – Kieler Institut für Landschaftsökologie), z której wynika iż hałas komunikacyjny na miejscu wylęgu nie stanowi zagrożenia dla populacji ww. gatunku, należy stwierdzić, iż etap eksploatacji przedsięwzięcia również nie wpłynie negatywnie na stan populacji gatunku, w tym na ich rozród oraz wychów młodych. O powyższym świadczy obecna lokalizacja zasiedlonej dotychczas strefy ochrony bielika w nieznacznym oddaleniu od terminala LNG.

W świetle zgromadzonej dokumentacji oraz przy zachowaniu szeregu rozwiązań chroniących ww. grupę zwierząt uznano, że przeprowadzenie prac związanych z realizacją inwestycji nie spowoduje zagrożenia dla gatunków ptaków objętych ochroną, w tym chronionych w ramach sieci obszarów Natura 2000. W związku z powyższym nie uznano znacząco negatywnego wpływu przedsięwzięcia na gatunki ptaków objętych ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000, w tym stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 i Delta Świny PLB320003. W efekcie weryfikacji oceny oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 i Delta Świny PLB320003, w kontekście możliwości realizacji celów ochrony dla przedmiotów ochrony występujących w ww. obszarach Natura 2000, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdził, iż realizacja inwestycji nie pogorszy integralności tego obszaru Natura 2000 i nie wpłynie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

W toku niniejszego postępowania przeanalizowano również wpływ inwestycji na pozostałe elementy środowiska przyrodniczego.

W odniesieniu do zidentyfikowanych chronionych roślin naczyniowych, w obszarze zajętości terenu w części lądowej inwestycji stwierdzono kolizję z następującymi gatunkami: tajeża jednostronna *Goodyera repens* (14 stanowisk ok. 90 egz.), turzycza piaszkowa *Carex arenaria* (9 stanowisk ok. 400 egz.), bażyna czarna *Empetrum nigrum* (13 stanowisk ok. 410 m²), kruszczyk rdzawoczerwony *Epipactis atrorubens* (19 stanowisk ok. 100 egz.), kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine* (3 stanowiska ok. 5 egz.), kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium* (5 stanowisk powyżej 1000 egz.), rokitnik zwyczajny *Hippophaë rhamnoides* (1 stanowisko ok. 30 egz.), bagno zwyczajne *Ledum palustre* (2 stanowiska ok. 20 egz.), wiciokrzew pomorski *Lonicera periclymenum* (16 stanowisk ok. 10 egz.), gruszyca jednokwiatowa *Moneses uniflora* (22 stanowiska ok. 1000 egz.), wilżyna rozłogowa *Ononis repens* (2 stanowiska ok. 20 egz.), bielistka siwa *Leucobryum glaucum* (5 egz.). Pod względem występowania grzybów zlichenizowanych (porostów), jak i niezlichenizowanych obszar w części lądowej zajętości terenu jest ubogi w zakresie składu gatunkowego i liczebności, zdominowany przez

gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione w regionie. Natomiast w wyniku realizacji inwestycji zniszczeniu ulegnie stanowisko pawężnicy psiej *Peltigera canina* na powierzchni ok. 1,20 ha. Należy podkreślić, iż część ww. gatunków podlegać będzie metaplantacji na stanowiska zastępcze nie zagrożone w wyniku realizacji inwestycji na terenie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, iż w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do wszystkich chronionych ww. gatunków, przed rozpoczęciem przedsięwzięcia należy uzyskać stosowne zezwolenie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zgodnie z wynikami wykonanej inwentaryzacji terenowej, na potrzeby niniejszego postępowania, obszar lądowy objęty przedsięwzięciem nie stanowi obszaru cennego dla występowania ssaków. Większość z odnotowanych średnich i dużych ssaków to gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione (lis, mysz zaroślowa, kret europejski, dziki, sarny), nie posiadających stałych terytoriów na terenie objętym przedsięwzięciem. Zatem realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla ww. grupy zwierząt. Należy wskazać, iż wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykazały na części lądowej terenu objętego przedsięwzięciem obecność śladów bobra *Castor fiber* - gatunku chronionego w UE. Niemniej jednak przeprowadzone obserwacje wskazują jedynie na czasowe przemieszczenia migracyjne jednego, prawdopodobnie młodocianego osobnika, przez obszar przedsięwzięcia. Natomiast nie odnotowano żadnych schronień (nor, żeremi), które mogłyby świadczyć o stałej obecności gatunku na badanym terenie i znaczeniu tego obszaru dla jego rozrodu. Wobec powyższego oraz ze względu na prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowić zagrożenia dla tego gatunku.

Przeprowadzone na potrzeby raportu badania nie wykazały również dogodnych warunków bytowania dla nietoperzy na terenie objętym przedsięwzięciem. Dodatkowo prowadzenie prac przy udziale nadzoru przyrodniczego, a tym samym możliwość natychmiastowego podjęcia w razie konieczności niezbędnych działań w stosunku do występujących gatunków, ograniczy do niezbędnego minimum wpływ przedsięwzięcia na ww. grupę zwierząt. Ponadto zobowiązanie się inwestora do zaprojektowania infrastruktury dostępowej do mola kontenerowego w sposób umożliwiający na swobodne się przemieszczanie zwierząt (np. wykonanie przejścia dolnego) podczas etapu eksploatacji inwestycji, dodatkowo ograniczy negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na lokalną populację ssaków.

Uwzględniając lokalizację przedsięwzięcia w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.) należy wskazać, iż przedsięwzięcie zlokalizowane jest w niedalekiej odległości (ok. 100 m) od pomnika przyrody stanowiącego drzewo gatunku sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* L. o rozmiarach: wys. 28 m i pierśnica 99 cm. Drzewo to usytuowane jest przy drodze, w oddziale 147d Leśnictwa Świnoujście, Nadleśnictwa Międzyzdroje. Biorąc pod uwagę przewidywaną zajętość terenu w części lądowej inwestycji, realizacja inwestycji nie będzie kolidować z ww. egzemplarzem. Ponadto inwestycja w zakresie planowanego układu drogowego i kolejowego zlokalizowana jest w odległości ok. 0,5 km od granic otuliny Wolińskiego Parku Narodowego (zlokalizowanego na południe od inwestycji). Mając na uwadze przewidywany zasięg inwestycji oraz stosunkowo niewielki zakres prac dot. układu drogowego i kolejowego, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na Park. Ponadto wdrożenie na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia szeregu działań minimalizujących w stosunku do poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego dot. części morskiej i lądowej inwestycji wskazuje, iż przedmioty ochrony Parku nie będą w sposób istotny zagrożone w związku z realizacją przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja w części lądowej zlokalizowana jest również w granicach korytarza ekologicznego o znaczeniu lokalnym pn. Lasy Wolińskie KPn-32B, wyznaczonego w Projekcie korytarzy ekologicznych opracowanym przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (2012) (<https://korytarze.pl/mapa/mapa-korytarzy-ekologicznych-w-polsce>), którego celem jest zapewnienie

łączności ekologicznej, zarówno w skali całego kraju, jak i w skali europejskiej. Biorąc pod uwagę zastosowanie szeregu działań minimalizujących w stosunku do poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego, w tym zaplanowanych działań kompensujących (m.in. metaplantacja gatunków w siedliska zastępcze, odtworzenie siedlisk zdegradowanych wydmy szarej i wydmy białej, usuwanie gatunków obcych i inwazyjnych z siedlisk przyrodniczych, odtworzenie strefy ekotonowej dla 2180, umożliwienie swobodnego przemieszczania się zwierząt przez teren inwestycyjny (przepusty), montaż platform dla bielika oraz budek dla ptaków, wykonywanie prac przy udziale nadzoru przyrodniczego, monitorowanie zachodzących zmian i inne), realizacja inwestycji nie stanowi istotnego zagrożenia dla migracji gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Ponadto planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w południowo-bałtyckim korytarzu ekologicznym obejmującym przybrzeżną strefę południowego Bałtyku stanowiącym europejski korytarz wędrówkowy ptactwa wodnego, pomiędzy Europą północno-wschodnią a obszarami zimowania w Europie zachodniej. Usunięcie drzewostanu z terenu przyszłej bazy kontenerowej i zainwestowanie terenu planowanego terminalu nie spowoduje przerwania korytarza migracyjnego ptaków, który ciągnie się wzdłuż brzegu Zatoki Pomorskiej. Jak wcześniej wspomniano większe gatunki ptaków (np. gęsi, żurawie) przemieszczają się na większych wysokościach zatem nie będą zmieniały kierunków przelotu, natomiast mniejsze gatunki wędrujące na niskim pułapie będą przelatywały nad terminalem, tak jak to się obecnie odbywa nad innymi częściami portu, lub będą nieznacznie modyfikowały trasę omijając terminal i utrzymując przelot nad terenami niezabudowanymi.

Określając oddziaływanie przedsięwzięcia na dziedzictwo kulturowe i zabytki archeologiczne, przeprowadzono analizę dostępnych dokumentów, spisów i wykazów znanych obiektów archeologicznych zlokalizowanych w strefie potencjalnych oddziaływań terminala kontenerowego. W obszarze lądowym planowanej inwestycji nie widnieją obiekty wpisane do rejestru zabytków. Najbliższymi tego typu obiektami są: zespół baterii artylerii nabrzeżnej „VINETA”, 1936-38, (nr rej.: A-1528 z 10.05.2016), zlokalizowany w odległości ok. 1,5 km w kierunku południowo-wschodnim od planowanej inwestycji oraz Fort Gerharda (fort I) należący do zespołu fortów nad rzeką Świną (1848-1859, 1877-1900: nr rej.: 560 z 2.08.1968) zlokalizowany w odległości ok. 1,6 km na zachód od planowanej inwestycji. Ponadto w odległości ok. 0,7 km od granic portu na lądzie w kierunku wschodnim zlokalizowana jest historyczna wieża obserwacyjna Goebena z czasów II Wojny Światowej. Powyższe obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków oraz widniejące gminnej ewidencji zabytków zlokalizowane są na obszarze leśnym lub osłonięte kompleksami leśnymi występującymi pomiędzy nimi a planowaną inwestycją. Z uwagi na powyższą realizację inwestycji nie stanowi dla nich zagrożenia. W odniesieniu do części morskiej inwestycji, na podstawie danych archiwalnych, oraz informacji uzyskanych od Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo znak: PM.0787.9.1.21.KS(3) z dnia 15 lutego 2021), w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, jak również pól odkładu urobku, zlokalizowane są następujące wraki, z których wszystkie za wyjątkiem jednego (o współrzędnych: 53°55'4 i 14°16'31, zlokalizowanego w niedalekiej odległości od portu kontenerowego) nie widnieją w wykazie zabytków i nie mają istotnej wartości dla dziedzictwa kulturowego, w tym m.in. wrak „Planeta”, wrak betonowca „Furstenwalde”, wrak MIZ-20. Podczas realizacji prac może dość także do odkrycia nieznanymi do tej pory obiektów archeologicznych. Dlatego też podczas etapu budowy inwestycji należy zapewnić posiadanie odpowiednich procedur oraz nadzór archeologiczny w przypadku natrafienia na obiekt, dotychczas nie zlokalizowany, który może zostać uznany jako obiekt zabytkowy w celu zminimalizowania potencjalnego oddziaływania na obiekty dziedzictwa kulturowego i podjęcia działań zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia na terenie portu i rozbudowywaną obecnie infrastrukturę portową przy ujściu Świny, jak również w sąsiedztwie istniejącego terminala LNG, nie przewiduje się negatywnego wpływu na krajobraz. Lokalizacja inwestycji w sąsiedztwie Terminala LNG powoduje, iż przedsięwzięcie nie będzie stanowiło dominanty wysokościowej w krajobrazie i nie zaburzy ładu

przestrzennego w tym rejonie. Ponadto w związku z występowaniem w rejonie przedsięwzięcia obejmującego część lądową terenów leśnych, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na krajobraz na tym obszarze. Należy jednocześnie wskazać, iż w związku z realizacją inwestycji wybrano wariant najkorzystniejszy pod względem środowiskowym obejmujący mniejszą zajętość terenu w stosunku do wariantu alternatywnego, czego skutkiem jest mniejsza fragmentacja siedlisk przyrodniczych i usunięcie mniejszej powierzchni lasów. Zatem realizacja inwestycji w tym wariantcie pozwala na zachowanie ciągłości siedlisk typowych dla mierzei, a tym samym nie wpłynie negatywnie na krajobraz.

Odnosząc się do możliwości wystąpienia konfliktów społecznych, potencjalny konflikt interesów związany jest z realizacją nowej infrastruktury i wynika z ograniczenia dostępu do tego obszaru dla turystów oraz w przypadku miejsc odkładu urobku dostępu rybaków, co może prowadzić do przełowienia, a co za tym idzie, spadku dochodów rybaków. Należy wskazać, iż podczas realizacji inwestycji zostaną podjęte wszelkie środki, celem uniknięcia konfliktów z mieszkańcami Świnoujścia, jak również z prowadzącymi połowy na morzu, w tym takie jak: informowanie na bieżąco okolicznych użytkowników terenów, tj. mieszkańców osiedla Warszów, Nadleśnictwa Międzyzdroje, Dyrektora Urzędu Morskiego W Szczecinie, ZWIK o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem; unikanie podczas prowadzenia prac terenów o największym natężeniu ruchu turystycznego, w tym w miarę możliwości zaplanowanie czasu o największym natężeniu ruchu transportu drogowego na potrzeby budowy poza sezonem turystycznym (sierpień – lipiec); stosowanie przenośnych ekranów akustycznych, ciągłe monitorowanie emisji hałasu podczas prowadzonych prac celem wyeliminowania przekroczeń dopuszczalnych norm na terenach chronionych akustycznie, prowadzenie prac poza sezonem rozrodczym ryb komercyjnych, zastosowanie kutyn hałasowych ograniczających emisję hałasu podwodnego oraz przesłon przed rozprzestrzenianiem się osadów podczas prac czerpalnych i refulacyjnych, jak również powiadamianie z dwumiesięcznym wyprzedzeniem Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego o planowanych pracach, celem umożliwienia w razie konieczności przeorganizowania narzędzi połowowych przez rybaków. Należy jednocześnie wskazać, iż zgodnie z przedłożonymi materiałami, w ramach rekompensaty za utratę infrastruktury do miejskiego kąpieliska, inwestor przewiduje odbudowę infrastruktury turystycznej dzielnicy Warszów, przy czym działanie to będzie realizowana poza zakresem analizowanego przedsięwzięcia. W skład rekompensowanych obiektów towarzyszących wchodzić będzie parking turystyczny zlokalizowany obecnie na terenie portu kontenerowego oraz dojazd do parkingu turystycznego i zejście na plażę. Poza tym przewiduje się odtworzenie kąpieliska w innej lokalizacji, co zapewni zaspokojenie potrzeb rekreacyjnych zarówno dla najbliższych mieszkańców, jak i turystów.

W niniejszym postępowaniu przeanalizowano również zagadnienie związane z oddziaływaniem skumulowanym.

Analizy dokonane w ramach oceny oddziaływania na środowisko uwzględniały ocenę wpływu na elementy środowiska przyrodniczego, w tym na siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki zwierząt stanowiące przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 (gatunki roślin stanowiące przedmiot ochrony w tej sieci nie występują w obszarze opracowania). Analizę oddziaływań skumulowanych oparto na ustaleniach udostępnionych dokumentacji środowiskowych, w ramach prowadzonych w tutejszym organie postępowań (w tym m.in. dla przedsięwzięć: Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, *Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu*, Terminal LNG i jego późniejsze rozbudowy, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu, Wykonanie dwóch otworów wiertniczych WOLIN EAST 1 i WOLIN WEST 1, Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu oraz Budowa drogi S3 na

odcinku Świnoujście – Troszyn), w których wykazywany był wpływ ww. przedsięwzięć na podlegające ochronie zasoby przyrodnicze. We wszystkich udostępnionych dokumentacjach środowiskowych wpływ dotyczył głównie siedlisk przyrodniczych w kontekście ich zniszczenia, a w odniesieniu do pozostałych zasobów (gatunki zwierząt) wskazano, że realizacja i eksploatacja ww. przedsięwzięć nie wywrze na nie wpływu.

Na podstawie zebranych danych oraz przy uwzględnieniu przedmiotów ochrony, które ulegną zniszczeniu w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ustalono, iż w związku z realizacją ww. przedsięwzięć dojdzie do kolizji z następującymi siedliskami przyrodniczymi: w stosunku do **2180:** Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście - na powierzchni ok. 0,81 ha; Budowa drogi S3 – na powierzchni ok. 37,7 ha; Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „MULNIK” w Świnoujściu – na powierzchni ok. 0,31 ha; **2130:** Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu - na powierzchni ok. 0,25 ha, Terminal LNG i kolejne etapy jego rozbudowy - na powierzchni ok. 6,25 ha; **2110:** Terminal LNG i kolejne etapy jego rozbudowy - na powierzchni ok. 0,06 ha; **2120:** Terminal LNG i kolejne etapy jego rozbudowy - na powierzchni ok. 0,06 ha. Przy czym należy zauważyć, iż na podstawie wskazanych na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji w Standardowym Formularzu Danych dla obszaru Wolin i Uznam PLH320018 zasobów siedlisk 2110, 2120 i 2130, z uwagi na niewielki ich ubytek w obszarze Natura 2000 w wyniku realizacji inwestycji, nie uznano znacząco negatywnego wpływu tych przedsięwzięć na omawiane przedmioty ochrony obszaru Wolin i Uznam PLH320019. Natomiast w stosunku do siedliska 2180, w związku ze znaczącym negatywnym oddziaływaniem na obszar Natura 2000 Wolin i Uznam budowy drogi S-3, stwierdzono konieczność wykonania działań kompensacyjnych w stosunku do tego siedliska. Działania te obejmowały powiększenie obszarów Natura 2000, których przedmiotem ochrony jest to samo siedlisko, takich jak Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, Jezioro Bukowo PLH320041, Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski PLH320017, Wolin i Uznam PLH320019 o najbliższe tereny, na których występują płaty siedliska 2180 o łącznej powierzchni ok. 79 ha, dotąd nieobjęte europejską siecią ekologiczną, tj. obszary znajdujące się w okolicy miejscowości Dąbki, Dźwirzyno, Międzywodzie oraz Dziwnów – Dziwnówek. Uwzględniając powyższe oraz przewidywane zniszczenie siedlisk przyrodniczych w wyniku realizacji terminala kontenerowego (2110 na powierzchni ok. 0,93 ha, 2120 na powierzchni ok. 0,98 ha, 2130 na powierzchni 1,74 ha oraz –2180 na powierzchni 13,89 ha) uznano, iż dojdzie do kumulowania się negatywnych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia z ww. przedsięwzięciami w stosunku do ww. siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Z uwagi na powyższe oraz znaczny ubytek powierzchni tych siedlisk w obszarze Natura 2000 w wyniku realizacji przedsięwzięcia, wskazano na konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej. W ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie fragmentów płatów siedlisk: 2110, 2120, 2130 i 2180, powiększony zostanie obszar Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 (którego przedmiotem ochrony są te same siedliska), o najbliższe tereny, na których występują te płaty o łącznej powierzchni ok. 47,71 ha dotąd nieobjęte europejską siecią ekologiczną, obejmujące pas siedlisk ciągnących się wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego na terenie gminy wiejskiej Darłowo na odcinku od Bobolina na zachodzie, do granicy miasta Darłowo na wschodzie. Przeprowadzenie powyższych działań pozwoli na zachowanie ciągłości powiązań ekologicznych pasma siedlisk typowych dla wybrzeża. W stosunku do pozostałych elementów środowiska przyrodniczego nie przewiduje się istotnych oddziaływań o charakterze skumulowanym.

Analizy dokonane w ramach oceny oddziaływania na środowisko w kontekście skumulowanym uwzględniały również ocenę wpływu na klimat akustyczny na terenach podlegających ochronie przed hałasem, zlokalizowanych w rejonie projektowanego Terminala Kontenerowego. Na potrzeby raportu o oś przeprowadzono analizę oddziaływań skumulowanych względem klimatu akustycznego uwzględniającą źródła hałasu wynikające z realizacji przedmiotowej inwestycji, takie jak: okres postoju

i rozładunku jednego kontenerowca przy nabrzeżu portu zewnętrznego i wejścia drugiej dużej jednostki kontenerowej z jednoczesną pracą całego terminala oraz źródła hałasu związane z funkcjonowaniem zlokalizowanego w sąsiedztwie terminalu LNG również po planowanej rozbudowie, takie jak: manewry dużej jednostki LNG w porcie wewnętrznym, rozładunki gazowców LNG przy istniejącym i projektowanym nabrzeżu, załadunek bunkierki przy projektowanym nabrzeżu oraz praca części lądowej terminala LNG, w tym regazyfikatory, pompy niskiego i wysokiego ciśnienia, transformatory oraz systemy wentylacji. Z przeprowadzonych obliczeń prognostycznych wynika, że projektowane przedsięwzięcie – Terminal Kontenerowy w Świnoujściu, nie będzie w okresie eksploatacji powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej. Z przeprowadzonych obliczeń prognostycznych skumulowanego oddziaływania akustycznego wynika, że podczas eksploatacji projektowanego Terminala Kontenerowego oraz funkcjonowania innych istotnych źródeł hałasu z terenu Terminala LNG, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na najbliższych terenach podlegających ochronie. Niemniej jednak należy wskazać, iż w celu weryfikacji przedstawionych w raporcie prognoz oraz weryfikacji efektywności zamierzonych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny, na inwestora nałożony został obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu. Przedmiotową analizę należy wykonać po pierwszym roku funkcjonowania terminalu, zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych, inwestor zobligowany będzie do natychmiastowego wdrożenia działań mitygujących w tym zakresie.

Odnosząc się do oddziaływań skumulowanych w zakresie wpływu na jakość powietrza, przeprowadzona na potrzeby niniejszego postępowania analiza w tym zakresie uwzględniająca oddziaływania terminala kontenerowego, nabrzeża istniejącego na falochronie wschodnim oraz nowego stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym wskazuje, że na etapie eksploatacji mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń tlenków azotu odniesionych do 1 godziny i objąć obszar portu zewnętrznego oraz częściowo część morską terminala kontenerowego wraz z basenem portowym, jednakże przekroczenia te mieszczą się w granicach wód portowych, a tym samym nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza, poza terenem do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

W odniesieniu do części morskiej przedsięwzięcia w analizach dot. skumulowanych oddziaływań uwzględniono również przedsięwzięcie pn. Wykonanie dwóch otworów wiertniczych WOLIN EAST 1 i WOLIN WEST 1, które wraz z pracami związanymi z budową terminala kontenerowego mogą doprowadzić do kumulacji oddziaływań w stosunku poszczególnych elementów środowiska morskiego. Niemniej biorąc pod uwagę odległość planowanych prac w ramach ww. inwestycji w stosunku do terminala kontenerowego wynoszącą 6 km oraz zastosowane działania minimalizujące pozwalające uniknąć oddziaływania dalszego niż 300 m, nie przewiduje się nakładania się oddziaływań, a tym samym istotnego wpływu obu inwestycji na gatunki zwierząt występujących w akwenie morskim. Ponadto przy uwzględnieniu przewidywanego harmonogramu rozpoczęcia planowanych prac w zakresie obu inwestycji, tj. dla budowy Terminala Kontenerowego w okresie 2025-2028 natomiast dla wykonania dwóch odwiertów w okresie 2023/2024, nie zachodzi możliwość kumulacji oddziaływań w odniesieniu do środowiska morskiego.

W niniejszym postępowaniu przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane projektowanego terminala kontenerowego z zakończoną i oddaną do użytkowania inwestycją polegającą na budowie tunelu pod Świną łączącego wyspę Uznam z wyspą Wolin w kontekście zwiększonego natężenia ruchu na drogach, a tym samym możliwością wystąpienia nieplanowanych zdarzeń, w tym awarii i wypadków. Należy wskazać, iż port kontenerowy będzie obsługiwał gospodarczo i transportowo południe Polski bez ukierunkowania na Uznam, a tym samym bez transportu towaru przez tunel w kierunku zabudowy m. Świnoujście. W związku z tym transport towaru będzie mógł być realizowany jedynie drogą ekspresową S3, stanowiącą fragment drogi

międzynarodowej E65, łączącej północną część kraju z południową. Biorąc pod uwagę realizowaną obecnie budowę drogi S3, o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, planowaną do oddania w 2024 r., jak również niewielką przewidywaną ilość statków cumujących do terminala (w etapie I - na poziomie: kontenerowce oceaniczne: ok. 52 jednostki rocznie (ok. 1 szt. tygodniowo), kontenerowce feederowe: ok. 110 jednostki rocznie (ok. 2-3 szt. tygodniowo), natomiast w etapie II docelowym (rozwojowym): kontenerowce oceaniczne: 157 statków rocznie (ok. 3 szt. tygodniowo) oraz kontenerowce feederowe: 333 statki rocznie (ok. 6 szt. tygodniowo)), nie przewiduje się aby eksploatacja obu inwestycji stanowiła istotne zagrożenie dla środowiska, jak również mieszkańców miasta Świnoujście

W odniesieniu do przedsięwzięcia pn. Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, z uwagi na wstępny etap projektowania przedsięwzięcia (postanowienie z dnia 09.12.2022 r., ustalające zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko), a tym samym brak określenia szczegółowego zakresu przedsięwzięcia i skali prognozowanych oddziaływań, na obecnym etapie postępowania prowadzonego dla inwestycji związanej z budową Portu kontenerowego nie ma możliwości określenia skutków ewentualnych oddziaływań w kontekście skumulowanym obu z ww. przedsięwzięć. Niemniej, zgodnie z obowiązującymi przepisami, analiza dotycząca oddziaływań skumulowanych będzie jednym z elementów raportu przygotowanego na potrzeby postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.

Planowana inwestycja będzie w minimalnym stopniu oddziaływać na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza. Zatem oddziaływanie w tym zakresie na etapie budowy będzie okresowe, a emisja zanieczyszczeń, której źródłem będzie spalanie paliwa w silnikach pogłębiarek, maszyn budowlanych i środków transportu nie będzie znacząca. Na etapie eksploatacji źródłami emisji będzie spalanie paliwa żeglugowego w silnikach statków oraz spalanie paliwa w lądowych środkach transportu. Biorąc pod uwagę międzynarodowe uregulowanie prawne w tym zakresie, do których zobowiązani będą użytkownicy terminala, w tym ograniczenia wynikające z załącznika VI Konwencji MARPOL 73/78, w którym sformułowano przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki i określono limity zanieczyszczeń emitowanych ze statkowych układów wylotu spalin, należy uznać, iż emisje te nie będą miały istotnego znaczenia dla klimatu. Ponadto wyposażenie terminala w sprzęt ECO, tj. o napędzie elektrycznym lub gazowym dodatkowo ograniczy wpływ przedsięwzięcia na klimat. Brak wystąpienia ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń podczas eksploatacji inwestycji nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska, także w kontekście negatywnych zmian klimatycznych. Przeprowadzone analizy dot. wpływu zmian klimatu na inwestycję wskazują na konieczność uwzględnienia na etapie projektowania przedsięwzięcia ryzyka zmian klimatycznych związanych z czynnikami w istotny sposób wpływającymi na stan wód morskich, zmian ukształtowania dna w wyniku prądów morskich, zmiany linii brzegowej w wyniku erozji lub naniesienia materiału w obszarze portu i basenów portowych. Biorąc pod uwagę, iż ewentualne skutki w przypadku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych np. w odniesieniu do silnych wiatrów, opadów deszczu czy wzrostów poziomu morza, mogą wpływać na funkcjonowanie przedsięwzięcia, na etapie projektowania uwzględnione zostaną czynniki klimatyczne mogące zakłócić funkcjonowanie przedsięwzięcia w przypadku wystąpienia warunków ekstremalnych (m.in. przyjęcie rezerwy wysokościowej w projektowanych konstrukcjach hydrotechnicznych). Dodatkowo zastosowanie nowoczesnych rozwiązań telekomunikacyjnych, umożliwiających przewidywanie niekorzystnych warunków pogodowych, spowoduje ograniczenie do minimum ryzyka wystąpienia zagrożeń dla inwestycji związanych ze zmianą klimatu. Wobec powyższego, na podstawie analiz przeprowadzonych w przedłożonym raporcie stwierdza się, że realizacja inwestycji nie spowoduje lub nie nasili zmian klimatycznych, mogących prowadzić do powstania zagrożeń dla poszczególnych komponentów środowiska. Poza tym na etapie

projektowania zostaną podjęte działania umożliwiające funkcjonowanie przedsięwzięcia również w przypadku wystąpienia niesprzyjających czynników meteorologicznych.

W kontekście przeprowadzonej procedury zgodnie z Konwencją Espoo należy wskazać, że realizacja przedsięwzięcia spowoduje oddziaływania, wobec których nie można wykluczyć możliwości wystąpienia wpływu o charakterze transgranicznym, tym bardziej że przedsięwzięcie dotyczy Zatoki Pomorskiej, przez którą przebiega granica z Niemcami. Jak wynika z danych znajdujących się w tutejszym organie, obszar planowanej inwestycji zlokalizowany jest w odległości ok. 2,7 km od terenu przedsięwzięcia. Na podstawie wyników polskiej oceny oddziaływania na środowisko (Raport OOS) oraz przeprowadzonych konsultacji transgranicznych przeanalizowano, w jakim stopniu działania prowadzone na wodach polskich będą oddziaływać na elementy środowiska zlokalizowane w Niemczech.

Najważniejszymi oddziaływaniami wynikającymi z realizacji przedsięwzięcia, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla środowiska w kontekście transgranicznym są: oddziaływania związane z ewentualnym wpływem przedsięwzięcia na zmianę linii brzegowej; w zakresie rozprzestrzeniania się osadów na otwartym morzu; w zakresie zanieczyszczeń do powietrza; w zakresie emisji hałasu; czy wystąpienia zanieczyszczeń na skutek awarii lub nieplanowanych zdarzeń, a tym samym na stan jakości wód oraz na niemieckie obszary Natura 2000.

W odniesieniu do oddziaływań transgranicznych w kontekście zmiany linii brzegowej, należy wskazać, iż na potrzeby niniejszego postępowania przeprowadzono wnikliwe analizy w zakresie określenia przewidywanego wpływu planowanej budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w morskiej strefie brzegowej oraz na obecny stan ochrony brzegów morskich. Wyniki tych analiz stanowią odrębny dokument znajdujący się w załączniku do raportu oos (pt. „Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu” na procesy morfo- i litodynamiczne zachodzące w strefie brzegowej oraz stan systemu ochrony brzegów morskich” wykonany przez prof. dr hab. Stanisław Musielak oraz dr Andrzej Giza (Szczecin, 30.03.2023 r.). W analizach uwzględniono szczegółowe położenia linii podstawy wydmy oraz linii wody, szerokości plaży oraz zmian dynamiki morfologii strefy brzegowej. Przedstawione wyniki wskazują, iż realizacja Terminala Kontenerowego w Świnoujściu nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na brzeg morski i procesy fizyczne zachodzące w jego sąsiedztwie. Przeprowadzona analiza morfodynamiki brzegu morskiego wykazała, iż nie nastąpią zmiany w rzeźbie plaży w ujęciu transgranicznym, generujące uszczuplenia plaży po stronie niemieckiej. Analiza jednoznacznie wskazuje, iż brzeg ten ma charakter akumulacyjny. Ruch osadów brzegu morskiego przy plaży i samym brzegu jako miejsca wypoczynku w części lewobrzeżnej Świnoujścia – strefie ochrony uzdrowiska i w części po stronie niemieckiej, po wybudowaniu portu kontenerowego na etapie jego eksploatacji, nie zmieni się w stosunku do obecnego stanu. Osady te będą zatrzymywały się w ujściowym odcinku Świny przy falochronach i nadal będzie występował akumulacyjny charakter brzegu w tym miejscu.

Na etapie budowy jako potencjalne oddziaływania o charakterze transgranicznym wynikające z etapu realizacji inwestycji wskazano wzbudzanie osadów i uwalnianie się zanieczyszczeń, redepozycję osadów na dnie oraz emisję hałasu podwodnego. Przedstawione w raporcie analizy rozprzestrzeniania się osadów i ich redepozycja wykazały brak wystąpienia oddziaływania inwestycji o charakterze transgranicznym. Ponadto z uwagi na brak stwierdzenia w pobranych próbkach osadu przekroczeń przyjętych progów dla stężeń metali ciężkich, substancji biogennych i trwałych zanieczyszczeń, nie przewiduje się uwolnienia zanieczyszczeń i pierwiastków biogennych z osadów wzbudzonych podczas budowy terminala, a tym samym oddziaływania w kontekście transgranicznym w tym zakresie. Biorąc pod uwagę zastosowanie podczas realizacji przedsięwzięcia szeregu rozwiązań ograniczających rozprzestrzenianie się osadów, w tym dostosowanie harmonogramu prac do panujących warunków meteorologicznych, zastosowanie przesłon podczas niesprzyjających warunków wietrznych, jak również prowadzenie monitoringu inwestycyjnego w zakresie tego zagadnienia, nie przewiduje się

transgranicznych oddziaływań, w tym na przedmioty ochrony w niemieckich obszarach Natura 2000 m.in. takich jak: DE1652301 Pommersche Bucht mit Oderbank (zlokalizowanego w odległości ok. 25 km od lokalizacji portu kontenerowego i ok. 8 km od wyznaczonego pola odkładu urobku (klapowiska A); DE1749302 Greifswalder Boddenrandschwelle und Teile der Pommerschen Bucht (zlokalizowanego w odległości ok. 25 km od lokalizacji planowanego portu kontenerowego i ok. 15 km od wyznaczonego pola odkładu urobku (klapowiska A) czy DE1747301 Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Uznam (zlokalizowanego w odległości ok. 45 km od lokalizacji planowanego portu kontenerowego i ok. 50 km od wyznaczonego pola odkładu urobku (klapowiska A). Niemniej jednak celem uniknięcia ewentualnego rozprzestrzeniania się osadów poza granice Polski, inwestor zobowiązał się do prowadzenia prac czerpalnych w obszarze toru wejściowego do terminala przy wiatrach wiejących w kierunku zachodnim do 4°B. Powyższe zostało uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W odniesieniu do emisji hałasu, należy wskazać iż przeprowadzone na potrzeby niniejszego postępowania analizy wykazały, iż emitowany hałas podczas etapu budowy jak i eksploatacji przedsięwzięcia nie przekroczy dopuszczalnych norm na najbliższych terenach chronionych akustycznie zlokalizowanych na terenie Polski. Mając na uwadze, iż odległość projektowanej inwestycji wynosi ponad 5 km od granicy z Niemcami, a w bezpośrednim sąsiedztwie granicy brak jest terenów chronionych akustycznie, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania. Należy również podkreślić, iż strona polska na potrzeby konsultacji transgranicznych w celu zweryfikowania potencjalnego wpływu na uzdrowisko w miejscowości Ahlbeck, wykonała dodatkowe analizy rozprzestrzeniania się hałasu, które wykazały dotrzymanie poziomów dopuszczonych po stronie niemieckiej. Niemniej jednak w celu weryfikacji przedstawionych w raporcie prognoz oraz weryfikacji zamierzonych działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko (podczas budowy: ograniczenie prac w porze nocnej, przy zastosowaniu nowoczesnych, wyciszonych pogłębiarek; zastosowanie tymczasowych przegród ekranujących emitowany z terenu budowy hałas w postaci przenośnych ekranów bądź wysokich nasypów ziemnych; monitorowanie prac budowlanych pod kątem emisji hałasu; podczas eksploatacji: stosowanie sprzętu i jednostek pływających w pełni sprawnego technicznie i obsługiwanego przez wykwalifikowane osoby oraz wyposażenie Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym), zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu po pierwszym roku funkcjonowania terminalu. Analiza ta obejmować będzie pomiary rzeczywiste podczas operacji wejścia do portu i cumowania przy nabrzeżu kontenerowca, uwzględniając również ewentualne oddziaływanie transgraniczne. Powyższe umożliwi ocenę rzeczywistego zasięgu oddziaływania hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej. Należy również podkreślić, iż w ramach tej analizy wykonane zostaną obliczenia w dodatkowych punktach kontrolnych, przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania transgranicznego (pt. Ocena oddziaływania inwestycji Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na środowisko w zakresie emisji hałasu (rozszerzenie o stronę Niemiecką). Etap projektowy - koncepcja techniczna „Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. dr inż. Tomasz Malec. Szczecin, 2023 r.), a w przypadku stwierdzenia przekroczeń na terenach sąsiedniego państwa, podjęte zostaną przez Strony rozmowy w celu wprowadzenia dodatkowych rozwiązań minimalizujących w tym zakresie.

Również przeprowadzona w ramach niniejszego postępowania analiza jakości powietrza atmosferycznego, w tym przewidywanych stężeń zanieczyszczeń emitowanych podczas etapu budowy i eksploatacji inwestycji wykazała, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza poza obszar inwestycji. Korzystne warunki pogodowe występujące w rejonie Świnoujścia, w tym kierunki wiatrów powodują, że generowane na terenie falochronu – obiektu hydrotechnicznego najbliższej zlokalizowanego względem granic Niemiec (w trakcie jego budowy a następnie eksploatacji) zanieczyszczenia będą w znacznym stopniu - w

szczegółności w sezonie zimowym (grzewczym) rozpraszane i przemieszczane w kierunku północnym i północno-wschodnim, tj. w kierunku otwartego morza. Ponadto z przedstawionego bilansu emisji wynika, że najbardziej uciążliwe z punktu widzenia wprowadzanych do powietrza zanieczyszczeń są prace pogłębiarskie. Emisja z tych operacji stanowi ok. 97% ilości całkowitej. Przeprowadzona analiza wskazuje, iż przy redukcji emisji zanieczyszczeń, w szczególności tlenków azotu do poziomu 50 % lub więcej (co będzie możliwe do osiągnięcia poprzez takie działania jak: stosowanie podczas prac pogłębiarskich nowoczesnych pogłębiarek o większej wydajności, stosowanie w pracach pogłębiarskich jednostek pływających (pogłębiarek i jednostek pomocniczych) wyposażonych w systemy katalitycznej redukcji NO_x, czy zasilanych paliwem gazowym (LNG)), nie wystąpią ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń i terminal nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska. Tym samym działania te spowodują również, że nie będzie oddziaływań transgranicznych w tym zakresie. Ponadto przeprowadzona analiza oddziaływania w kontekście skumulowanym wskazuje, że na etapie eksploatacji terminala kontenerowego, nabrzeża istniejącego na falochronie wschodnim oraz nowego stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym, przy wyposażeniu Terminalu w sprzęt ECO, o napędzie elektrycznym lub gazowym, nie będą występować przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza poza terenem do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Kolejnym oddziaływaniem mogącym powodować oddziaływania w kontekście transgranicznym jest hałas podwodny wywołany pracami budowlanymi (związanymi z posadowieniem ścianek szczelnych, pali czy utwardzeniem konstrukcji mola kontenerowego). Biorąc pod uwagę, iż ten rodzaj oddziaływania stwarza największe zagrożenie dla ichtiofauny i ssaków morskich, stanowiących przedmiot ochrony zarówno w polskich jak i niemieckich obszarach Natura 2000, zobowiązano inwestora do zastosowania szeregu rozwiązań minimalizujących, w tym: rozpoczęcia prac hydrotechnicznych (związanych z wznoszeniem konstrukcji morskich) na akwenie morskim w okresie od początku września do połowy stycznia, czyli poza okresem ważnym dla ssaków morskich, zastosowania działań zmniejszających natężenie hałasu (np.: kurtyny bąbelkowe/powietrzne (bubble curtains); osłony izolacyjne (isolation casings), w tym np.: IHC-NMS system (ang. Noise Mitigation Screen), skorupa Beka (ang. Beka Shell), Systemu HydroNAS; HSD (Hydro Sound Dampers), jak również techniki wibropalowania lub tzw. „Blue piling”) dla urządzeń powodujących nadmierny hałas podwodny impulsowy, czyli przekraczający 140 dB, w odległości 200 m i 500 m od źródła dźwięku, natomiast w przypadku braku oczekiwanej redukcji hałasu podwodnego, zastosowanie metody łączonej metody, np. kurtyny powietrznej typu SBC oraz osłony typu HSD, do czasu kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości 130 dB. Należy wskazać, iż w celu zachowania wyznaczonych poziomów hałasu, inwestor został zobowiązany do prowadzenia pomiarów hałasu podwodnego podczas procesu palowania i w razie konieczności wprowadzenia dodatkowych działań mitygujących, jak również opracowania koncepcji izolacji dźwiękowej przed podjęciem prac budowlanych, zawierającej takie informacje jak: rodzaj zastosowanej kurtyny, lokalizacja pomiarów, definicje przekroczenia maksymalnego poziomu dźwięku, czas w którym należy przerwać operację, co zostanie przeanalizowane na etapie ponownej oceny. Z uwagi na powyższe nie przewiduje się znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na ww. grupy zwierząt w kontekście transgranicznym.

W odniesieniu do wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, w których przedmiotami ochrony są ptaki należy zaznaczyć, iż najbliższymi położonymi obszarami tego typu są DE1649401 Westliche Pommersche Bucht – zlokalizowany w odległości ok. 25 km i ok. 15 km od pola odkładu oraz DE1552401 Pommersche Bucht – zlokalizowany w odległości ok. 25 km i ok. 8 km od pola odkładu. Są to ważne obszary zimowania ptaków morskich na Morzu Bałtyckim. Celami ochrony w morskich obszarach Natura 2000, zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej, jest ochrona populacji przelotnych i/lub zimujących gatunków m.in. ptaków oraz ich siedlisk (gatunki takie jak: alka, nurnik, łódówka, nur czarnoszyi, nur rdzawoszyi, uhl, markaczka, szlachar, perkoz rogaty, perkoz dwuczuby,

perkoz rdzawoszyi). Oddziaływania na przedmioty ochrony należy zatem rozpatrywać w kontekście populacji migrujących i zimujących.

Przeprowadzona w niniejszym postępowaniu analiza wpływu oddziaływania przedsięwzięcia w kontekście celów ochrony określonych dla przedmiotów ochrony w niemieckich ostojach ptasich wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia nie stanowi istotnego zagrożenia dla stanu zachowania populacji wspomnianych gatunków ptaków i ich siedlisk. Na etapie budowy, największym zagrożeniem dla ptaków morskich będą prace budowlane oraz ruch jednostek pływających związanych z tymi pracami, powodujące hałas i płoszenie ptaków, wzburzenie osadów skutkujące pogarszaniem się jakości wody, a tym samym warunków żerowania, czy przypadkowa śmierć. Należy wskazać, iż obszar wodny w rejonie realizacji przedsięwzięcia z racji uwarunkowań lokalizacyjnych (sąsiedztwo obszaru portowego, terminala, plaży wykorzystywanej turystycznie) nie jest intensywnie wykorzystywany przez ptaki zimujące i migrujące, a największe koncentracje tych gatunków znajdują się w centralnej części zatoki obejmującej duże wypłylenie zwane Ławicą Odrzańską, w znacznej odległości od projektowanej infrastruktury portowej. Wpływ inwestycji w fazie budowy będzie się zmieniał wraz ze wznoszeniem kolejnych konstrukcji. Początkowo będzie on niewielki o lokalnym charakterze, z czasem powierzchnia wypłaszania ptaków będzie coraz większa. Niemniej jednak biorąc pod uwagę wyniki badań przeprowadzonych w ramach niniejszego postępowania wskazujące, iż obszar objęty przedsięwzięciem nie stanowi miejsca wysokiej koncentracji ptaków, a w sąsiedztwie znajdują się miejsca, gdzie ptaki mogą swobodnie się przenieść i z łatwością znaleźć odpowiednie miejsca do żerowania uznano, iż realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego wpływu na ww. grupę zwierząt, również w kontekście transgranicznym. Dodatkowo, z uwagi na rozpoczęcie realizacji prac związanych z budową obiektów w pierwszej kolejności od zewnątrz i zamykanie kolejnych prac ku środkowi (od morza w kierunku brzegu), stopniowe zapewnianie się akwenu konstrukcjami infrastruktury portowej, umożliwi powolne i bezpieczne przemieszczanie się ptaków poza zasięgiem prac. Wdrożenie podczas etapu realizacji inwestycji następujących rozwiązań: ograniczenie zakresu światła emitowanego podczas robót budowlanych na morzu do obszarów aktywnego prowadzenia prac i ich kontrolowanie za pomocą świateł kierunkowych, celem uniknięcia nadmiernego lub niepotrzebnego zanieczyszczenia świetlnego; stosowanie urządzeń i maszyn odpowiednio wyciszonych, sprawnych technicznie i o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza, zapewni możliwość utrzymania obecnego stanu zachowania wszystkich gatunków ptaków, będących pod ochroną w UE. Na etapie funkcjonowania terminalu pośrednim oddziaływaniem inwestycji będzie ruch statków mogący powodować przemieszczanie się ptactwa wodnego w okresie zimowania. Ruch jednostek pływających nie wpłynie jednak w żaden sposób na utrzymanie możliwości migracji ptaków wędrujących i zimujących, zarówno w aspekcie lokalnym, jak i regionalnym. Obszar przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza zasięgiem terytoriów najistotniejszych dla gromadzenia się ptactwa wodnego w okresie przelotów i zimowania, co bezpośrednio wskazuje na brak negatywnych oddziaływań w odniesieniu do populacji ptaków chronionych w najbliższych obszarach Natura 2000, w tym niemieckich ostojach ptasich. Oddziaływanie inwestycji w fazie eksploatacji będzie zatem prawdopodobnie polegać na przemieszczeniu się ptaków z terenów portowych do miejsc o niższym stopniu antropopresji. Jednocześnie należy wskazać, iż sąsiedztwo terenu inwestycyjnego od wielu lat jest stale wykorzystywane przez duże statki na torze podejściowym i do terminala LNG oraz inne jednostki pływające prowadzące działalność turystyczną i rybacką, w związku z tym ptaki znajdujące się w sąsiedztwie przedsięwzięcia są stale poddane ewentualnej presji wynikającej z ww. działalności. Pomimo istnienia ww. czynników, obszar zatoki nadal stanowi dogodne warunki dla bytowania ww. przedmiotu ochrony, co oznacza, że ptaki są przyzwyczajone się do obecności łodzi statków, i barek, albo zupełnie im one nie przeszkadzają. Istniejące dotychczas oddziaływania, polegające na ruchu jednostek morskich, zwiększą co prawda swoje natężenie, jednakże wzrost ten nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na przedmioty ochrony „ptasich” obszarów Natura 2000. Prawdopodobny jest także wzrost znaczenia innych obszarów znanych z zatrzymań

wędrówkowych i zimowania ptactwa – głównie optymalnych, korzystnych i najbliższych rejonów Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego. W odniesieniu do utraty bazy żerowiskowej w związku ze zniszczeniem siedlisk bentosowych, jak również przemieszczaniem się osadów podczas deponowania urobku oceniono, iż z uwagi na niewielki zasięg utraty powierzchni siedlisk dennych oraz zasięg strefy płoszenia/niepokojenia w odniesieniu do całkowitej powierzchni obszaru Zatoki Pomorskiej, jak również występowanie korzystniejszych warunków dla bytowania ptaków na zlokalizowanej w sąsiedztwie Ławicy Odrzańskiej, nie dojdzie do znaczącego pogorszenia stanu zachowania populacji stwierdzonych gatunków ptaków. Dodatkowo, w związku z prowadzeniem prac związanych z deponowaniem urobku przy sprzyjających warunkach pogodowych (bezwietrznej pogodzie), natomiast w przypadku konieczności ich prowadzenia w warunkach silnych wiatrów – przy zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów, zagrożenia wynikające z realizacji inwestycji zostaną ograniczone do minimum. Zatem uznano, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla stanu zachowania gatunków ptaków przebywających w rejonie obszaru deponowania urobku.

Każdy etap realizacji przedsięwzięcia wiąże się z wystąpieniem ryzyka zagrożenia dla środowiska w wyniku nieplanowanych zdarzeń. Do najważniejszych należy zaliczyć potencjalną kolizję statków poruszających się po obszarze objętym przedsięwzięciem, wyciek substancji ropopochodnych do wód, natrafienie na niewybuchy lub chemiczne środki bojowe czy ryzyko utraty kontenera zamocowanego na pokładzie kontenerowca. Przeprowadzone na potrzeby niniejszego postępowania stosowne analizy (przedstawione szczegółowo w załączniku nr 10 do raportu o oś pt. *Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków*, sporządzonym przez Akademię Morską w Szczecinie (Szczecin 2022)), uwzględniające obecny stan w obszarze portu (tj.: parametry techniczne i warunki dopuszczające ruch na torze podejściowym; parametry meteorologiczne panujące na Zatoce Pomorskiej; obecny ruch statków w obszarze toru podejściowego i występujące dotychczas zdarzenia niepożądane (niebezpieczne) w obszarze toru wodnego) wykazały, iż przy zachowaniu obowiązujących przepisów krajowych i międzynarodowych zapobiegających powstaniu awarii i jej skutków, jak również zastosowaniu szeregu środków minimalizujących wystąpienie tego typu zdarzeń, realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Należy wskazać, iż w celu uniknięcia wystąpienia tych zdarzeń, inwestor podejmie wszelkie niezbędne działania i zastosuje się do wszelkich niezbędnych zasad, procedur i instrukcji wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w tym wytycznych Komisji Helsińskiej (HELCOM) oraz zarządzeń właściwych organów zarządzających obszarami morskimi. Ponadto wszystkie jednostki pływające wykorzystywane na poszczególnych etapach realizacji inwestycji będą spełniać wymogi Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego oraz wytycznych dla obszaru Morza Bałtyckiego jako obszaru specjalnego na mocy konwencji MARPOL 73/78 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki). Ponadto wdrożone zostaną odpowiednie procedury celem zachowania bezpieczeństwa podczas poruszania się jednostek pływających na akwenie morskim, a tym samym uniknięcia ewentualnej kolizji statków biorących udział w budowie/eksploatacji/likwidacji, czy utratą kontenera, w tym wynikające z obowiązujących Przepisów Portowych. Stabilność warunków hydrometeorologicznych panujących na obszarze portu zewnętrznego w Świnoujściu i jego toru podejściowego dodatkowo wskazuje na wystąpienie niskiego prawdopodobieństwa ryzyka wystąpienia nieplanowanych zdarzeń skutkujących negatywnym oddziaływaniem na środowisko morskie.

W odniesieniu do wpływu na stan jakości wód należy wskazać, iż wyniki przeprowadzonej w niniejszym postępowaniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (uwzględniając rozprzestrzenianie się osadów i ich redepozycję, emisję hałasu podwodnego, wpływ na wody gruntowe i powierzchniowe oraz elementy chronione), jak również założenia projektowe, w tym m.in. wyposażenie terminala w sieć wodociągową, kanalizację sanitarną oraz deszczową wraz z zespołami

podczyszczającymi (piaskownik, separator substancji ropopochodnych), odprowadzanie wód opadowych poza teren pośredniej ochrony ujęcia wody „Na Wydmach”, wyposażenie terminala w miejsce składowania kontenerów potencjalnie ciekących (wyposażonego w zbiornik na odcieki) oraz zastosowanie szeregu środków łagodzących określonych w niniejszej decyzji, w tym m.in. prowadzenie prac emitujących duże natężenie hałasu oraz powodujących rozprzestrzenianie się osadów przy zastosowaniu kurtyn, prowadzenie monitoringu stanu ilościowego i jakościowego wód gruntowych i powierzchniowych oraz elementów środowiska przyrodniczego), nie przewiduje się istotnego wpływu realizacji przedsięwzięcia na możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla wód morskich wynikających z Dyrektywy Ramowej w sprawie Strategii Morskiej (RDMS), wód śródlądowych i obszarów chronionych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej (RDM) oraz do celów Bałtyckiego Planu Działań HELCOM. Należy jednocześnie wskazać, iż obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliżej położonym tego typu obszarem jest znajdujący się w odległości ok. 10 km od granic obszaru inwestycji GZWP 102 Wyspa Wolin. W związku z tym nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia stanowiła zagrożenie dla stanu ilościowego i jakościowego wód podziemnych. O powyższym świadczy również uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia przez organ właściwy do spraw ocen wodnoprawnych, tj. Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Jednocześnie należy zaznaczyć, iż uwagi i wnioski złożone podczas postępowania transgranicznego przez kraj narażony zostały przeanalizowane w przedmiotowym postępowaniu, natomiast szczegółowe odniesienie się do poruszanych kwestii zostało przedstawione w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

W przeprowadzonym postępowaniu przeanalizowano wpływ całego przedsięwzięcia na środowisko, zwracając głównie uwagę na środowisko morskie, gruntowo-wodne, ludzi, klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. Celem weryfikacji wyników przeprowadzonej w niniejszym postępowaniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jak również zbadania skuteczności wdrożonych działań mających na celu ochronę poszczególnych elementów środowiska, w niniejszej decyzji zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt c ustawy OOŚ określono zalecenia do monitoringu. Monitoring prowadzony będzie w trzech etapach, tj. jako: monitoring przedinwestycyjny - przeprowadzony na etapie opracowywania projektu budowlanego, dokumentujący stan środowiska i siedlisk bezpośrednio przed realizacją przedsięwzięcia, monitoring inwestycyjny (prowadzony w trakcie realizacji inwestycji) oraz monitoring poinwestycyjny - prowadzony po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przez okres co najmniej 5 lat.

Monitoring przedinwestycyjny, obejmował będzie:

- wszystkie populacje gatunków flory i mykoflory zagrożonych, rzadkich i objętych ochroną prawną w zakresie: lokalizacji populacji, ustalenia zasobów (zajmowanego areалу i liczebności), ocenę stanu siedlisk tych gatunków, ich zagrożeń i perspektyw. W odniesieniu do gatunków roślin wymagających metaplantacji (bezpośrednio zagrożonych przedsięwzięciem i należących do ww. grup) na tym etapie wskazane zostaną ich docelowe stanowiska zastępcze. Na tym etapie ustalony zostanie również lokalny program ochrony czynnej mikołajka nadmorskiego ze wskazaniem stanowisk zastępczych (w odniesieniu do wszystkich ww. gatunków stanowiska zastępcze znajdować się powinny w obrębie siedlisk wydmy Mierzei Przytorską i wyspy Uznam). Ww. monitoringiem objęte zostaną populacje występujące w bezpośrednim sąsiedztwie i w obszarze potencjalnych oddziaływań realizowanego przedsięwzięcia. W odniesieniu do gatunków lokalnie pospolitych, a należących do ww. grup, dokonana zostanie jedna zbiorcza ocena stanu ich siedlisk i populacji w otoczeniu przedsięwzięcia;

- siedliska przyrodnicze (1210, 2110, 2120, 2130, 2180, 2190 oraz 91D0) i integralność obszaru Natura 2000, rozumiana jako spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których wyznaczono obszar Wolin i Uznam – w obrębie pól znajdujących się w otoczeniu przedsięwzięcia wyznaczone zostaną transekty dokumentujące stan siedlisk zgodnie z metodyką Państwowego Monitoringu Środowiska publikowaną przez GIOŚ, tj. z uwzględnieniem wszystkich wskaźników dokumentujących czynniki strukturalne i funkcjonalne istotne dla trwania tych siedlisk. W ramach monitoringu rejestrowane będą ewentualne inne zauważalne zmiany stanu siedlisk nie ujęte we wskaźnikach metodyk PMŚ, podobnie jak wystąpienie innych niż objęte dokumentacją PMŚ zagrożeń dla trwałości siedlisk. Transekty będą wyznaczone w każdym z typów siedlisk przyrodniczych. W przypadku siedlisk występujących pasmowo transekty wyznaczone będą po obu stronach (zachodniej i wschodniej) przedsięwzięcia. Transekty wyznaczone zostaną poza strefą bezpośredniej kolizji (przyszłym placem budowy).
- gatunki obce geograficznie – w otoczeniu przedsięwzięcia zinwentaryzowane zostaną na tym etapie gatunki obce geograficznie ekspansywne i inwazyjne, celem ich efektywnego usunięcia z siedlisk wydmowych (czeremcha amerykańska *Prunus serotina*, robinia biała *Robinia pseudacacia*, wierzba ostrolistna *Salix acutifolia*, wierzba wawrzynkowa *Salix daphnoides*, róża pomarszczona *Rosa rugosa*, oliwnik srebrzysty *Elaeagnus commutata*). Rozmieszczenie i liczebność pozostałych gatunków obcych geograficznie (np. sałata tatarska *Lactuca tatarica*, konyza kanadyjska *Conyza canadensis*) zostaną także udokumentowane w obszarze potencjalnych oddziaływań przedsięwzięcia w celu ustalenia stanu wyjściowego, ewentualnie zarejestrowania zmian w ich inwazyjności na etapie realizacji przedsięwzięcia (wyraźnego zwiększenia liczebności i arealu, w tym np. w obrębie placu budowy) i w efekcie podjęcia ich zwalczania;
- ichtiofaunę - celem monitoringu jest szczegółowe sprecyzowanie jakie gatunki i w jakim okresie rozradzają się w obszarze planowanej inwestycji oraz w jakich okresach i jakich gatunków larwy i stadia młodociane występują w tym rejonie. Przed rozpoczęciem prac inwestycyjnych przeprowadzone będą połowy i analizy ichtioplanktonu, w celu określenia możliwości rozrodczych i sezonowości tarła ryb. Połowy te powinny być prowadzone na co najmniej 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanych kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w bezpośredniej bliskości planowanego falochronu, przez cały rok z częstotliwością co najmniej 1 raz w miesiącu (w okresie od października do lutego), natomiast od marca do września 2 razy w miesiącu w odstępach co 2 tygodnie. Ichtioplankton powinien być klasyfikowany pod względem taksonomicznym oraz badany pod względem zagęszczenia poszczególnych taksonów;
- ssaki morskie - monitoring ma na celu identyfikację obecności ssaków morskich morświnów i fok w obszarze planowanej inwestycji i w rejonie całego Świnoujścia oraz w okolicach pól odkładu urobku i będzie umożliwiał wskazanie działań mitygujących podczas etapu budowy inwestycji. Należy prowadzić pasywny monitoring akustyczny morświnów z użyciem autonomicznych detektorów „klików” typu C-POD. W obszarze inwestycji oraz w rejonie Świnoujścia należy umieścić co najmniej trzy detektory „klików” emitowanych przez morświny (C-POD). Dodatkowo należy zainstalować 3 urządzenia CPOD w dwóch różnych powierzchniach referencyjnych, zlokalizowanych, w zasięgu reakcji behawioralnej na wbijanie pali. Monitoring ssaków wykonać zgodnie z metodyką monitoringu gatunków publikowaną przez WIOŚ Państwowego Monitoringu Środowiska lub modyfikowaną na potrzeby i warunki danego miejsca obserwacji i gatunków w granicach przedsięwzięcia i sąsiedztwa. Monitoring powinien objąć okres 1 roku.

Monitoring inwestycyjny, prowadzony przy współpracy z nadzorem przyrodniczym, obejmował będzie:

- wizję terenową obszaru budowy przed samym rozpoczęciem prac na ewentualność pojawienia się gatunków objętych ochroną, rzadkich i zagrożonych, niezidentyfikowanych wcześniej, a wymagających uzyskania decyzji derogacyjnych i metaplantacji;
- kontrolę prowadzenia robót ziemnych i prac związanych z bezpośrednią budową jakiegokolwiek infrastruktury portu na lądzie w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych w zakresie ograniczenia oddziaływań do ustalonych w raporcie OOS powierzchni;
- stan populacji gatunków rzadkich, zagrożonych i chronionych, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji w zakresie analogicznym i w odniesieniu do wyników monitoringu przedinwestycyjnego tj.: lokalizacji populacji, ustalenia zasobów (zajmowanego arealu i liczebności), oceny stanu ich siedlisk, zagrożeń i perspektyw. Celem tego monitoringu jest wykrywanie potencjalnych zmian w zasobach oraz stanie siedlisk i populacji tych gatunków związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz przeciwdziałanie im;
- zabezpieczenie stanowisk gatunków zagrożonych wyginięciem, rzadkich i chronionych flory i mykoflory zlokalizowanych w granicach obszaru potencjalnych oddziaływań przedsięwzięcia, a nie kolidujących z samą budową infrastruktury (ewentualne oznakowanie, powiadomienie Wykonawcy, ustalenie z nim zasad ochrony w zakresie organizacji prac; też wymiana informacji o tych gatunkach z zarządcami przyległych obszarów w celu uwzględnienia ich działań);
- kontrolę rozpoczęcia prac na obszarze łądu, w tym wycinki drzew i krzewów;
- metaplantację gatunków wskazanych do przesadzenia w miejsce nie kolidujące z budową (solanki kolczystej, perzu sitowego, kruszczyka rdzawoczerwonego i innych niepospolitych gatunków chronionych lub zagrożonych w skali kraju, a nieobjętych ochroną stwierdzonych przed rozpoczęciem budowy);
- siedlisk przyrodniczych - wykonywany na bieżąco w granicach przedsięwzięcia i w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania, w tym pojawów ekspansywnych lub inwazyjnych gatunków w obrębie budowy; w ramach monitoringu będzie dokumentowany stan siedlisk na tych samych transektach w jakich prowadzony był monitoring przedinwestycyjny. Monitoring realizowany będzie zgodnie z metodyką Państwowego Monitoringu Środowiska publikowaną przez GIOŚ;
- ichtiofauny – badania będą prowadzone na bieżąco, nie rzadziej niż raz na tydzień. W rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni będzie monitorowana temperatura wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Odkład urobku w morzu będzie prowadzony pod nadzorem ichtiologicznym, jeżeli prace odkładu urobku będą prowadzone w okresie od marca do końca września. Nadzór ichtiologiczny w rejonie odkładu urobku, w miesiącu marcu, co 2-3 dni będzie monitorował temperaturę wody przypowierzchniowej (na głębokości około 1 m). Gdy termika wody w rejonie miejsca odkładu urobku będzie utrzymywała się przez okres 7 dni w zakresie powyżej 6°C (wtedy można oczekiwać rozpoczęcia tarła śledzia rasy wiosennej). Wówczas, co najmniej 1 raz w tygodniu na kilkunastu stanowiskach badawczych uprzednio wyznaczonych przez ichtiologa należy regularnie prowadzić obserwacje dna przy pomocy kamery podwodnej, a w przypadku braku odpowiedniej przezroczystości wody, pobierać próbki z dna - stosując czerpacz, w celu oceny czy w rejonie kłapowiska nie rozpoczęło się tarło tego gatunku. Przy dużym zagęszczeniu złożonych jaj lub świeżo wylęgniętych larw z niezresorbowanym woreczkiem żółtkowym w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odkładu urobku, odkład urobku zostanie przerwany na okres do końca maja;
- hałas podwodny - monitoring ma na celu uszczegółowienie modeli i weryfikacji stopnia oddziaływania hałasu antropogenicznego na faunę morską, przy zastosowaniu metod redukcji poziomu hałasu ((np. duże zasłony bąbelkowe (BBC), małe zasłony bąbelkowe (SBC), podwójne zasłony bąbelkowe (DBBC), hydro sound damper (HDC)), jak również zagwarantowanie takiego obniżenia poziomu hałasu, aby w granicach obszaru Natura 2000 wyznaczonych w celu ochrony morświnów nie przekraczać poziomu ekspozycji na dźwięk $SEL_{ss} = 140 \text{ dB re } 1 \mu\text{Pa}2\text{s}$ (ang. SEL

single – strike). W tym zakresie prowadzone będą pomiary hałasu podwodnego z wykorzystaniem boi pomiarowych wyposażonych w dookólny hydrofon rejestrujący podwodne dźwięki w zakresie częstotliwości od 10 Hz do 20 Hz. Miejsce pomiaru, tj. pozycje boi mierzących szum otoczenia wyznaczone będzie w sposób umożliwiający ocenę poziomu hałasu podwodnego w obszarze Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej, której przedmiotem ochrony jest morświn, poprzez zainstalowanie ich w odległości 200 m i 500 m od źródła dźwięku, zgodnie z wytycznymi Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 2013, dalej jako BSH. W przypadku, kiedy z pomiarów wynikać będzie przekroczeniem w odległości 200 m, ww. progu 140 dB, powodującego wystąpienie reakcji behawioralnej u morświnów, przerwane zostanie wiercenie i zastosowane zostaną dodatkowe działania minimalizujące w postaci kurtyny powietrznej (np. BBC, SBC, DBBC, HDC), do czasu kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości 130 dB i po konsultacji z nadzorem przyrodniczym;

- hałas akustyczny - prowadzone będą pomiary emisji hałasu do środowiska w czasie prowadzenia intensywnych prac na terenie terminala oraz prac związanych z umacnianiem dna poprzez wbijanie pali i ścianek szczelnych, jak również w porze nocnej; monitoring ma na celu umożliwienie podjęcia dodatkowych działań minimalizujących wpływ na najbliższą zabudowę mieszkaniową. Pomiary hałasu w rejonie najbliższej zabudowy mieszkaniowej powinny zostać wykonane także w okresie przerwy w pracach budowlanych, w celu prawidłowej oceny występującego w tym rejonie tła akustycznego (poziomu hałasu od wszystkich innych źródeł dźwięku). Wyniki monitoringu należy przedłożyć organowi wydającemu decyzję dla przedsięwzięcia oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, w terminie miesiąca od wykonania tej analizy.
- stan i jakość wody i dyspersji osadów – monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na stan wód oraz skuteczności zastosowanych działań mitygujących ograniczających rozprzestrzenianie się osadów. Prowadzone będą badania w trakcie prowadzenia prac czepalnych i kłapowiskowych. Badania te w przypadku zawartości tlenu oraz zawiesiny należy prowadzić w trakcie prac refulacyjnych z częstotliwością 1 raz w tygodniu oraz w trakcie prac kłapowiskowych z częstotliwością 1 raz w tygodniu w okresie tarła ryb tj. od kwietnia do września (warunkowo od kwietnia do lipca, jeśli badania ichtioplanktonu nie wykażą obecności tarłisk ryb na obszarze kłapowisk). Analizy te powinno się dokonać wyznaczając 2-3 stanowiska badawcze w odległości 0,2 km od źródła emisji zawiesiny. Ponadto 1 raz w miesiącu w trakcie prac czepalno-kłapowiskowych, należy przeprowadzić analizy obejmujące: zasolenie, BZT5, widzialność krążka Secchiego, chlorofilu „a”, azotanów, azotynów, azotu amonowego, azotu ogólnego, fosforanów i fosforu ogólnego. W przypadku zawartości tlenu przy dnie (w odległości 0,2 km od źródła) przy wartości poniżej 4 mg O₂/l prace powinny zostać wstrzymane na minimum 24 godziny. Wznowienie robót po każdej przerwie spowodowanej przekroczeniem koncentracji zawiesiny lub stężeń tlenu rozpuszczonego musi być poprzedzone ponownym pomiarem tych parametrów w punktach monitoringowych. W celu określenia warunków wyjściowych (naturalnego zmętnienia wody), monitoring powinien zostać rozpoczęty co najmniej 1 tydzień przed rozpoczęciem prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów. Monitoring dyspersji osadów powinien być prowadzony przez cały okres wykonywania prac ingerujących w dno morskie, powodujących wzburzenie osadów i kontynuowany przez 1 tydzień po ich zakończeniu;
- poziom wód gruntowych oraz stan ich jakości - monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na poziom wód gruntowych o raz ich jakość, w tym skuteczności zastosowanych działań minimalizujących. W ramach monitoringu założone zostaną dwa piezometry, po wcześniejszym uzgodnieniu ich lokalizacji z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. (np. jednego w obszarze oddziaływania drogi dojazdowej, oraz drugiego bliżej mola kontenerowego). Badania powinny objąć poziom wód podziemnych oraz ich jakości, w zakresie podstawowych czynników

fizyko-chemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych. Na początku etapu budowy należy wykonać badania referencyjne dla porównania wyników w okresie eksploatacji. Na czas eksploatacji badania prowadzi się dwa razy w roku w okresie stanów wysokich luty-kwiecień i stanów niskich wrzesień-październik. Wyniki wykonane przed rozpoczęciem budowy lub zaraz po rozpoczęciu budowy należy przekazać ZWIK natomiast wyniki badań z etapu eksploatacji przekazywać dwa razy w roku, po każdym badaniu.

- obecności ssaków morskich oraz ichtiofauny w przypadku detonacji amunicji - celem monitoringu jest ocena skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i środków zaradczych w przypadku detonacji amunicji w odniesieniu do ssaków morskich i ryb. Metody stosowane podczas monitorowania powinny obejmować: w stosunku do ryb: prowadzenie badań sonarowych z pokładu łodzi roboczej służące identyfikacji ławic ryb celem dostosowania czasu usuwania amunicji lub zastosowania metod odstrasżających, natomiast w stosunku do ssaków morskich: prowadzenie obserwacji wizualnych przez wykwalifikowanych obserwatorów ssaków morskich (MMO) z pokładu statku zgodnie z metodyką określoną przez komisję JNCC połączonych z Pasywnym Monitoringiem Akustycznym (PAM, ang. Passive Acoustic Monitoring) opartym na zastosowaniu zestawu umieszczonych w toni wodnej hydrofonów (detektorów PAM). Detektory PAM powinny zostać rozmieszczone w taki sposób, aby możliwe było stwierdzenie, czy ssaki morskie znajdują się w strefie potencjalnego wystąpienia PTS. Monitoring należy rozpocząć co najmniej 60 minut przed planowaną detonacją broni konwencjonalnej i kontynuować do 60 minut po detonacji, przy czym w uzasadnionych przypadkach czas ten może ulec zmianie. Monitoring wizualny powinien być ograniczony do okresów dobrej widoczności w ciągu dnia. W przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających dokonanie obserwacji, eksplozja nie powinna być wykonywana. Jeżeli przed planowanym usuwaniem niewybuchów zostanie stwierdzona obecność ssaków morskich, detonacja powinna zostać przesunięta w czasie. W przypadku konieczności detonacji w trybie niezaplanowanym, zastosowane zostaną łącznie działania takie jak: obserwacje wizualne, pasywny Monitoring Akustyczny oraz odstrasżanie ssaków morskich bezpośrednio przed detonacją np. za pomocą pingerów.

Monitoring poinwestycyjny - prowadzony 5 lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, obejmował będzie:

- kontrole stanowisk zastępczych gatunków objętych metaplantacją (solanki kolczystej *Salsola kali* ssp. *kali*, perzu sitowego *Elymus farctus*, kruszczyka rdzawoczerwonego *Epipactis atrorubens*) i działania ochronne realizowane w ramach działań kompensacyjnych (w odniesieniu do mikołajka nadmorskiego *Eryngium maritimum*) w celu rejestrowania zmian stanu siedlisk gatunków i przeciwdziałania niekorzystnym zmianom;
- kontrole populacji obcych gatunków inwazyjnych na obszarach siedlisk przyrodniczych, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji oraz ewentualnie w obrębie przedsięwzięcia w celu wykrycia ewentualnie zawleczonych gatunków obcych zagrażających siedliskom w sąsiedztwie i ich zwalczania;
- kontrolę stanu zachowania siedlisk przyrodniczych zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji, zgodnie z metodyką i w transektach analogicznie jak we wcześniejszych etapach;
- kontrolę skuteczności działań ochrony czynnej dla siedlisk 2110, 2120, 2130 i 2180 na terenie powiększonego obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo w ramach kompensacji przyrodniczej oraz na terenie obszaru Wolin i Uznam w tym zakresie odnowienia zdegradowanego siedliska wydmy białej i szarej, zlokalizowanego na granicy Polski z państwem niemieckim w Świnoujściu oraz;
- ichtiofaunę - prowadzone będą badania ichtiofauny zarówno w stadiach dorosłych, ale również ichtioplanktonu w szczególności ichtioplanktonu w rejonach stanowiących miejsca prac refulacyjno-klapowiskowych; celem monitoringu jest ocena wpływu planowanej inwestycji na zmiany w składzie i strukturze ichtiofauny. Należy prowadzić roczne (z częstotliwością 4 razy do

roku) badania ichtiologiczne po zakończeniu prac. Badania te powinny być przeprowadzone na 2 stanowiskach (transektach) w okolicy kłapowisk oraz 2 stanowiskach (transektach) w okolicy planowanego falochronu. Należy je prowadzić w 4 sezonach badawczych (wiosna, lato, jesień i zima). Złowione ryby powinny być zaklasyfikowane do gatunku. Należy zmierzyć masę całkowitą połowu oraz masę zbiorczą osobników poszczególnych gatunków w połowie. W zależności od wielkości połowu należy zmierzyć wszystkie osobniki danego gatunku w próbie, bądź pobrać reprezentatywną próbę do takiego pomiaru. Wielkości i jakość prób pobranych w celu dokonania pomiarów i analiz szczegółowych musi odpowiadać powszechnie obowiązującym metodom przeprowadzania tego typu badań ichtiologicznych. Prowadzone badania powinny być uzupełnione analizą statystyk połowowych dla przedmiotowego akwenu oraz obserwacją prowadzonych połowów rybackich.

- poziom wód gruntowych oraz stan ich jakości - monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na poziom wód gruntowych oraz stan ich jakość, w tym skuteczności zastosowanych działań minimalizujących. Monitoring opierał się będzie na piezometrach zainstalowanych przed pracami budowlanymi, po wcześniejszym ich uzgodnieniu z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Badania powinny objąć poziom wód podziemnych oraz ich jakości, w zakresie podstawowych czynników fizyko-chemicznych, metali ciężkich oraz substancji ropopochodnych. Badania prowadzone będą dwa razy w roku w okresie stanów wysokich luty-kwiecień i stanów niskich wrzesień-październik, a wyniki przekazywane będą dwa razy w roku, po każdym badaniu do o ZWIK oraz PGW WP.
- bentos - monitoring ma na celu ocenę wpływu budowy konstrukcji podwodnych na stan ochrony siedlisk i zachowanie różnorodności biologicznej na obszarze inwestycji poprzez kontrolę zasiedlania powierzchni, określenia składu gatunkowego porośli i innych organizmów kolonizujących powierzchnię. Badanie podstawowe musi obejmować następujące elementy zgrupowań bentosowych: infauna, czyli typowe zgrupowania makrozoobentosu (w tym: skład i liczba gatunków, dominacja, frekwencja, liczebność / zagęszczenie, biomasa), makrofity, czyli glony i roślinność wyższa oraz organizmy poroślowe wraz ze stowarzyszoną fauną na nowo utworzonej „sztucznej rafie” (w tym: skład i liczbę gatunków, pokrycie dna, biomasa). Dodatkowo badaniami należy objąć gatunki inwazyjne. Badania te należy prowadzić w 1, 3 i 5 roku funkcjonowania, co pozwoli na określenie kierunków zmian w biocenozach. Badania powinny się rozpocząć tuż po zakończeniu inwestycji i być kontynuowane do czasu osiągnięcia pełnej odbudowy zniszczonego zespołu i/lub ukształtowania zespołu poroślowego, tj. w okresie 5 lat (tj. do czasu odbudowy struktury ilościowej najdłużej żyjących gatunków — małży). Badania makrozoobentosu dna miękkiego powinny być prowadzone zgodnie ze standardowymi metodykami - HELCOM COMBINE, 2014, a flory i fauny poroślowej zgodnie z metodyką Kruk-Dowgiałło i in., 2010);
- zmian linii brzegowej; monitoring ma na celu ocenę wpływu inwestycji na linię brzegową wybrzeża. Badaniami należy objąć obszar pomiędzy falochronem osłonowym LNG ok. 423 kmU a 420 kmU. Pomiary należy prowadzić przez okres minimum 5 lat i wykonywać je co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. ponadto raz w roku należy również rozszerzyć zakres wykonania ortofotomapy, NMT i NMPT o obszar od granicy zachodniej RP do 419 kmU. Kontrolę pomiarów należy oprzeć o sieć punktów reperowych, umieszczonych w odległości co 1 km, rozlokowanych wzdłuż brzegu na granicy obszaru. W trakcie pomiarów należy przeprowadzić pomiar kontrolny na reperach oraz na plaży, koronie wydmy i w zagłębieniach międzywydmowych, w siatce regularnej, w odległości co najmniej 100 m wzdłuż brzegu, za pomocą GNSS RTK/RTN z dokładnością +/- 1 cm. Dla uzyskania jednolitego modelu terenu należy pomiar wysokościowy

uzupełnić o dane batymetryczne do głębokości 5 m p.p.m. uzyskane za pomocą echosondy, w siatce nie mniej niż co 5 m. Na każdym profilu, maksymalna odległość pomiędzy kolejnymi punktami pomiaru głębokości powinna wynosić co najmniej 1 m. Dokładność określania pozycji na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu pozycjonowania powinna wynosić $\pm 0,5$ m. Dokładność określania wysokości na punkcie kalibracyjnym podczas sprawdzenia dokładności systemu pozycjonowania powinna wynosić poniżej 3 cm, zaś dokładność określania głębokości poniżej < 5 cm. Pomiary dla każdej serii pomiarowej powinny być wykonywane w zbliżonych warunkach stanu morza, ale przy stanie morza w miejscu pomiaru nie większym niż 2st.B. Podczas wykonywania pomiarów batymetrycznych należy opisać warunki pogodowe (wiatr, falowanie, widoczność), panujące przy rozpoczęciu i zakończeniu każdego dnia pomiarów oraz co 4-6 godzin w trakcie dnia pomiarowego. Pomiar poziomu wody należy wykonywać na podstawie pomiarów GNSS RTK/RTN. Wysokości elipsoidalne wyznaczone na podstawie pomiarów satelitarnych GNSS, powinny być przeliczane do państwowego układu wysokościowego PL-EVRF2007-NH na podstawie modelu quasi geoidy opublikowanej przez Główny Urząd Geodezji i kartografii (<http://www.gugik.gov.pl/bip/prawo/modele-danych>). Wszelkie pozyskane dane powinny być zapisane w aktualnie obowiązującym układzie danych przestrzennych w PL-2000 natomiast dane wysokościowe w układzie PL-EVRF2007-NH. Pomiary wykonywać należy co najmniej raz na kwartał lub w przypadku wystąpienia intensywnych zjawisk hydrodynamicznych bezpośrednio po wystąpieniu takiego zjawiska. Raz w roku należy rozszerzyć zakres monitoringu do głębokości co najmniej 10 m p.p.m. Analizę zmian zachodzących w rzeźbie dna i przemieszczania się materiału należy wykonać każdorazowo połączoną szczegółową mapę rzeźby terenu oraz dna obejmującą obszar objęty monitoringiem. Na podstawie pozyskanych danych (NMT) należy wyznaczyć chwilowe położenie linii wody, linię podstawy wydmy i linię wyznaczającą wierzchołek wydmy oraz opracować mapy różnic zmian rzeźby terenu a także mapy zmian pokrycia terenu w oparciu o sklasyfikowaną chmurę punktów LiDAR. Ponadto należy opracować mapy zmiany szerokości plaży, zmiany położenia linii podstawy wydmy oraz obliczyć zmiany objętości materiału osadowego. W ramach monitoringu należy wykonać: ortofotomapę, numeryczny model terenu (NMT) i numeryczny model pokrycia terenu (NMTP) oraz sklasyfikowaną chmurę punktów, opracowane na podstawie wysokorozdzielczych (o rozdzielczości poniżej 5cm) danych uzyskanych z zapisów LiDAR. Wykonawca badań powinien dostarczyć również pliki źródłowe oraz ślady przemieszczania się jednostek w trakcie wykonywania pomiarów zawierające lokalizację i kierunek.

Monitoring poinwestycyjny ma na celu ocenę skuteczności zastosowanych działań minimalizujących oraz kompensujących, jak również rejestrację i ocenę ewentualnych zmian zachodzących w środowisku, ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk przyrodniczych i w razie konieczności podjęcia dodatkowych działań minimalizujących.

Niezależnie od prowadzonego monitoringu środowiska, w tym siedlisk i gatunków, nadzór przyrodniczy obowiązany jest kontrolować stan siedlisk i populacji gatunków zagrożonych i chronionych w częstotliwości adekwatnej do możliwości wystąpienia zagrożeń i oddziaływań związanych z organizacją prac na placu budowy i w jego otoczeniu, nie rzadziej niż raz w tygodniu w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Wykonawca obowiązany jest do informowania z wyprzedzeniem nadzór przyrodniczy o kolejnych planowanych i podejmowanych etapach prac.

Monitoring na każdym etapie ma na celu ocenę skuteczności zastosowanych działań minimalizujących oraz rejestrację i ew. ocenę zmian zachodzących w ekosystemach i populacjach gatunków. W przypadku zarejestrowania wyraźnych zmian niekorzystnych w stanie lub uzasadnionych zagrożeń dla siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, o przedmiotowym fakcie należy powiadomić Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie. Ponadto wówczas należy

przedstawić ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian lub zagrożeń, zawierająca przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom. Ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami minimalizującymi oddziaływanie niekorzystne należy wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (każdorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż w terminie jednego miesiąca od sporządzenia oceny.

Założenia programu należy uszczegółowić na dalszych etapach związanych z realizacją przedsięwzięcia i następnie przed podjęciem prac przedłożyć do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, celem jego akceptacji.

Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, ujawniły się przesłanki wskazujące na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś. W niniejszej decyzji mając na uwadze art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia takiego postępowania. O powyższym przesądził m.in. bardzo wczesny etap przedsięwzięcia, na którym posiadane dane na temat niektórych elementów przedsięwzięcia mogą ulec zmianie oraz weryfikacja działań kompensacyjnych celem prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego.

W związku z powyższym oraz po analizie przedłożonego w niniejszym postępowaniu materiału dowodowego, organ stwierdził konieczność uwzględnienia na etapie ponownej oceny poniższych zagadnień:

1. Przedstawienia analiz dot. wpływu hałasu podwodnego na ssaki morskie i ichtiofaunę ze szczególnym uwzględnieniem morświna podczas etapu budowy inwestycji uwzględniające wszystkie prace ingerujące w dno morskie (głównie związane z posadowieniem ścianek szczelnych, pali czy utwardzeniem konstrukcji mola kontenerowego) wraz ze wskazaniem konkretnych działań mitygujących w stosunku do tych grup zwierząt. W tym celu należy opracować koncepcję izolacji dźwiękowej przed podjęciem prac budowlanych, zawierającej takie informacje jak: rodzaj zastosowanej kurtyny, lokalizacja pomiarów, definicje przekroczenia maksymalnego poziomu dźwięku, czas w którym należy przerwać operację.
2. Weryfikacji działań ochrony czynnej dla obszaru Jezioro Bukowo PLH320041 i Wolin i Uznam PLH320019 wykonywanych w ramach kompensacji przyrodniczej za zniszczenie siedlisk przyrodniczych 2110, 2120, 2130 i 2180 uwzględniające m.in. odtworzenie składu gatunkowego wydmy białej i szarej oraz częściowo fragmentu boru bażynowego, na obszarze byłego terenu granicznego Służb Ochrony Granic, zainicjowanie powstania siedliska przyrodniczego 2180, na gruntach Nadleśnictwa Międzyzdroje, wykonanie strefy ekotonowej dla siedliska 2180, wskazanie miejsc stanowisk zastępczych dla gatunków chronionych, ustalenie programu ochrony czynnej mikołajka nadmorskiego, wskazanie obszaru poddanego eliminacji gatunków obcych i inwazyjnych. Podkreślić należy, że w ocenie tut. organu, za stanowiskiem Komisji Europejskiej, tzw. ponowna ocena oddziaływania na środowisko jest traktowana jako równorzędna weryfikacja środowiskowa realizacji przedsięwzięcia.

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1, 77 § 1 i art. 80 K.p.a.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy 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 2023 r., poz. 1094 z późn. zm) uwzględniając:

- wyniki uzgodnień i opinii: Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie;

- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa, zgodnie z zapisami art. 80 ustawy OOS;
- wyniki postępowania w kontekście transgranicznego oddziaływania przeprowadzonego zgodnie z Konwencją o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym sporządzoną w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. z dnia 3 grudnia 1991 r.);
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać określony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85 ustawy OOS.

Podczas prowadzonego postępowania, wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wystąpiono do tut. organu o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 K.p.a. Art. 108 § 1 K.p.a. stanowi że: *„Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia.”*

W orzecznictwie sądowym podnosi się, że ocena tego, czy zachodzą przesłanki nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności, należy do organu, który wydał decyzję. Jednakże gdy organ stwierdzi, że istnieją przesłanki określone w art. 108 § 1 K.p.a., wówczas obowiązany jest nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, nadanie rygoru wymaga stosownego uzasadnienia w samej decyzji. Ponieważ art. 108 K.p.a. przewiduje wyjątek od zasady niewykonywania decyzji nieostatecznych, przesłanki uzasadniające taki rygor muszą być poddawane ścisłej wykładni, a ich prawidłowe uzasadnienie winno znaleźć się w uzasadnieniu decyzji. (tak: Naczelny Sąd Administracyjny w uzasadnieniu wyroku z dnia 11 marca 2022 r. sygn. akt: I OSK 1644/21).

W nauce prawa administracyjnego przeważa pogląd, że do przeprowadzenia konkretyzacji wymagań interesu społecznego, niezbędna jest znaczna wnikliwość z uwagi na konieczność poszanowania uprawnień stron, co mocno jest zaznaczone w wyr. SN z 18.11.1993 r. (III ARN 49/93, OSNCP 1994, Nr 9, poz. 181). W doktrynie podnosi się, że: „nie ma trwałej, stałej definicji interesu społecznego”, treść tego pojęcia trzeba ustalać w każdym przypadku z osobna (M. Wyrzykowski, Pojęcie interesu społecznego, s. 209) (B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 18, Warszawa 2022).

Organ analizując, czy w przedmiotowej sprawie zachodzą przesłanki uzasadniające nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności wziął pod uwagę zarówno znaczenie jej wydania i realizacji dla interesu społecznego, w jakich okolicznościach zostanie ona wydana, a przede wszystkim jakiego rodzaju inwestycji ona dotyczy.

W tym miejscu tut. Organ wskazuje, że decyzja dotyczy inwestycji o strategicznym znaczeniu dla kraju zarówno ze względów gospodarczych, jak też bezpieczeństwa narodowego. Zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2023 r. poz. 1796) port morski w Świnoujściu został zakwalifikowany jako port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Tym samym inwestycje związane z jego rozbudową mają kluczowe znaczenia dla gospodarki narodowej. Należy wskazać, że przedmiotowa inwestycja stanowi przedmiot wspólnego zainteresowania w rozumieniu art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013/UE z dnia 11 grudnia 2013r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Stosownie do treści art. 7 ust 2 rozporządzenia, za projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania uznaje się każdy projekt, który spełnia cele określone w art. 4 oraz dotyczy sieci opisanej w art. 4, 5 i 6 rozporządzenia. Projekt jest zgodny z celami rozporządzenia TEN-T 1315/2013 wymienionymi w art. 4, takie jak spójność, efektywność, trwałość i rosnące korzyści dla uczestników. Wpisuje się to w realizację priorytetów rozwojowych sieci bazowej

TEN-T. Stanowi projekt będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w rozumieniu art. 7 wytycznych TEN-T. Projekt wpisuje się także w priorytety instrumentu „Łącząc Europę” nawiązując do celu, jakim jest rozwój projektów infrastrukturalnych w portach morskich sieci bazowej TEN-T. Tworząc nową infrastrukturę transportową, proponowany Projekt przyczynia się do aktywizacji łańcucha transportowego morsko-lądowego przebiegającego przez port morski w Świnoujściu w ramach bazowej sieci transportowej TEN-T oraz korytarza Bałtyk-Adriatyk. Projekt znajduje się na liście projektów planu prac Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk, oraz jest powiązany z szeregiem projektów wspieranych ze środków CEF i Funduszu Spójności w korytarzu TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Projekt jest w pełni zgodny z Europejską Białą Księgą Transportu. Jako część Autostrady Morza Bałtyckiego definiuje się ją jako morski wymiar sieci TEN-T obejmujący port morski kategorii A (Świnoujście) oraz połączenia z infrastrukturą multimodalnego transportu lądowego. Odpowiada na dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego Projekt przyczyni się do osiągnięcia celów określonych w Komunikacie Komisji Europejskiej w sprawie Linii Solidarności (COM/2022/217/Final), który podkreśla szczególną rolę portów morskich w transporcie towarów z Ukrainy.

Projekt ma pełne wsparcie ze strony państwa członkowskiego UE – Polski. Polski organ odpowiedzialny za infrastrukturę transportu lądowego i morskiego, tj. Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w pełni popierają prace i działania Projektu. Polski rząd czyni to w szczególności w zakresie trwałego wzmocnienia pozycji polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz zwiększania ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu kraju (główny cel *Programu rozwoju portów morskich do 2030 roku*). Terminal kontenerowy w Świnoujściu jest działaniem inwestycyjnym zapisanym w *Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, stanowi formę realizacji pierwszego priorytetu tego Programu: „Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych”, oraz mierzy się z wyzwaniem, jakim jest dostosowanie parametrów infrastruktury portowej do obsługi coraz większych statków zawijających na Morze Bałtyckie.

Terminal kontenerowy w Świnoujściu jest jednym z projektów strategicznych „*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*”. Jego budowa przyczynia się do realizacji celów „*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*”, w szczególności w zakresie stworzenia zintegrowanego systemu transportowego (cel strategiczny 1). Działalność ta w zakresie transportu morskiego ma obejmować przede wszystkim:

- budowę i modernizację infrastruktury drogowej, kolejowej i rzecznej łączącej porty z obiektami gospodarczymi. Modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (terminali) poprawi także dostępność przestrzenną najważniejszych miast portowych i całego obszaru Morza Bałtyckiego,
- budowę nowoczesnych terminali głębokowodnych na terenach przejętych od morza, w pełni przystosowanych do obsługi największych statków w portach morskich o zasadniczym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym w porcie w Świnoujściu.

Zważywszy zatem na inny interes społeczny (działanie podejmowane w interesie ogółu), na podstawie art. 108 § 1 K.p.a. decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowią poniższe załączniki:

Załącznik nr 1 - Charakterystyka całego przedsięwzięcia.

Załącznik nr 2 - Lokalizacja przedsięwzięcia

Załącznik nr 3 - Ustosunkowanie się do uwag i wniosków złożonych podczas konsultacji społecznych w tym z postępowania w kontekście transgranicznego oddziaływania przeprowadzonego zgodnie z Konwencją o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., zwanej dalej Konwencją z Espoo (Dz. U. z dnia 3 grudnia 1991 r.).

Załącznik nr 4 – Lokalizacja obszaru objętego powiększeniem obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH320041 w ramach kompensacji przyrodniczej

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska złożone za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego, przed upływem terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

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

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
Aleksandra Stodulna
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Pan Damian Spieczynski
Biuro Konserwacji Przyrody S.C.
Ul. Frezjowa 8, 72-003 Dobra
Pełnomocnik spółki
Zarząd Morskich Portów, Szczecin – Świnoujście S.A.
2. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Międzyzdroje
72-500 Międzyzdroje, ul. Niepodległości 35–ePUAP
3. Prezydent Świnoujścia- ePUAP,
4. PKP CARGO S.A., 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17 - list polecony ZPO;
5. Polskie Koleje Państwowe S.A., 02-237 Warszawa, ul. Szczęśliwiecka 62 - list polecony ZPO;
6. Urząd Morski w Szczecinie, 70-207 Szczecin, pl. Stefana Batorego 4 – ePUAP;

7. Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A., 02-337 Warszawa, ul. Mszczonowska 4 - ePUAP;
8. PKP Energetyka S.A., 00-681 Warszawa, ul. Hoża 63 lok 67 - list polecony ZPO;
9. Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., Świnoujście, ul. Hugo Kołłątaja 4 - list polecony ZPO;
10. Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujścia, ul. Jana Matejki 34, 72-600 Świnoujście - list polecony ZPO.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska-ePUAP
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – ePUAP
3. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie- ePUAP
4. Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - ePUAP