



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/10-11/2010/ac
WOOS-TŚ.4211.4.2011.AC

Szczecin, dnia 09 lutego 2011 r.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Technicznych
Urzędu Morskiego w Szczecinie
dr inż. Jacek Gichocki
08. LUT. 2011

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. Nr 98, poz. 1071 z 2000 r. ze zm.),
- art. 71, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c, art. 75 ust. 7, art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 64 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia (realizowanego w części na obszarze wewnętrznych wód morskich), polegającego na **przebudowie wejścia do portu w Mrzeżynie**,

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia

i jednocześnie:

A. Określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę wejścia do portu w m. Mrzeżyno, w skład tej infrastruktury wchodzi: falochrony (wschodni i zachodni), umocnienie brzegu wraz z nabrzeżem Odpraw Granicznych oraz tor podejściowy z morza i tor w porcie.

W ramach przedmiotowej inwestycji zakłada się:

- budowę nowych falochronów w porcie Mrzeżyno,
- przebudowę obecnie istniejącego falochronu wschodniego,
- modernizację istniejącego umocnienia wschodniego brzegu rzeki Regi oraz istniejącego nabrzeża Odpraw Granicznych,

Urząd Morski w Szczecinie	
Urząd Urzędniczy Regionalny	
Wpł. dnia	08. 02. 2011
Nr	PZ-4
Znak:	

- modernizację torów wodnych podejściowych do portu, w celu przywrócenia warunków nawigacyjnych umożliwiających bezpieczny dostęp do portu.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że port w Mrzeżynie jest głównie zapiaszczany rumowiskiem morskim wnoszonym przez falowanie i morski prąd przydenny. Zasadniczym czynnikiem powodującym zapiaszczanie wejścia portowego są zbyt krótkie falochrony, w związku z tym powstająca pływająca przy falochronie wschodnim stopniowo rozrasta się zamykając wejście do portu. Głębokości nawigacyjne utrzymują się jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie falochronu zachodniego. W rezultacie wchodzenie do portu jest trudne, wymaga „trzymania się” wewnętrznej strony zachodniego falochronu.

W ramach planowanej inwestycji Urząd Morski zamierza podjąć działania, mające na celu poprawę bezpieczeństwa, warunków postoju i obsługi statków rybackich w morskim porcie rybackim Mrzeżyno, poprzez przebudowę infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony Morza Bałtyckiego. Obecne wejście do portu w Mrzeżynie często jest bardzo spłycone przenoszonym przez fale i prądy piaskiem, co uniemożliwia bezpieczne wchodzenie kutrów i jachtów do portu. Nowa konstrukcja falochronów będzie zapobiegać występowaniu spłyceń i zapewni odpowiednie głębokości na wejściu do portu co umożliwi prawidłową jego eksploatację. W wyniku realizacji projektu stworzone zostaną warunki do rozwoju funkcji portowych poprzez zapewnienie dostępu do portu od strony Morza Bałtyckiego. Przez poprawę infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zostaną także poprawione warunki pracy sektora rybackiego, który uzyska podstawy do zrównoważonego rozwoju.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie zarówno na lądzie, jak i obszarach morskich, na działkach nr: 387/1, 51/1, 10/7, 10/5 i 10/4 zlokalizowanych w obrębie Mrzeżyno 1 i na działkach nr: 151/9, 151/10 403 i 51/1 zlokalizowanych w obrębie Mrzeżyno 2.

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

1. Lokalizacja placu budowy powinna znajdować się w możliwie jak największym oddaleniu od wód powierzchniowych.
2. Zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
3. Przewidziane bazy magazynowo-sprzętowe powinny być tak zlokalizowane, aby trasy dojazdowe o intensywnym ruchu środków transportu przebiegały w oddaleniu od terenów zabudowy mieszkaniowej.
4. Należy wytyczyć drogi dojazdowe do miejsca realizacji inwestycji w taki sposób, aby nie doprowadzić do zniszczenia terenów cennych pod względem przyrodniczym.
5. Transport i większość prac realizacyjnych powinny zostać zrealizowane drogą wodną w celu ograniczenia zajęcia i zniszczenia terenów lądowych podczas poruszania się i pracy ciężkiego sprzętu.
6. Należy prowadzić prawidłową gospodarkę odpadami, w tym:
 - a) odpady wytworzone podczas wykonywania robót budowlanych magazynować selektywnie w wyznaczonych do tego celu miejscach,

- b) wytworzone odpady budowlane w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie w sposób bezpieczny dla środowiska, a w przypadku braku takiej możliwości, zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami,
 - c) zapewnić selektywną zbiórkę wytworzonych odpadów w specjalnie do tego przeznaczonych, oznakowanych pojemnikach,
 - d) zapewnić systematyczny odbiór wytworzonych odpadów przekazując je wyłącznie podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami,
 - e) wytwórca odpadów powstających w fazie budowy zobowiązany jest do uregulowania stanu formalno - prawnego w zakresie gospodarowania odpadami (w zależności od ilości i rodzajów wytworzonych odpadów należy przedłożyć odpowiedniemu organowi ochrony środowiska „informację o wytworzonych odpadach i sposobach gospodarowania nimi” bądź uzyskać decyzję zatwierdzającą program gospodarki odpadami niebezpiecznymi).
7. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska należy:
- a) zapewnić właściwą organizację pracy i przestrzeganie reżimów technologicznych,
 - b) w przypadku transportu materiałów o właściwościach pylistych koniecznych do wykorzystania w miejscu realizacji inwestycji, należy je odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością ich rozwiewania i nadmiernego pylenia z ich powierzchni,
 - c) do pracy dopuszczać tylko pojazdy sprawne technicznie charakteryzujące się niską emisyjnością zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska (np. zastosowanie nowoczesnego i wyciszonego sprzętu),
 - d) stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię zamierzonych prac (szczególnie w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej),
 - e) zaplecze wykonawstwa (bazy sprzętu) lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych,
 - f) zastosować taką technologię prowadzenia prac na morzu, która pozwoli na ograniczenie emisji hałasu do środowiska,
 - g) głośne prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00, w celu dotrzymania dopuszczalnych norm hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.
8. W celu zabezpieczenia środowiska wodnego przed jego nadmiernym zanieczyszczeniem należy:
- a) zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska wodnego odpadami stałymi i ciekłymi,
 - b) zaopatrywanie niezbędnych do wykorzystania sprzętów w paliwo powinno odbywać się poza terenem inwestycji w taki sposób, aby nie dopuścić do przeniknięcia paliwa do wód powierzchniowych; przewidzieć należy także sytuację awaryjną polegającą na rozlaniu się paliwa w trakcie tankowania i powziąć środki uniemożliwiające spływ paliwa (np. sorbenty),
 - c) wykonać zabezpieczenia przeciwdziałające skażeniom wód powierzchniowych na skutek wystąpienia potencjalnej awarii,

- d) usytuować pomieszczenia sanitarne przeznaczone na ścieki sanitarne (zbiorniki hermetyczne) wytwarzane na etapie realizacji inwestycji w taki sposób, aby został zapewniony swobodny dojazd specjalistycznych pojazdów obsługujących zbiorniki gromadzące ścieki w celu ich opróżnienia.
- 9. Podjąć działania minimalizujące wpływ planowanej inwestycji na przyrodnicze komponenty środowiska, w tym:
 - a) prace będące źródłem hałasu, w tym przewidziane prace pogłębiarskie i inne prace na obszarze wodnym, rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza okresem 1 marca – 31 października),
 - b) nie należy dopuścić do wprowadzenia do środowiska wodnego elementów lub związków letalnych lub szkodliwych dla jakiejkolwiek grupy organizmów wodnych,
 - c) w trakcie realizacji inwestycji zakazuje się naruszania roślinności znajdującej się poza terenem objętym opracowaniem (w strefie oddziaływania inwestycji),
 - d) przewidziane prace budowlane oraz ruch maszyn budowlanych należy prowadzić w odległościach uniemożliwiających antropogeniczny wpływ na siedliska przyrodnicze oraz siedliska roślin i zwierząt, będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000,
 - e) zaplecze budowlane oraz bazę magazynowo-sprzętową zlokalizować poza miejscami charakteryzującymi się wysokimi walorami przyrodniczymi, w tym głównie poza siedliskami będącymi przedmiotem ochrony w ostoi siedliskowej PLH 320017 „Trzebiatowsko-Kołobrzeski pas Nadmorski” (w szczególności poza obszarem, na którym występują siedliska w postaci nadmorskich wydm białych i nadmorskich wydm szarych)
 - f) bezwzględnie zakazuje się odkładania powstałego podczas pogłębiania urobku w miejscach cennych przyrodniczo, a zwłaszcza w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000 zlokalizowanych w obszarze oddziaływania inwestycji,
 - g) budowa i eksploatacja inwestycji nie może spowodować zniszczenia chronionych gatunków roślin oraz zwierząt mogących występować w pobliżu miejsca realizacji inwestycji. W przypadku konieczności zniszczenia bądź przeniesienia tych gatunków, niezbędnym będzie uzyskanie zgody od regionalnego lub generalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 14 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.):

1. Zaleca się wprowadzić zapory przeciwpiaaskowe w strefie plaży o wysokości 2,5 m, o znacznie mocniejszej i trwalszej konstrukcji niż dotychczas. Zaporą będą przegrody usytuowane na plaży wschodniej w postaci słupów z relumatu pogrążonych i desek relumatowych zamocowanych ażurowo.
2. W ramach konstrukcji nowych budowli falochronów przewiduje się rozwiązania klasyczne. Korpusy nowych falochronów będą miały konstrukcję typu narzutowego. Na koronach przewidziano nawierzchnię komunikacyjną - dojsie/dojazd do głowicy, z parapetem. Każda głowica posiada stanowisko postojowe. Korpus narzutowy ułożony na geowłókninie. Rdzeń z kamienia

nienormowanego, drobnego i średniego, okładzina na całej powierzchni z kamienia grubego. Na skarpie zewnętrznej dwie warstwy gwiazdobloków.

3. *Głowica*: od strony morza konstrukcja narzutowa, od strony wewnętrznej grodzą ze stalowych ścianek szczelnych połączonych stalowymi ściągami, z żelbetową nawierzchnią i ścianą odbojową na odcinku przeznaczonym do postoju technicznej jednostki pływającej. Płyta nawierzchni kończy się od strony narzutu żelbetowym parapetem o wysokości co najmniej 1,3 m. Konstrukcja narzutu: kamień łamany drobny na geowłókninie, kamień łamany gruby, dwie warstwy gwiazdobloków.
4. *Falochron wyspowy - łamacz fal* - konstrukcja głowicy podobna do falochronów klasycznych. Różnica polega na tym, że szerokość naziomu przy stanowisku postojowym zwężono o połowę, tj. do 6 m.
5. *Remont falochronu zachodniego – wzmocnienie* będzie polegał na petryfikacji narzutu kamiennego za palisadą metodą iniekcji betonowej, wykonaniu narzutu kamiennego na geowłókninie od strony morza, wykonaniu warstwy wygaszającej energię fal, z dwóch warstw gwiazdobloków.
6. *Drogi techniczne*. Do nowych falochronów po stronie wschodniej przewidziano dojazdy o szerokości drogi 3,0 m, w postaci żelbetowych, prefabrykowanych płyt drogowych, ułożonych bezpośrednio na plaży, a w części przylegającej do korpusu falochronu na narzucie kamiennym (wjazd na korpus).
7. Należy wyznaczyć miejsce odkładu osadów pochodzących z osadnika (ogólnie osadów rzecznych) poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym.
8. Inwestycja powinna zostać zrealizowana w taki sposób, aby podczas jej użytkowania nie doprowadzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu oraz pogorszenia klimatu akustycznego na sąsiednich terenach podlegających ochronie przed hałasem.

IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez kontrolowanie prawidłowego stanu utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych w trakcie prowadzonych robót budowlanych, w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia poszczególnych komponentów środowiska.

V. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla przedmiotowej inwestycji.

Uzasadnienie

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *przebudowie wejścia do portu w Mrzeżynie*.

Do powyższego wniosku zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), załączono następujące dokumenty:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia oraz „Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko” wykonany przez dr hab. Krzysztofa Kasprzaka (Poznań, listopad 2010),

- wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu objętego inwestycją,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja częściowo realizowana będzie na obszarze wewnętrznych wód morskich, zgodnie z art. 75 ust. 1, pkt 1, lit. c ww. ustawy, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Mając na uwadze niedopełnienie podstawowych wymogów formalnych określonych w art. 74 ww. ustawy, organ w dniu 14 maja 2010 r. pismem pod znakiem: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/10/10/ac wezwał wnioskodawcę do wskazania, czy planowana inwestycja realizowana będzie wyłącznie na działkach, dla których przedłożony został wypis z ewidencji gruntów oraz do przedłożenia aktualnej, poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej z zaznaczoną lokalizacją działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W odpowiedzi na powyższe wnioskodawca w dniu 28 maja 2010 r. przedłożył odpowiednie dokumenty.

Z rozpoznania dokumentów przedłożonych w przedmiotowej sprawie wynika, iż przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z ww. ustawą z dnia 3 października 2008 r. należy do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z tym, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Charakter inwestycji pozwala zakwalifikować ją do przedsięwzięć wyszczególnionych w § 3 ust. 1, pkt 64 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) - „wały ochronne, nabrzeża, pirsy lub inne konstrukcje ochronne lub zmieniające linię wybrzeża morskiego, z wyłączeniem ich konserwacji i rekonstrukcji”.

Ponadto, inwestycja należy do przedsięwzięć wyszczególnionych w pkt 10 lit. k załącznika II do Dyrektywy Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG (Dz. U. L 175 z 5.7. 1985, str. 40), znowelizowanej Dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 03 marca 1997 r. oraz Dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r., w związku z czym, może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dla terenu objętego inwestycją, zgodnie z załączonymi dokumentami, istnieje obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego powołany Uchwałą Nr XXVII/265/08 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Mrzeżyna dla obszaru części Portu Morskiego (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 108, poz. 2615 z dnia 31 grudnia 2008 r.). Zgodnie z ww. dokumentem planistycznym, tereny objęte planowaną inwestycją to tereny portów i przystani przeznaczone na cele funkcji związanych z obsługą przeładunku towarów, rybołówstwa i obsługą ruchu pasażerskiego oraz jachtingu pod warunkiem spełnienia wymogów związanych z nawigacją i organizacją ruchu portowego. Mając powyższe na

uwadze stwierdza się, że inwestycja jest zgodna z zapisami aktualnie obowiązujących dokumentów planistycznych.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 61 § 4 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, tutejszy organ zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości składania uwag w toku trwania całej procedury.

Zgodnie z art. 64 ust. 1, pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), tutejszy organ zasięgnął opinii właściwego organu inspekcji sanitarnej – Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu. Pismem z dnia 27 sierpnia 2010 r., znak: GS-N-NZ/4010/8/10 ww. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia uzasadniając swoją opinię faktem, iż inwestycja nie będzie w sposób istotny negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

Przy analizie dokumentów przedłożonych przez wnioskodawcę, tutejszy organ przed zajęciem stanowiska co do konieczności przeprowadzenia oceny przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko kierował się:

- kryteriami wyszczególnionymi w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.),
- kryteriami selekcji wyszczególnionymi w załączniku III do ww. Dyrektywy,
- a także opinią Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu.

Biorąc pod uwagę informacje przedstawione w przedłożonych dokumentach, a także rodzaj i skalę inwestycji, nie mając możliwości oszacowania bezpośrednich i pośrednich skutków oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, w tym również czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania; określenia oddziaływania skumulowanego z innymi planowanymi bądź istniejącymi przedsięwzięciami oraz określenia zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji, organ po zasięgnięciu opinii właściwego organu inspekcji sanitarnej, postanowieniem z dnia 21 września 2010 r., pod znakiem RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/10-4/2010/ac zobowiązał wnioskodawcę do przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i ustalił zakres raportu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W odpowiedzi na powyższe, wnioskodawca w dniu 5 października 2010 r., przedłożył „Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia” opracowany przez dr hab. Krzysztofa Kasprzaka w konsultacji z dr hab. Beatą Raszka (Poznań, październik 2010) zgodnie z ustalonym zakresem w ww. postanowieniu.

Z uwagi na fakt, iż przedłożony raport nie wyczerpywał wszystkich kwestii związanych z oddziaływaniem planowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, na podstawie których zajmuje się wymagane prawem stanowisko, pismem z dnia 4 listopada 2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/10-5/2010/ac, tutejszy organ wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego raportu w poniższym zakresie:

1. Wskazać i scharakteryzować konkretny zakres prac zamierzonych do wykonania w ramach przedmiotowej inwestycji, bez odnoszenia się do zakresu prac związanych z modernizacją portu rybackiego (będącego przedmiotem innego postępowania) oraz określić wpływ tych prac na poszczególne komponenty środowiska.
2. Na załączniku graficznym zaznaczyć elementy będące przedmiotem planowanej inwestycji. Wskazać jednoznacznie elementy, które podlegają inwestycji w wybranym wariantcie inwestycyjnym.
3. Wyjaśnić, czy w ramach inwestycji przewidziane jest wykonanie toru podejściowego, czy wyłącznie pogłębienie istniejącego toru.
4. Przedstawić sposób postępowania z urobkiem bezpośrednio po jego wyczerpaniu oraz dokonać ponownej analizy miejsca odkładu urobku z zamierzonych prac pogłębiarskich zarówno dla urobku „czystego”, jak i „zanieczyszczonego”, uwzględniając jako miejsce jego odkładu tereny niewykazujące żadnych wartości przyrodniczych. Wskazać również rozwiązania techniczne mające na celu zabezpieczenie miejsc jego magazynowania oraz ich bezpośredniego sąsiedztwa przed ociekami pochodzącymi z uwodnionego urobku.
5. Wskazać lokalizację bazy materiałowo-sprzętowej i przedstawić sposób tankowania urządzeń i maszyn niezbędnych do wykorzystania na etapie realizacji inwestycji.
6. Wyjaśnić, jakie prace palowe wskazane na str. 29 raportu zamierzone są do wykonania w ramach inwestycji.
7. Dokonać analizy w zakresie uciążliwości hałasowej związanej z planowaną inwestycją oraz wskazać zasięgi oddziaływania akustycznego w odniesieniu do terenów podlegających ochronie akustycznej. Przedstawić działania, jakie zostaną zrealizowane w celu zminimalizowania tego rodzaju uciążliwości.
8. Określić miejsce lokalizacji pomieszczeń sanitarnych przeznaczonych na ścieki sanitarne wytwarzane na etapie realizacji inwestycji.
9. Określić wpływ inwestycji na wody powierzchniowe na etapie realizacji inwestycji.
10. Określić celowość wykonania w ramach inwestycji osadnika rumowiska o pojemności 10 000 m³ oraz przedstawić sposób postępowania z osadami rzecznyymi uwzględniając ich odkład poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym, a także celowość wykonania zamierzonych zapór przeciwpiaśkowych w strefie plaży.
11. Na załączniku graficznym przedstawić rozmieszczenie siedlisk przyrodniczych, których występowanie zostało stwierdzone w bezpośrednim miejscu realizacji inwestycji (kidzina na brzegu morskim, inicjalne stadia wydmy białych, nadmorskie wydmy białe, nadmorskie wydmy szare).
12. Wymienić gatunki ptaków migrujących, których występowanie zostało stwierdzone w miejscu realizacji inwestycji i w jego bezpośrednim sąsiedztwie.
13. Przedstawić wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w miejscu realizacji inwestycji i w jego bezpośrednim sąsiedztwie w zakresie flory i fauny.
14. Przedstawić wpływ zamierzonych do wykonania robót na korytarz ekologiczny, który stanowi rzeka Rega oraz obszary cenne pod względem przyrodniczym wyszczególnione na str. 46-48 raportu.
15. Wyjaśnić, w jakim celu autor raportu wskazał konieczność przeprowadzenia nadzoru przyrodniczego, skoro wykonanie zamierzonych prac wg autora nie wpłynie negatywnie na obszary o dużych wartościach przyrodniczych.
16. Przedstawić wpływ planowanej inwestycji na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Stosowne uzupełnienie wnioskodawca przedłożył w dniu 9 grudnia 2010 r.

Będąc w posiadaniu kompletnych dokumentów, mając na uwadze art. 78 ust. 1, pkt 2 i art. 78 ust. 2 ww. ustawy organ zwrócił się o opinię do organu inspekcji sanitarnej (PGIS) oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W odpowiedzi na powyższe Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu pismem z dnia 17 grudnia 2010 r., znak: GS-N-NZ/4010/15/10 zaopiniował pozytywnie realizację zamierzonej inwestycji, nie wnosząc żadnych uwag. Z kolei Dyrektor Urzędu Morskiego w postanowieniu z dnia 15 grudnia 2010 r., znak: OW-IV-074/101/01/10 uzgodnił warunki realizacji inwestycji, które organ prowadzący uwzględnił w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Po otrzymaniu wymaganych prawem opinii, tutejszy organ w prowadzonym postępowaniu o wydanie decyzji środowiskowej, na mocy art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji (...), zapewnił udział społeczeństwa, w ramach którego została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W ramach przeprowadzenia konsultacji społecznych dla przedmiotowego przedsięwzięcia, organ przed wydaniem inwestorowi decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zawiadomił społeczność o prowadzonej procedurze podając do publicznej wiadomości obwieszczenie z dnia 22 grudnia 2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOŚ.TŚ-6613/10-8/2010/ac, które również zostało przekazane do gminy Trzebiatów (na terenie której realizowana będzie inwestycja).

W terminie obowiązujących konsultacji społecznych od 28.12.2010 - 19.01.2011 r. (podanie do publicznej wiadomości informacji dot. prowadzenia postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia), żaden z przedstawicieli społeczeństwa nie wniósł uwag ani wniosków w przedmiotowej sprawie.

Organ prowadzący postępowanie również zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), przed ostatecznym wydaniem wnioskowanej decyzji, pismem z dnia 22 grudnia 2010 r. zapewnił stronom możliwość zapoznania się z przedłożoną i wypracowaną dokumentacją oraz możliwość składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. W związku z wystosowanym w przedmiotowej sprawie pismem w określonym terminie (do dnia 19 stycznia 2011 r.), nie zostały zgłoszone uwagi, ani wnioski.

W związku z powyższym niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, została wydana w oparciu o przedłożone dokumenty, przy uwzględnieniu opinii właściwych organów uzyskanych w toku prowadzonej procedury.

Jak wynika z zapisów raportu oraz przedłożonych uzupełnień, przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę wejścia do portu w m. Mrzeżyno, w skład tej infrastruktury wchodzi: falochrony (wschodni i zachodni), umocnienie brzegu wraz z nabrzeżem Odpraw Granicznych oraz tor podejściowy z morza i tor w porcie.

Przedmiotowa inwestycja jest ściśle związana z przedsięwzięciem realizowanym przez Zarząd Portu Mrzeżyno pod nazwą „*Modernizacja portu rybackiego w Mrzeżynie*”, polegającej na modernizacji infrastruktury portu rybackiego oraz na budowie nowej ogólnodostępnej infrastruktury portowej wraz z obiektami i infrastrukturą towarzyszącą

przeznaczoną dla obsługi rybołówstwa i turystyki morskiej, dla której inwestor w roku 2010 uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, tor dojściowy do główek falochronów, podobnie jak akweny portu, ulegają spłycaaniu na skutek przemieszczania się rumowiska piaszczystego, które ma charakter wleczenia i toczenia oraz unoszenia i osadzania. Podstawowe źródła powstających spłyceń to falowanie i prądy morskie, wiatr, a także rzeka Rega. W związku z powyższym w ramach inwestycji przewiduje się: wykonanie robót pogłębiarskich po przebudowie układów falochronów w celu uzyskania pożądanych parametrów nawigacyjnych na przedmiotowych akwenach, remont i wzmocnienie głowicy falochronu zachodniego (w niektórych wariantach), częściową rozbiórkę falochronu wschodniego (w niektórych wariantach), budowę zapory przeciw-piaskowej (w wariantcie 0), budowę dróg dojazdowych do falochronów, na plaży.

Mając powyższe na uwadze, dla potrzeb oceny możliwości technicznych i technologicznych, przed opracowaniem dokumentacji na potrzeby niniejszej procedury, rozpatrzono następujące warianty:

- wariant 0 - opierający się na zaniechaniu wszelkich działań,
- wariant I - polegający na budowie nowego falochronu wschodniego wysuniętego na morze do wysokości głowicy istniejącego zachodniego i remoncie głowicy falochronu zachodniego,
- wariant II - polegający na budowie falochronu wyspowego po stronie zachodniej, budowa falochronu po stronie wschodniej i rozbiórka części istniejącego falochronu wschodniego,
- wariant III - polegający na budowie dwóch długich zwierciadlanych falochronów z głowicami na głębokości ok. 4.7 m,
- wariant IIIa - polegający na budowie dwóch długich zwierciadlanych falochronów z głowicami na głębokości ok. 4.7 m i rozbiórce części głowicowej istniejącego falochronu wschodniego,
- wariant IV - (modyfikacja wariantu III) - polegający na budowie dwóch długich zwierciadlanych falochronów z głowicami na głębokości ok. 4,0 m,
- wariant IVa (modyfikacja wariantu IIIa) - polegający na budowie dwóch długich zwierciadlanych falochronów z głowicami na głębokości ok. 4.0 m i rozbiórce części istniejącego falochronu wschodniego.

Obecne parametry portu nie pozwalają na bezpieczne wejście/wyjście jednostki do/z portu o następujących maksymalnych parametrach: długość całkowita 60 m, szerokość całkowita 12,5 m, zanurzenie 3,0 m. Sytuacja ta wymusza konieczność przebudowy falochronów, toru wejściowego i kanału portowego.

W przypadku zupełnego zaniechania wszelkich działań związanych z przebudową wejścia do portu, jak i modernizacji samego portu, port przestałby praktycznie istnieć. Podstawowy problem wynikający z takiego zaniechania sprowadza się do spłycaenia strefy wejścia do portu rumowiskiem morskim. Pojawiają się tutaj głębokości poniżej 1 m i zmienia się położenie płycizn po sztormie. Praktycznie niemożliwe jest więc wyznaczenie pasa głębokości nawigacyjnych. Głębokości większe 3,0 - 3,5 m, wystarczające dla jednostek korzystających obecnie z portu (ale przy stosunkowo małej fali), utrzymują się tylko w pobliżu głowicowej części falochronu zachodniego, jednak zbliżenie się jednostki do konstrukcji falochronu podczas silnego wiatru i fali stanowi dla niej wysokie zagrożenie, sprowadzające się do

zatonięcia jednostki wskutek uderzenia w konstrukcję falochronu zachodniego, albo do wejścia na mielizny w rejonie głowicy falochronu wschodniego (przy różnych warunkach pogodowych).

Brak podjęcia jakichkolwiek działań inwestycyjnych wiązałby się z koniecznością zakupu i eksploatacji pogłębiarki w celu stałego (tj. przez cały rok) usuwania rumowiska morskiego z rejonu wejścia do portu, toru dojeżdżowego na morzu oraz utrzymania potrzebnych głębokości wewnątrz portu. Zgodnie z szacunkami Zarządu Portu w Mrzeżynie, dla uzyskania odpowiednich warunków nawigacyjnych dla jednostek obecnie korzystających z portu, należałoby już obecnie usunąć co najmniej ok. 100 tys. m³ osadów. Roczna ilość osadów do usunięcia z obszaru portu i toru dojeżdżowego wynosi łącznie 95 tys. m³, w tym zapiaszczenie morskie 91 tys. m³, zapiaszczenie wiatrowe 1 tys. m³, zapiaszczenie rzeczne 3 tys. m³.

Jak wynika z informacji przekazanych przez wnioskodawcę, miejsca odkładu osadów pochodzących z osadnika (ogólnie osadów rzecznych) zostaną wyznaczone poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym. Przewiduje się odkładanie tych osadów na klapowisku w rejonie m. Międzyzdroje. Jako miejsca odkładu urobku z pogłębiania przewiduje się również wygaszacze fal zlokalizowane przy nowych falochronach, a także odkład na plaży po wschodniej stronie wejścia do portu, która wymaga zasilenia.

Z uwagi na konieczność wprowadzania zapór przeciwpiaaskowych w strefie plaży podkreślić należy, że nie ma jak dotąd praktycznie tak skutecznego rozwiązania jak płotki faszynowe. W przeciwieństwie do wcześniej wykonanych płotków faszynowych o wysokości ok. 1 m zasypanych przez piasek, w ramach realizacji inwestycji proponuje się zastosowanie zapór przeciwpiaaskowych wyższych (2,5 m), o znacznie mocniejszej i trwalszej konstrukcji. Zaporą będą przegrody usytuowane na plaży wschodniej w postaci słupów z relumatu pograżonych i desek relumatowych zamocowanych ażurowo.

Konstrukcje stałe na plaży zagrożone są zniszczeniem przez morskie zwałowiska lodowe, zdarzające się (coraz rzadziej ostatnio) w okresach ostrych i wietrznych zim. Nasady nowych, projektowanych falochronów usytuowane na plaży (rzędna korony + 3,0 m) będą samoistnie stanowiły przeszkodę dla piasku poruszanego wiatrem i na jakiś czas istotnie zredukują zapiaszczanie akwenów portowych.

Z punktu widzenia ochrony środowiska w miejscu wejścia do portu w Mrzeżynie wszystkie analizowane pod względem technicznym warianty są równoważne. Priorytet w wyborze wariantu ma wyłącznie bezpieczeństwo żeglugi. Mając powyższe na uwadze w wyniku przeprowadzonej analizy wszystkich wariantów pod względem bezpieczeństwa nawigacji wariant III i IIIA, a w dalszej kolejności IV, IVA są wariantami najkorzystniejszymi. Jednak wariant IIIa wybrano jako wariant realizacyjny, a tym samym jako wariant najbardziej optymalny ze względów nawigacyjnych. Realizacja optymalnego wariantu przebudowy wejścia do portu, pogłębienia istniejącego toru i wyznaczenia toru wejściowego, spowoduje dostępność portu przez całą dobę oraz przy bardziej niekorzystnych warunkach pogodowych.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, w ramach konstrukcji nowych budowli falochronów przewiduje się rozwiązania klasyczne. Korpusy wszystkich nowych falochronów mają konstrukcję typu narzutowego. Na koronach przewidziano nawierzchnię komunikacyjną - dojeście/dojazd do głowicy, z parapetem. Każda głowica posiada stanowisko postojowe. Korpus narzutowy ułożony na geowłókninie. Rdzeń z kamienia nienormowanego,

drobnego i średniego, okładzina na całej powierzchni z kamienia grubego. Na skarpie zewnętrznej dwie warstwy gwiazdobloków.

Tutejszy oragn mając na uwadze charakter, lokalizację i skalę inwestycji, przeprowadził ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, w tym również na komponenty przyrodnicze.

Biorąc pod uwagę usytuowanie inwestycji w odniesieniu do obszarów cennych pod względem przyrodniczym, w tym obszarów Natura 2000, planowana inwestycja realizowana będzie:

- w granicach obszarów Natura 2000 stanowiących ostoje ptasie: PLH 320017 „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski” i PLH 990002 „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” wyznaczonych w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i zwierząt zagrożonych lub kluczowych dla zachowania dziedzictwa przyrodniczego Europy i wymienionych w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej,
- w granicach ostoi ptasiej „Zatoka Pomorska” (PLB990003) oraz w sąsiedztwie ostoi ptasiej PLB 320010 „Wybrzeże Trzebiatowskie” wyznaczonych w celu zachowania populacji dziko występujących gatunków ptaków wyszczególnionych w załączniku I do Dyrektywy Ptasiej oraz zachowania siedlisk warunkujących ich bytowanie.

Jak wynika ze Standardowych Formularzy Danych dla ww. obszarów, największe zagrożenie stanowią:

- presja związana z rozwojem turystyki i rekreacji (niszczenie siedlisk przez zabudowę, niszczenie i wydeptywanie siedlisk przez turystów, zanieczyszczanie i zaśmiecanie), zanieczyszczenie wód, plany zalesień siedlisk halofilnych i nadrzecznych siedlisk okrajkowych, zmiany stosunków wodnych (głównie osuszanie oraz odcięcie od dopływu słonych wód), zmiany w siedliskach związane z pracami zabezpieczającymi wybrzeże (np. czyszczenie plaż, zabezpieczanie klifu),
- plany lokowania farm wiatrowych oraz pewne formy rybołówstwa (m.in. sieci stawne i sznury hakowe) stanowiące zagrożenia dla ptaków.

Jak widać z zakresu przedsięwzięcia, inwestycja nie wpisuje się na listę powyższych zagrożeń, zwłaszcza zagrożenia związanego z niszczeniem siedlisk przyrodniczych, ze względu na jej realizację częściowo na otwartym morzu, w miejscu istniejących budowli hydrotechnicznych w postaci falochronów.

Na obszarze ostoi siedliskowej „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski” PLH320017 planuje się przeprowadzenie prac czerpalnych polegających na odtworzeniu głębokości eksploatacyjnych akwenu portowego i zwiększeniu głębokości eksploatacyjnej przy nabrzeżach na zachodnim brzegu rzeki Regi oraz przebudowę wejścia do portu. Obszar planowanej inwestycji to bardzo niewielka część dużego akwenu morskiego położona na obrzeżu obszaru Natura 2000 „Zatoka Pomorska” (PLB990003), umiejscowionego w strefie już istniejących umocnień hydrotechnicznych toru żeglugowego do portu w Mrzeżynie.

Na potrzeby planowanej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą terenu objętego inwestycją oraz jego sąsiedztwa, która potwierdziła, że na obszarze bezpośrednio zajęty przez port oraz przez falochrony (wejście do portu) nie występują chronione siedliska na podstawie Dyrektywy Siedliskowej co wynika z faktu, iż budowa portu, a następnie jego

eksploatacja nieodwracalnie zmieniały fragment wybrzeża morskiego i ujściowy odcinek rzeki Regi. W związku z powyższym, brak jest obecnie warunków środowiskowych umożliwiających utrzymanie się w tym miejscu chronionych siedlisk.

Siedliska przyrodnicze typowe dla „Trzebiatowsko-Kołobrzeskiego Pasa Nadmorskiego”, takie jak plaże ze zgrupowaniami gatunków psammofilnych i pasami kidziny, inicjalne stadia wydmy białych, wydmy szare, zwłaszcza z zespołami porostów i psammofilnymi zespołami trawiastymi i inicjalnymi stadiami boru bażynowego, wydmy porośnięte lasem bażynowym i stadia inicjalne mszarów rozwijające się w zagłębieniach międzywydmowych, nie występują w obszarze planowanej inwestycji, znajdują się jednak w obszarze jej oddziaływania.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, w granicach obszaru objętego inwestycją, brak jest występowania siedlisk przyrodniczych charakterystycznych dla dna morskiego. Wynika to z faktu, że prowadzone prace czerpalne w basenie portu uniemożliwiają ukształtowanie się siedlisk związanych z dnem morskim z charakterystycznymi zgrupowaniami bezkręgowców (np. skąposzczety, małże, równonogi), ponieważ zespoły te każdorazowo ulegają zniszczeniu w wyniku prowadzenia niezbędnych dla eksploatacji portu prac pogłębiarskich. Nie ma w takiej sytuacji możliwości utrzymania się siedlisk pozwalających na tarło ryb, rozwój ikry ryb i larw ryb. W związku z powyższym stwierdza się, że strefa przydenna w porcie nie może stanowić naturalnej bazy żerowiskowej dla gatunków bezkręgowców lub gatunków ryb żerujących w tej strefie.

Realizacja inwestycji spowoduje, że procesy ekologiczne nie ulegną przekształceniu, a ekosystem funkcjonować będzie w podobny sposób jak ma to miejsce obecnie. Po zrealizowaniu inwestycji wykształcający się nowy układ czynników ekologicznych spowoduje powstanie korzystnego obszaru spełniającego wymogi ekologiczne po wschodniej stronie falochronu.

Mimo faktu, iż planowana inwestycja realizowana będzie w sąsiedztwie inwestycji związanej z przebudową portu rybackiego w Mrzeżynie, nie nastąpi skumulowane oddziaływanie inwestycji na komponenty przyrodnicze. Inwestycja bowiem nie spowoduje likwidacji siedlisk chronionych występujących w sąsiedztwie, a także fragmentacji istniejących siedlisk przyrodniczych w tej części wybrzeża morskiego (kidzina na brzegu morskim (1210), inicjalne stadia nadmorskich wydmy białych (2110), nadmorskie wydmy białe (2120), nadmorskie wydmy szare (2130*)).

Waloryzacja Przyrodnicza Gminy Trzebiatów (BKP, Szczecin 1997) wykazała, że teren usytuowania projektowanego przedsięwzięcia znajduje się poza granicami najcenniejszych florystycznie obiektów wyznaczonych przez ten dokument. W części zachodniej portu przedsięwzięcie jedynie graniczy z cennym obiektem przyrodniczym oznaczonym w jako (OC-1) „Mrzeżyno - pas nadmorski”, natomiast w części wschodniej z obszarem cennym (OC-2) stanowiącym siedlisko przyrodnicze - bór bażynowy zdegradowany przez dziką turystykę (będącym miejscem przebywania w okresie migracji wielu gatunków ptaków, w tym ptaków zagrożonych wyginięciem). Jak wynika z zakresu prowadzonych robót, nie przewiduje się ingerencji w ww. obszary. Poza tym przebudowa istniejącego już wejścia do portu, nie zagraża wymienionym terenom. Inwestycja nie polega na budowie od podstaw budowli hydrotechnicznych, tylko przewiduje przebudowę istniejących już obiektów, w związku z tym nie przewiduje się fragmentacji terenu lub powstania nowej bariery przestrzennej zwłaszcza w przypadku migracji ptaków, zarówno w trakcie, jak i po zrealizowaniu inwestycji.

Jednak w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na gatunki ptaków bytujące na ww. obszarach, zaleca się rozpoczęcie prac stanowiących źródła ponadnormatywnego hałasu, poza okresem lęgowym ptaków.

W trakcie realizacji inwestycji prowadzone będą również prace podwodne polegające na wykonaniu robót czerpalnych związanych z planowanym pogłębieniem torów wodnych, które mogą spowodować zakłócenia w migracji ryb oraz odbywaniu tarlisk. Dno rzeki Regi stanowi bardzo ważny obszar rozrodu ryb, biotop małży i makroalg. Jest to istotna baza pokarmowa ptaków migrujących i zimujących, a rzeka Rega stanowi ważny element korytarza ekologicznego służący do migracji i zimowania ptaków. Z kolei morze i strefa nadbrzeżna to korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadregionalnym. Potencjalnie niebezpieczne dla ekosystemu doliny Regi jest zjawisko stałego zamulania ujścia rzeki. Obecnie jest ono systematycznie pogłębiane dla celów floty rybackiej, kotwiczącej w ujściowym odcinku rzeki. Zaprzestanie jednak tej działalności wiązać się może z zamuleniem ujścia Regi i podniesieniem poziomu wód w dolnym odcinku doliny, co doprowadziłoby prawdopodobnie do zatopienia doliny na dużej powierzchni. Zagrożenie to potencjalnie istnieje, ale tak naprawdę jest dość mało prawdopodobne. Niszczone w wyniku prac pogłębiarskich biocenozy na niewielkich fragmentach dna rzeki szybko odtworzą się w wyniku naturalnej sukcesji. Podobnie w wyniku naturalnej sukcesji odtworzą się biocenozy na dnie basenu portowego, które zostaną zniszczone w wyniku jego pogłębiania.

Inwestycja nie będzie również miała istotnego negatywnego znaczenia dla funkcjonowania istniejących korytarzy ekologicznych istotnych dla sieci Natura 2000, m.in. na rzekę Regę lub wzdłuż brzegu morskiego. Budowa nowych falochronów nie odcina istniejącego połączenia rzeki Regi jako korytarza ekologicznego z Morzem Bałtyckim. Realizacja inwestycji nie zmieni postaci wybrzeża w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji i nie zmieni powierzchni istniejących siedlisk znajdujących się w sąsiedztwie od wejścia do portu (łąki, wydmy białe, bór bażynowy). Znikoma wielkość inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000 nie ma także wpływu na ograniczenie roli wybrzeża morskiego jako korytarza ekologicznego, mającego znaczenie np. dla migracji ptaków (które odbywały się i nadal będą się odbywać), a budowa nowego falochronu nie zakłóci tych wędrówek.

Strefa przybrzeżna wód w rejonie planowanego przedsięwzięcia jest słabo zasiedlona przez bentosowe formy plechowców; brak roślin naczyniowych. Ubóstwo plechowatych form osiadłych jest konsekwencją specyficznych warunków w strukturze piaszczystego podłoża. Brak jest tu trwałych, nieulegających przemieszczaniu dużych kamieni i głazów, stwarzających dogodne warunki dla przymocowania się plech i ich wzrostu. Stąd formy bentosowe roślin pojawiają się tylko na umocnieniu istniejącego falochronu; ulegną one rozwojowi w miarę zwiększenia podwodnych powierzchni antropogenicznych

Planowane roboty pogłębiarskie mogą przyczynić się do zniszczenia powierzchni dna w miejscu wykonywania zamierzonych prac, razem ze zgrupowaniami bezkręgowców, które w miejscach niepogłębianych wykształciły się w wyniku naturalnej sukcesji. Jednak zasięg tych prac będzie znikomy zasięg w stosunku do powierzchni dna morskiego zasiedlanego przez tego typu faunę. Ze względu na znikomy zasięg oddziaływania tego typu prac, nie zostanie również uszczuplona baza pokarmowa ryb. Prace tego typu wykonywane na terenie portu nie mają wpływu na miejsca tarliskowe ryb, ponieważ eksploatacja portu przyczyniła się do tego, że w porcie miejsca te nie występują. Nie ma zatem zagrożeń dla ikry. W trakcie realizacji inwestycji nastąpi w różnych miejscach pogłębienie dna. Pogłębienie będzie dotyczyło tylko niewielkiej części akwenu morskiego, położonego w pewnej odległości od wybrzeża. W

trakcie wykonywanych prac pogłębiarskich układ dna i jego struktura nie ulegną istotnym zmianom. Pewne zaburzenia będą jednak miały miejsce w trakcie prowadzenia tego typu prac. Wiązać się one będą głównie ze zmniejszeniem przejrzystości wody na skutek unoszenia się drobnych cząstek wypłukanych z wydobywanego podłoża piaszczystego dna morskiego. Zasypywane będą także sąsiednie fragmenty dna z rozwiniętymi zgrupowaniami bentosu. Spowoduje to przejściowe ograniczenie rozwoju zespołów fitoplanktonu w głębszych warstwach wody, a w konsekwencji także i zgrupowań zooplanktonu, głównie w wyniku okresowego obniżenia przejrzystości wody. Ograniczenie to będzie jednak tylko przejściowe. Po zakończeniu prac pogłębiarskich nastąpi powrót do stanu wyjściowego w wyniku naturalnych procesów sukcesji. Cały obszar między falochronami nadal będzie miał zachowany kontakt z otwartym morzem. Podnoszenie osadów dennych zmieni wyraźnie warunki oświetlenia toni wodnej i dna oraz uwolni część substancji organicznych. Te zmienne warunki troficzne będą nie tylko hamować rozwój fito-, zooplanktonu i bentosu, ale także sprzyjać jego rozwojowi. Zasypywanie dna zbyt grubą warstwą osadów (powyżej kilku centymetrów) może spowodować zanik zgrupowań niektórych bezkręgowców, np. mięczaków. Także ten proces będzie zjawiskiem krótkookresowym oraz odbywającym się na niewielkiej przestrzeni.

Pozytywnym rozwiązaniem dla fauny wodnej będą nowe podwodne konstrukcje falochronów, które zwiększą powierzchnię sprzyjającą rozwojowi zespołów peryfitonowych oraz związanych z nimi zgrupowań makro-, mezo- i mikrofauny. Planowana konstrukcja falochronów nie wymaga zastosowania żadnych dodatkowych rozwiązań umożliwiających zasiedlanie jej przez różne zespoły organizmów. Grupami organizmów, jakie będą stanowiły ogniwa sukcesyjne są zespoły peryfitonowe oraz zwierzęta przystosowane do osiadłego trybu życia na różnych podłożach naturalnych i antropogenicznych. Stałe konstrukcje podwodne tworzą sprzyjające warunki dla osiedlania się fauny dennej i wielu gatunków glonów (porośla). W pierwszych latach eksploatacji tych konstrukcji hydrotechnicznych biomasa tych zgrupowań będzie wyraźnie przyrastać. Jednocześnie aktywność organizmów filtrujących (np. małży) spowoduje polepszenie przejrzystości wody.

Planowana modernizacja wejścia do portu, podobnie jak modernizacja całego portu, nie stanowią w żadnym zakresie bariery przestrzennej zagrażającej rzekę i uniemożliwiającej migrację ryb. Realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego oddziaływania na wielkość połowów ryb w Bałtyku. Z kolei urozmaicenie biotopu, który wykształci się na falochronach poprawi warunki dla wzrostu populacji ryb. W sąsiedztwie inwestycji mogą wykształcić się środowiska z dogodnymi warunkami dla rozwoju i wzrostu narybku. Sama budowa falochronów przy zastosowaniu ciężkiego sprzętu, będzie jednak miała niewątpliwie okresowy wpływ na ichtiofaunę. Wzmożony ruch pływającego sprzętu budowlanego, a głównie podwyższony hałas i wibracje związane z wbijaniem umocnień będą zapewne oddziaływać odstraszająco na ryby. Odbywające się w różnym czasie i z różną intensywnością prace pogłębiarskie okresowo będą wpływać na wędrówki ryb. Jednak po zakończeniu prac środowisko ulegnie wyraźnemu ustabilizowaniu. Falochron będzie mógł oddziaływać pozytywnie na ryby stwarzając możliwość ich zimowania ryb w basenie portowym oraz umożliwiając składanie przez śledzie ikry na odmorskiej stronie falochronu.

Inwestycja nie wpłynie również negatywnie na zimowiska ptaków w obrębie miejsca realizacji inwestycji. Projektowane prace budowlane i pogłębiarskie nie wpłyną negatywnie na zachowanie zimowisk ptaków, ponieważ w obszarze przedsięwzięcia zimowiska nie występują. Istniejące falochrony są natomiast podczas migracji wiosennej i jesiennej miejscem odpoczynku dla wielu gatunków ptaków, głównie z rzędu siewkowatych, wśród których występują gatunki znajdujące się na liście I załącznika Dyrektywy Ptasiej oraz

umieszczone w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Zachowanie falochronów lub ich rozbudowa jest dla tej sytuacji zjawiskiem korzystnym. Ze względu na nieznaczną wysokość falochronów powodują one i nie będą powodować negatywnych, trwałych skutków w szlakach migracji ptaków.

Przeprowadzone obserwacje potwierdzają, że zarówno na obszarze potencjalnej inwestycji, jak i w jej rejonie nie stwierdzono w okresie ostatnich trzech lat (okres prowadzenia obserwacji i zbierania danych) obecności ssaków morskich oraz innych gatunków wędrownych ważnych dla morskiego środowiska przyrodniczego i istotnych z punktu widzenia obowiązujących obecnie w naszym kraju regulacji prawnych. Jednak wobec wielu informacji o pojawianiu się ssaków morskich u polskiego wybrzeża, ich obecności w pobliżu Portu w Mrzeżynie nie można całkowicie wykluczyć. W okresie budowy obiektów hydrotechnicznych zagrożeniem dla morświnów i fok są dźwięki o różnej częstotliwości i natężeniu, wytwarzane w trakcie prac hydrotechnicznych oraz hałas, którego źródłem są statki. Główne natężenie zakłóceń akustycznych w czasie prowadzenia budowy znajduje się zwykle w obrębie częstotliwości poniżej 1 kHz. Dla morświnów częściowo potwierdzoną częstotliwością dolegliwych dźwięków jest poziom częstotliwości wyższych niż 1 kHz. Natomiast foki są bardziej wrażliwe zarówno na niższe natężenie dźwięków, jak i ich niższe częstotliwości. Ze względu na to, że planowana inwestycja znajduje się w sąsiedztwie istniejącego toru wodnego, (hałas generowany statki) pojawienie się morświnów i fok jest znacznie ograniczone. Czynnikiem, który również wpływa negatywnie na pojawienie się ssaków morskich jest podrywanie osadów dennych i w konsekwencji zmętnienie wody, utrudniające wypłaszanie oraz chwytanie ryb. Stąd wpływanie ssaków do akwenu Portu w Mrzeżynie ograniczonego falochronami wydaje się nieprawdopodobnym. Tym bardziej, że zwierzęta te unikają w naturalny sposób wód zamkniętych o nieco zmienionej dynamice, tj. niepoddawanych prądom morskim. Z tego też względu nie zachodzi konieczność podejmowania działań zabezpieczających.

Mając na uwadze poniższe fakty:

- brak występowania w obszarze inwestycji szczególnych zasobów szaty roślinnej, a zwłaszcza siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt wyszczególnionych w załączniku I i II do Dyrektywy Siedliskowej stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000;
- brak miejsc gniazdowania i rozrodu podlegających ochronie prawnej gatunków zwierząt, w tym głównie gatunków ptaków wyszczególnionych w załączniku II do Dyrektywy Ptasiej;
- brak siedlisk ważnych dla ochrony bioróżnorodności gatunków płazów, gadów, ptaków i ssaków;
- obszar portu i wejście do niego nie jest barierą przestrzenną mogącą zakłócić przebieg migracji gatunków ptaków

stwierdza się, że planowana inwestycja nie wywrze znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, a zwłaszcza na cel i przedmiot ochrony w tych obszarach.

Przedmiotowa inwestycja nie narusza integralności obszarów Natura 2000, bowiem nie ma wpływu na zmianę powierzchni obszarów, obecność istotnych gatunków i siedlisk przyrodniczych (chronionych, jak i mających dla tych chronionych znaczenie) oraz stan ich zachowania i ochrony, obecność i dostępność istotnych elementów siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków (np. żerowisk, schronień, tras wędrówek), warunki ekologiczne, w tym parametry fizyczne i chemiczne (np. stosunki wodne), funkcjonalne połączenia i związki istniejące na obszarach Natura 2000 i ich dynamikę przebiegu, wszelkie procesy ekologiczne

zachodzące w ekosystemach, stopień jednolitości siedlisk bowiem nie wprowadza jakiegokolwiek ich fragmentacji, a także obecność i natężenie czynników i oddziaływań szkodliwych w czasie eksploatacji.

Inwestycja nie wpłynie również na spójność całej sieci obszarów Natura 2000 i nie będzie zagrażać zachowaniu lub odtworzeniu wszystkich chronionych w ramach sieci na terenie Wspólnoty gatunków i siedlisk przyrodniczych w całym ich naturalnym zasięgu.

Mając na uwadze brak występowania w miejscu realizacji inwestycji siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których zostały wyznaczone powyższe obszary Natura 2000, a także brak stwarzania zagrożeń wyszczególnionych w SDF dla ww. obszarów, stwierdza się brak negatywnego wpływu na ostoje, w granicach których realizowana będzie inwestycja. Ponadto inwestycja ze względu na swój charakter i lokalizację nie naruszy struktury obszarów Natura 2000 oraz ich spójności i integralności.

Przeprowadzając analizę oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, tutejszy organ na podstawie przeprowadzonych analiz, ocenił możliwość wpływu inwestycji na poszczególne komponenty środowiska. Poza oddziaływaniem na komponenty przyrodnicze środowiska, określił również uciążliwość powodowaną emisją odpadów, emisją zanieczyszczeń do powietrza, hałasu do środowiska, a także oddziaływanie inwestycji na środowisko wodne.

Jak wynika z treści raportu, realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała wykorzystania surowców, materiałów, paliw oraz energii w ilościach niezbędnych na potrzeby budowy. W związku z powyższym oddziaływanie na środowisko w fazie budowy wynikać będą głównie z zapylenia, emisji hałasu i drgań od środków transportu i sprzętu budowlanego, emisji zanieczyszczeń z silników tych urządzeń.

Biorąc pod uwagę istniejące uwarunkowania, związane z zagospodarowaniem terenu, przeanalizowano wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach sąsiednich zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji inwestycji. Analiza klimatu akustycznego w rejonie planowanej inwestycji wykazała, że w trakcie realizacji budowy wejścia do portu wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą: kafarów wbijających pale, kotwy oraz ścianki szczelne metodą udarową, dźwigów, w tym dźwigów pływających oraz holowników, węzłów betoniarskich, pogłębiarek, agregatów, pomp i innych urządzeń oraz maszyn pomocniczych, a także ruchem transportu dowożącego materiały budowlane. Najwyższy poziom hałasu będzie jednak emitowany podczas prac kafarów (wibromłotów) wbijających stalowe pale, kotwy i ścianki szczelne w dno morza (o ile takie maszyny będą stosowane). Związany jest on z pracą silników, napędów hydraulicznych oraz samym udarem. Ponadto wysoki poziom hałasu emitowany jest także podczas pracy dźwigów, holowników przemieszczających barki i szalandy, podczas pracy węzłów betoniarskich oraz podczas pracy pogłębiarek. Prace wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu (o wysokim poziomie emisji hałasu) mogą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocnej, dlatego prace te powinny być prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Ogólnie jednak wpływ na stan klimatu akustycznego w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie przejściowy. Budowa przedsięwzięcia może nakładać się w czasie z innymi planowanymi na tym obszarze i w jego sąsiedztwie przedsięwzięciami związanymi z modernizacją całego Portu w Mrzeżynie. W razie nakładania się harmonogramów prac związanych z budową wejścia do portu i innymi planowanymi inwestycjami związanymi z modernizacją portu spodziewać się należy kumulacji oddziaływania realizowanych inwestycji

na środowisko w zakresie emisji gazów do powietrza i emisji hałasu. W związku z powyższym, w czasie prowadzenia prac budowlanych wykonawca winien przewidzieć następujące działania ochronne:

- stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię zamierzonych prac (szczególnie w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej),
- stosować sprawny technicznie sprzęt odpowiadający współczesnemu stanowi techniki,
- zaplecze wykonawstwa (bazy sprzętu) lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych,
- w rejonie zabudowy mieszkaniowej prace emitujące hałas prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Na etapie realizacji inwestycji w związku z koniecznością wykonania zamierzonych prac budowlanych, pojawi się również emisja zanieczyszczeń do powietrza. Z zakresu robót wynika, że prace składające się na omawianą inwestycję związane z przebudową wejścia do portu, prowadzone będą przy użyciu: specjalistycznych maszyn przeznaczonych do robót hydrotechnicznych (kafary, wibromłoty, dźwigi), jednostek pływających (holowniki, barki, pływające węzły betoniarskie), środków transportu (samochody ciężarowe i specjalistyczne, np. wywrotki, betonowozy), sprzęt do robót instalacyjnych (żurawie, spawarki), lądowe węzły betoniarskie. W związku z powyższym na etapie realizacji inwestycji należy liczyć się z występowaniem ujemnych oddziaływań w postaci:

- zwiększonej emisji zanieczyszczeń gazowych, zawartych w spalinach maszyn i jednostek pływających pracujących w rejonie budowy falochronów i nabrzeża zarówno w miejscu prowadzonej budowy, jak i w przyległym rejonie bezpośredniego zaplecza budowy (np. dostawy materiałów),
- zwiększonej ilości pyłów, wynikającej z dostaw i stosowania na terenie inwestycji materiałów sypkich i pylistych oraz ruch pojazdów po terenie budowy i w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Zarówno pyły unoszące się z miejsc magazynowania materiałów budowlanych i z pojazdów przewożących materiały na plac budowy, jak i spaliny z silników koncentrować się będą na niewielkiej powierzchni. W związku ze skupieniem prac na małym obszarze, zasięg ich oddziaływania będzie niewielki. Jednak w celu dodatkowej ochrony powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji, w orzeczeniu niniejszej decyzji zostały określone warunki, do których przestrzegania zobligowane są ekipy budowlane prowadzące zamierzone roboty budowlane. Wymienione uciążliwości związane będą ściśle z okresem budowy i znikną wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych. Poprzez rozłożenie prac w czasie emisja nie będzie stanowić istotnego zagrożenia dla środowiska. Po zakończeniu budowy w okresie eksploatacji oddziaływanie inwestycji, na jakość powietrza atmosferycznego w tym w rejonie będzie wpływać jedynie ruch statków.

Prace budowlane będą źródłem powstania odpadów budowlanych, w tym: odpadów materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 17 01 01 odpadów betonu, 17 01 02 gruzu ceglanego, 17 01 03 odpadów innych materiałów ceramicznych, 17 01 07 zmieszanych odpady z betonu i gruzu, 17 01 81 odpadów z remontów i przebudowy dróg. W związku z koniecznością wytworzenia ww. odpadów, ich wytwórca powinien w pierwszej kolejności poddać je odzyskowi poprzez ich odpowiednie zagospodarowanie w miejscu lokalizacji inwestycji, dlatego też część odpadów zostanie zagospodarowana na placu

budowy, pod niwelację terenu. Odpady, których nie będzie można wykorzystać na placu budowy, należy przekazać odpowiednim podmiotom posiadającym uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami. Ponadto na etapie realizacji inwestycji mogą pojawić się również odpady powstałe w trakcie eksploatacji używanych maszyn i urządzeń. Podczas trwania robót budowlanych będą wytworzone nieznaczne ilości odpadów komunalnych (np. opakowania po żywności, butelki po wodzie spożywanej przez robotników), należy je magazynować w kontenerze na odpady przekazywać uprawnionej firmie.

Na etapie realizacji, w wyniku wykonania prac podczyszczeniowych, związanych z przebudową wejścia do portu i pogłębienia toru wodnego, powstaną także osady z pogłębiania. Roboty czerpalne wykonywane będą z wody koparką chwytakową, następnie osady bezpośrednio po wydobyciu będą ładowane na środki transportu wodnego i przewiezione na miejsce odkładu – wyznaczone kłapowisko w morzu, w okolicy m. Międzyzdroje

Dane przedstawione przez Instytut Budownictwa Wodnego PAN wskazuje, że brzeg po stronie wschodniej wymagał będzie zasilania. W związku z tym inwestor rozważa również możliwość zasilania plaży urobkiem wydobytym z prac pogłębiarskich.

Biorąc pod uwagę rozwiązania dot. gospodarki wodno - ściekowej, inwestor zobowiązany jest do zapewnienia właściwego funkcjonowania tego typu gospodarki oraz podjęcia stosownych działań, które zminimalizują możliwość zagrożenia wód powierzchniowych zanieczyszczeniami powstającymi w związku z eksploatacją inwestycji. W fazie budowy gospodarka wodno-ściekowa realizowana będzie jedynie na terenie zorganizowanego zaplecza budowy z częścią socjalną dla pracowników. Z uwagi na wrażliwość omawianego środowiska wodnego oraz konieczność ochrony zasobów wodnych, należałoby zlokalizować zaplecze budowlane z dala od wód powierzchniowych. W trakcie realizacji inwestycji w wyniku pracy ekip budowlanych, zostanie wytworzona niewielka ilość ścieków sanitarnych. Ścieki te ujmować będą pomieszczenia sanitarne przeznaczone w okresie budowy dla pracowników. Z kolei na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni falochronów powierzchniowo. Budowa obiektów i ich późniejsza eksploatacja związanych z wejściem do portu nie będzie miała więc negatywnego wpływu na wody powierzchniowe.

Planowana inwestycja nie wpłynie również negatywnie na stan czystości rzeki Regi, bowiem inwestycja realizowana będzie poniżej jej ujścia. Zagrożeniem dla ekosystemów rzeki Regi w dolinie, w strefie ujścia jest jej zamulanie. Powodować może ono spiętrzenia wody i zalewanie ekosystemów dolinnych, co doprowadzić może do ich zniszczenia, jednak realizacja przedmiotowej inwestycji zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji, przeciwdziałanie zamulaniu ujściowego odcinka rzeki w trakcie eksploatacji portu, co ograniczy intensywność wylewu i pozwoli zachować obecną postać i stan zachowania ekosystemów dolinnych.

W rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 25, poz. 150), planowana inwestycja, nie należy do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia awarii przemysłowej. Nie mniej jednak, jak w przypadku każdej inwestycji, na etapie realizacji, mogą wystąpić sytuacje awaryjne. Sytuacje te związane mogą być z awariami wykorzystywanych maszyn oraz pojazdów pracujących i dowożących materiały na plac budowy. W takich sytuacjach mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska wodnego. Dlatego też w

celu wyeliminowania możliwości wystąpienia tego rodzaju zagrożenia w orzeczeniu niniejszej decyzji zostały określone warunki, których zarówno wnioskodawca, jak i wykonawcy poszczególnych robót powinni przestrzegać, aby nie dopuścić do wystąpienia tego rodzaju zagrożenia. Mając powyższe na uwadze, należy zastosować właściwą organizację pracy przy przestrzeganiu reżimów mających na celu wyeliminowanie tego typu zagrożenia. W celu uniknięcia awarii należy prowadzić prace budowlane pod nadzorem, sprawdzić zgodność wykonawstwa z projektem budowlanym, prowadzić ciągłą kontrolę pracy poszczególnych urządzeń, prowadzić kontrolę jakości pracy i przestrzegania przepisów bhp.

Mając na uwadze fakt, iż przyjęte rozwiązania koncepcyjne w zakresie oddziaływania na środowisko nie ulegną zmianom na etapie opracowywania projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji oraz fakt, iż przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne nie przyczynią się do przekroczenia standardów jakości środowiska, organ stwierdził, że nie występują przesłanki, które potwierdziłyby, że inwestycja wymaga przeprowadzenia procedury ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w związku z tym, organ postanowił odstąpić od tego obowiązku.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów obszar objęty inwestycją pozbawiony jest występowania obiektów zabytkowych podlegających ochronie konserwatorskiej. W związku z powyższym zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na dobra materialne, krajobraz kulturowy i zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w skali lokalnej i ponadlokalnej.

Rozpatrując możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, tutejszy organ stwierdził, że w przypadku planowanego przedsięwzięcia, według analizy przeprowadzonej w niniejszym raporcie, ponadnormatywne oddziaływania nie będą występowały poza granicami kraju ze względu na dużą odległość od granicy państwa.. Brak przekroczenia standardów jakości środowiska w związku z planowaną inwestycją, potwierdza, iż nie przewiduje się wystąpienia potencjalnego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko i przeprowadzania postępowania w tym zakresie.

Mając na uwadze fakt, iż planowane przedsięwzięcie, przy zachowaniu warunków określonych w niniejszej decyzji oraz prowadzeniu prac zgodnie z przepisami ochrony przyrody i ochrony środowiska, organ orzekł jak w sentencji.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o następujące przepisy:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.) stwierdzający, iż w organ administracji załatwia sprawę przez wydanie decyzji
- art. 71 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm) stwierdzającego, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia,

- art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c i art. 75 ust. 7 ww. ustawy stwierdzające, że organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia na wodach morskich, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska,
- art. 79 ust 1 ww. ustawy określający, iż przed wydaniem decyzji środowiskowej organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego prowadzi ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- § 3 ust. 1, pkt 64 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – „wały ochronne, nabrzeża, pirsy lub inne konstrukcje ochronne lub zmieniające linię wybrzeża morskiego, z wyłączeniem ich konserwacji i rekonstrukcji”.

Niniejsza decyzja posiada załącznik nr 1 „Charakterystyka przedsięwzięcia”

Pouczenie

Od niniejszej decyzji Stronom służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od daty jego doręczenia.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
dr Przemysław Łagodzki

Otrzymują:

- ① Urząd Morski, Pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin
2. Gmina Trzebiatów, ul. Rynek 1, 72-320 Trzebiatów

Załącznik nr 1 do

decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 4 lutego 2011 r., znak: WOOŚ-TŚ.4211.4.2011AC

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wejścia do portu w Mrzeżynie.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę wejścia do portu w m. Mrzeżyno, w skład tej infrastruktury wchodzi: falochrony (wschodni i zachodni), umocnienie brzegu wraz z nabrzeżem Odpraw Granicznych oraz tor podejściowy z morza i tor w porcie.

W ramach przedmiotowej inwestycji zakłada się:

- budowę nowych falochronów w porcie Mrzeżyno,
- przebudowę obecnie istniejącego falochronu wschodniego,
- modernizację istniejącego umocnienia wschodniego brzegu rzeki Regi oraz istniejącego nabrzeża Odpraw Granicznych,
- modernizację torów wodnych podejściowych do portu, w celu przywrócenia warunków nawigacyjnych umożliwiających bezpieczny dostęp do portu.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że port w Mrzeżynie jest głównie zapiaszczany rumowiskiem morskim wnoszonym przez falowanie i morski prąd przydenny. Zasadniczym czynnikiem powodującym zapiaszczanie wejścia portowego są zbyt krótkie falochrony, w związku z tym powstająca płycizna przy falochronie wschodnim stopniowo rozrasta się zamykając wejście do portu. Głębokości nawigacyjne utrzymują się jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie falochronu zachodniego. W rezultacie wchodzenie do portu jest trudne, wymaga „trzymania się” wewnętrznej strony zachodniego falochronu.

W ramach planowanej inwestycji Urząd Morski zamierza podjąć działania, mające na celu poprawę bezpieczeństwa, warunków postoju i obsługi statków rybackich w morskim porcie rybackim Mrzeżyno, poprzez przebudowę infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony Morza Bałtyckiego. Obecne wejście do portu w Mrzeżynie często jest bardzo spłycone przenoszonym przez fale i prądy piaskiem, co uniemożliwia bezpieczne wchodzenie kutrów i jachtów do portu. Nowa konstrukcja falochronów będzie zapobiegać występowaniu spłyceń i zapewni odpowiednie głębokości na wejściu do portu co umożliwi prawidłową jego eksploatację. W wyniku realizacji projektu stworzone zostaną warunki do rozwoju funkcji portowych poprzez zapewnienie dostępu do portu od strony Morza Bałtyckiego. Przez poprawę infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zostaną także poprawione warunki pracy sektora rybackiego, który uzyska podstawy do zrównoważonego rozwoju.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie zarówno na lądzie, jak i obszarach morskich, na działkach nr: 387/1, 51/1, 10/7, 10/5 i 10/4 zlokalizowanych w obrębie Mrzeżyno 1 i na działkach nr: 151/9, 151/10 403 i 51/1 zlokalizowanych w obrębie Mrzeżyno 2.

W związku z realizacją inwestycji, wystąpi krótkotrwałe oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska związane głównie z koniecznością wykonania prac budowlanych. W związku z powyższym wykonanie zamierzonych prac może wiązać się z koniecznością powstania emisji do środowiska, w tym: emisji zanieczyszczeń do powietrza związanej z wykorzystaniem na etapie realizacji niezbędnych maszyn napędzanych silnikami spalającymi olej napędowy.

Ponadto w związku z koniecznością wykonania prac budowlanych zostaną wytworzone odpady budowlane, które w miarę możliwości powinny zostać zagospodarowane w miejscu realizacji inwestycji. Konserwacja urządzeń i ewentualne sytuacje awaryjne mogące wystąpić w czasie wykonywania zamierzonych prac głównie na etapie eksploatacji inwestycji, mogą być również źródłem takich odpadów jak sorbenty, czy odpady komunalne. Źródłem odpadów będą również planowane prace pogłębiarskie, które przyczynią się do powstania osadów z pogłębiania. Roboty czerpalne wykonywane będą z wody koparką chwytakową, następnie osady bezpośrednio po wydobyciu będą ładowane na środki transportu wodnego i przewiezione na miejsce odkładu – wyznaczone kłapowisko w morzu, w okolicy m. Międzyzdroje. Inwestor rozważa również możliwość zasilania plaży urobkiem wydobytym z prac pogłębiarskich.

Etap realizacji będzie wiązał się również z emisją hałasu do środowiska w związku z wykorzystaniem maszyn stanowiących źródło zwiększonej mocy akustycznej. Źródłem zwiększonej mocy akustycznej będzie praca: kafarów wbijających pale, kotwy oraz ścianki szczelne metodą udarową, dźwigów, w tym dźwigów pływających oraz holowników, węzłów betoniarских, pogłębiarek, agregatów, pomp i innych urządzeń oraz maszyn pomocniczych, a także ruch transportu dowożącego materiały budowlane.

W fazie budowy gospodarka wodno-ściekowa realizowana będzie jedynie na terenie zorganizowanego zaplecza budowy z częścią socjalną dla pracowników. Z uwagi na wrażliwość omawianego środowiska wodnego oraz konieczność ochrony zasobów wodnych, należałoby zlokalizować zaplecze budowlane z dala od wód powierzchniowych. W trakcie realizacji inwestycji w wyniku pracy ekip budowlanych, zostanie wytworzona niewielka ilość ścieków sanitarnych. Ścieki te ujmować będą pomieszczenia sanitarne przeznaczone w okresie budowy dla pracowników. Z kolei na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni falochronów powierzchniowo. Budowa obiektów i ich późniejsza eksploatacja związanych z wejściem do portu nie będzie miała więc negatywnego wpływu na wody powierzchniowe.

Powyższe oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska będzie krótkotrwałe i głównie związane będzie z koniecznością wykonania zamierzonych prac na etapie realizacji inwestycji. Jak wynika z przeprowadzanych analiz przy zastosowaniu odpowiedniej organizacji zamierzonych prac oraz przy zachowaniu reżimów technologicznych, inwestycja nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska i nie pogorszy stanu środowiska naturalnego.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstania uciążliwości przejawiających się zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego, powstaniem ścieków, odpadów, czy emisją hałasu do środowiska.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
dr Przemysław Łagodzki

Urząd Morski w Szczecinie	
KANCELARIA OGÓLNA	
Wpł. dnia	09.02.2011
Nr	12-4
Znak:	