

**D E C Y Z J A**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.) - dalej jako ustawa kpa, oraz art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84, art. 5 ust. 1 i 2 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. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) - dalej jako ustawą ooś, po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., w imieniu której występuje Pełnomocnik Łukasz Gontarz w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie”, zlokalizowanego na dz. nr 95/3 i 19/4 obręb 1084.

**stwierdzam**

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie”.**

**Uzasadnienie**

W dniu 27.09.2022 r. - Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., w imieniu której wystąpił Pełnomocnik Łukasz Gontarz w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie”.

Do wniosku załączono zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną przez Zespół mgr. inż. Pawła Molendy jako Pracownia Ochrony Środowiska z siedzibą w Szczecinie (Szczecin, 26 września 2022), zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy ooś wraz z jej zapisem w formie elektronicznej, w odpowiedniej ilości sztuk;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wersji elektronicznej;
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren na którym realizowane będzie przedsięwzięcie;
- opłatę skarbową za decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach;
- upoważnienie dla Łukasza Gontarza wraz z opłatą skarbową za udzielone pełnomocnictwo.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy ooś - organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Prezydent Miasta Szczecin, który na podstawie dostarczonych dokumentów stwierdził co następuje:

Informacja o wniosku została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin.

Z rozpoznania przedłożonych dokumentów wynika, że planowane przedsięwzięcie 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), należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i kwalifikowane jest na podstawie: §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, do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów; w związku z: §3 ust. 2 pkt. 1 - polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt.

Organ ustalił strony postępowania zatem zawiadomieniem z dnia 06.10.2022 r. znak: WOŚr-VII.6220.1.43.2022.MR zostały one poinformowane o wszczęciu postępowania administracyjnego, prawie czynnego udziału w każdym stadium postępowania możliwości zapoznania się z dokumentami dotyczącymi sprawy oraz składania uwag i wniosków.

W trakcie postępowania Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag.

Dla terenu przedmiotowego przedsięwzięcia obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” przyjętego Uchwałą Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14.12.2010 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 2 poz. 34 z dnia 13.01.2010 r.). Część działki nr 95/3 obręb 1084 na której zostanie zrealizowana inwestycja znajduje się w terenie elementarnym S.M.7001.PUw dla którego określona została w miejscowym planie funkcja przeładunkowo-składowa z dostępem do akwenów żeglownych, usługi logistyczne, terminal kontenerowy z funkcjami towarzyszącymi, również z przeznaczeniem na funkcję nabrzeża przeładunkowo-składowego z dopuszczeniem zmiany przebiegu linii brzegowej, budowę, rozbudowę i przebudowę nabrzeża – nabrzeże utwardzone.

Cześć działki nr 19/4 obręb 1084 znajduje się w granicach terenu elementarnego o symbolu S.M.7026.PUw,PU o ustaleniach funkcja produkcyjno-bazowo-składową, przeładunkowa, terminal kontenerowy, z funkcjami towarzyszącymi, nabrzeże przeładunkowo-składowe z dopuszczeniem zmiany przebiegu linii brzegowej, budowę, rozbudowę, przebudowę nabrzeża – nabrzeża utwardzone.

Planowana Przebudowa rampy ro-ro przy na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie - nie jest sprzeczna z zapisami wyżej wymienionego planu, co potwierdziła wewnętrzna opinia tut. organu uzyskana z Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Szczecin z dnia 13.10.2022 r. znak: WAI-B-II.6724.3. 78.2022.JK.

W wezwaniu z dnia 28.10.2022 r. na podstawie art. 50 ustawy kpa – organ wezwał pełnomocnika Inwestora o następujące kwestie: podanie parametrów oraz tonażu jednostek cumujących przy nabrzeżu Przejściowym, wyjaśnienie, w którą stronę zostanie rozbudowana istniejąca rampa, wyjaśnienie z czego wynika różnica w skróceniu nabrzeża o maksymalnie 15 m jeżeli rampa ro-ro ma zostać poszerzona o 7 m oraz przedstawienie jakie pojazdy poruszają się po układzie komunikacyjnym dojazdu do rampy oraz po rampie.

W dniu 14.11.2022 r. pełnomocnik Wnioskodawcy przedłożył wyjaśnienia o powyższe kwestie.

Następnie organ podjął czynności do ustalenia czy dla planowanego przedsięwzięcia należy przeprowadzić ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co stwierdza się w postanowieniu wynikającym z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, ale po zasięgnięciu, na podstawie art. 64 ust.1 ustawy o.o.ś., opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, właściwego organu inspekcji sanitarnej, organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy, oraz po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz.U. z 2014 r., poz. 1169) stwierdzono, że projektowana inwestycja nie ma obowiązku uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, wydał postanowienie w dniu 08.12.2022 r. znak: WONS.4220.483.2022.BO w którym wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę skalę oraz zakres przedsięwzięcia, oraz że planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze.

Ponieważ organem właściwym w sprawie wydania opinii wodnoprawnej był właściwy Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW Wody Polskie zatem wyraził opinię znak: SZ.RZŚ.4360.1.39.2022.EB, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie określając warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko wodno-gruntowe. Opinia została uzasadniona tym, że przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie stanu ekologicznego i stanu chemicznego JCW powierzchniowych oraz stanu ilościowego i chemicznego JCW podziemnych. Warunki jakie wskazał powyższy organ były tożsame z rozwiązaniami chroniącymi środowisko jakie wskazał w KIP Wnioskodawca, zatem organ nie powielał ich w niniejszej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie w dniu 08.12.2022 r. wydał opinię sanitarną znak: GS-Sz-ONS.ZNS.403.7.2022 w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego uzasadniając, że na podstawie przedłożonej dokumentacji wynika iż realizacja zamierzenia nie powinna naruszyć warunków higienicznych oraz stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzi.

Prezydent Miasta Szczecin po dokonaniu analizy zgromadzonej dokumentacji, biorąc pod uwagę wnioski, kartę informacyjną, otrzymane opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie i Regionalnego Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, mając na uwadze uwarunkowania art. 63 ust. 1 ustawy o oś. tj. rodzaj, cechy, i skalę przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczania oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków, roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000 nie nałożył obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, postępowanie w przedmiotowej sprawie nie wymagało zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa.

Ponieważ w toku postępowania nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś. niniejszej decyzji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a organ odstępując od oceny kierował się następującymi uwarunkowaniami:

#### I. Rodzajem i charakterystyką przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w obrębie istniejącego portu morskiego w Szczecinie, którego częścią jest nabrzeże Przejściowe (część nabrzeża Spółdzielczego). Będzie ono realizowane w części lądowej, bez ingerencji w wody morskie. Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów korzystających z rampy ro-ro, poprzez jej poszerzenie z istniejących 25 m do projektowanych 32 m. Przy przebudowywanym nabrzeżu przewiduje się cumowanie jednostek pływających o maksymalnym tonażu 25 000 t. Realizacja przedsięwzięcia mieści się w zakresie maksymalnej ilości statków mogących cumować przy nabrzeżu Przejściowym, w związku z tym nie zwiększy ilości statków mogących cumować jednocześnie przy nabrzeżu. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano:

- rozbiórkę zachodniej krawędzi rampy,
- rozbiórkę płyty nabrzeża Spółdzielczego - Przejściowego na długości maksymalnie 15 m, na której wykonane zostanie poszerzenie istniejącej rampy,
- wprowadzenie nowych pali fundamentowych w miejscu rozebranej płyty nabrzeża, pale stanowiąc będąc posadowienie fragmentu rampy stanowiącego jej poszerzenie,
- wykonanie płyty żelbetowej, jako przedłużenia rampy,
- poszerzenie drogi dojazdowej do rampy,
- przełożenie sieci elektroenergetycznej wraz z przebudową (skróceniem) sieci kanalizacji deszczowej.

Investycja zostanie zlokalizowana w granicach działek ewidencyjnych nr 19/4 i nr 95/3 obręb 1084 Szczecin o łącznej powierzchni 24 886 m<sup>2</sup>. W wyniku prac polegających na poszerzeniu rampy ro-ro, skróceniu ulegnie nabrzeże Przejściowe o maksymalnie 15 m. Pochylnia ro-ro dla przeładunku drobnicy zjednostkowanej zlokalizowana jest w południowo - wschodnim narożniku Kanału Dębickiego pomiędzy nabrzeżem Fińskim a Przejściowym. Poza granicami tej rampy i w zakresie lokalizacji przedsięwzięcia, znajdują się niezabudowane grunty, które w części są porośnięte przez roślinność niską.

Na etapie budowy przedsięwzięcia źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów do powietrza będą maszyny budowlane wykorzystywane przy budowie obiektów budowlanych, pojazdy transportujące materiały budowlane oraz transport i przechowywanie sypkich materiałów budowlanych. Ze względu na charakter prac budowlanych, możliwe jest wystąpienie następujących oddziaływań: zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach (dwutlenek węgla, tlenek węgla, tlenek azotu, związki siarki, związki ołowiu, węglowodory i ich pochodne), zwiększona ilość pyłów związana z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów oraz intensywniejszym ruchem pojazdów po terenie budowy. Będzie to emisja niezorganizowana. Zgodnie z zapisami karty informacyjnej przedsięwzięcia, lokalizacja zaplecza budowlanego, miejsca postoju maszyn oraz

magazynowanie materiałów budowlanych będą zorganizowane w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi. Plac budowy będzie zraszany wodą zależnie od potrzeb, skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie i ziemię z wykopów przykrywane będą plandekami, a prędkość poruszania się pojazdów zostanie ograniczona. Stosowane będą wyłącznie maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym. Na etapie budowy przedsięwzięcia, w celu zapobieżenia emisji zanieczyszczeń do wód i gruntu stosowany będzie sprawny sprzęt, spełniający standardy techniczne. Prace wykonywane w bezpośrednim sąsiedztwie wód Kanału Dębickiego będą prowadzone ze szczególną starannością, tak, aby wykluczyć przedostanie się zanieczyszczeń (stałych i ciekłych) do środowiska wodnego. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do cieku inwestor niezwłocznie usunie z powierzchni wody zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami. W przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych z maszyn lub pojazdów, zastosowane będą odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do wód i do ziemi. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych odbędzie się ich mechaniczne zbieranie z powierzchni wody oraz zastosowane będą sorbenty. Część wydobytej podczas prac gleby zostanie wykorzystana do celów budowlanych w stanie naturalnym (np. zasypianie wykopów oraz niwelacji terenu). Woda do celów budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie dostarczana beczkowozami lub będzie pobierana z sieci wodociągowej, a do celów spożywczych dla pracowników dostarczana będzie w butelkach. Wody opadowe będą spływały z terenu inwestycji do gruntu w sposób naturalny - infiltracja. Ścieki bytowe w ilości 0,5 m<sup>3</sup>/d z zaplecza budowy będą gromadzone w przenośnych toaletach (typu „toi-toi”), a ich odbiór będzie realizowany przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia. Powstające w trakcie budowy odpady będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego pojemnikach, po czym sukcesywnie wywożone z placu budowy. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się powstanie takich odpadów jak: opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania z drewna, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, gruz ceglany, zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia, odpady z remontów i przebudowy dróg, tworzywa sztuczne, aluminium, żelazo i stal, mieszaniny metali, kable, gleba i ziemia, w tym kamienie, zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu, niesegregowane odpady komunalne. Wszystkie odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą zagospodarowane przez wykonawców robót budowlanych i montażowych oraz wywożone. W trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych będą występować okresowe oddziaływania akustyczne, których źródłem będą głównie pracujące maszyny i pojazdy transportujące materiały budowlane. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu w okresie realizacji, decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Zależne to będzie od fazy realizowanych prac budowlanych, a przede wszystkim używanych przez wykonawcę robót narzędzi oraz eksploatowanego parku maszynowego. Największym (choć krótkookresowym) źródłem hałasu będą prace rozbiórkowe oraz prace ziemne związane z przygotowaniem placu budowy. Źródłem hałasu będzie wówczas praca ciężkiego sprzętu, dźwigów, koparek oraz ruch pojazdów. Będą to okresy intensywnej emisji hałasu o charakterze przejściowym, krótkotrwałym, a znaczące źródła emisji hałasu - pracujący sprzęt mechaniczny, przemieszczać się będą wraz z postępem prac i ustaną po zakończeniu realizacji inwestycji.

W celu ograniczenia odczuwalnych przez człowieka uciążliwości związanych z ponadnormatywnym hałasem prace budowlane należy w miarę możliwości prowadzić w porze dziennej, ograniczając ich pracę w godzinach wieczornych. Takie rozwiązanie narzucił sobie Wnioskodawca w Karcie informacyjnej, aby oddziaływanie w powyższym zakresie ograniczyć do niezbędnego minimum.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego będą przypyływające/odpyływające statki, pojazdy i maszyny wykorzystywane w procesie załadunku/rozładunku, pojazdy odbierające przewożone towary. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany. Oddziaływania te będą wiązały się ze zwiększoną emisją zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach (dwutlenek azotu, związki siarki, pył). W trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki bytowe ani ścieki technologiczne. Wody opadowe i roztopowe po podczyszczeniu w osadniku piasku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzane będą do Basenu Dębickiego, według pozwolenia wodnoprawnego. W fazie eksploatacji powstawać będą głównie odpady komunalne zaliczane do grupy 15 oraz 20 katalogu odpadów i będą to: opakowania z papieru i tektury, pakowania z tworzyw sztucznych, zmieszane odpady opakowaniowe, niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Wszystkie odpady na terenie przedmiotowej inwestycji będą magazynowane selektywnie, w odpowiednich pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu środowiska i będą przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne

uregulowania prawne w tym zakresie.

Źródłem hałasu podczas eksploatacji rampy będzie ruch pojazdów i maszyn używanych podczas załadunku/rozładunku, ruch statków oraz pojazdów odbierających towary. Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie usytuowana jest ok. 2 km od rampy w kierunku południowym, przy ul. Gdańskiej 11. Budynki mieszkalne przy ul. Górnosławskiej znajdują się na terenie przemysłowym i nie są chronione w tym zakresie. Z tego powodu, ochrona akustyczna polega w tym przypadku na zapewnieniu odpowiednich poziomów hałasu wewnątrz pomieszczeń. Po przeanalizowaniu uwarunkowań lokalizacyjnych oraz charakteru zabudowy stwierdzono, że eksploatacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat akustyczny.

W trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę, nie będą powstawały ścieki bytowe i ścieki technologiczne. Wody opadowe i roztopowe, po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzane będą do wód Basenu Dębickiego i Odry Zachodniej, wylotem WD-56, zgodnie z pozwoleniem wodnoprawnym.

Na terenie przedsięwzięcia nie ma drzew i krzewów. Teren w całości jest przekształcony antropogenicznie i pełni funkcję placu składowego. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, w jego granicach w trakcie badań terenowych nie stwierdzono występowania prawnie chronionych gatunków roślin, bezkręgowców, płazów, gadów, ssaków oraz chronionych siedlisk przyrodniczych. Niemniej na terenie przedsięwzięcia, jak i w jego obrębie odnotowano występowanie dwóch gatunków ptaków podlegających ścisłej ochronie gatunkowej, tj. śmieszki *Chroicocephalus ridibundus* i wróbla *Passer domesticus* oraz dwóch gatunków ptaków podlegających częściowej ochronie gatunkowej tj. sroki *Pica pica* i wrony siwej *Corvus comix*. Stwierdzono też przeloty gołębia grzywacza. W ocenie tut. organu realizacja zaplanowanych prac nie wpłynie negatywnie na populacje wspomnianych gatunków.

Rozbudowa istniejącej rampy nie przewiduje alternatywnych wariantów lokalizacyjnych dla planowanego przedsięwzięcia. Wariantowanie pod względem planowanych do użycia materiałów czy sposobu prowadzenia prac, można rozpatrywać w bardzo wąskim zakresie z uwagi na to, że zarówno materiał jak i technologie robót są określone Normami Technicznymi (PN i ENPN), Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót (WTWOR) oraz innymi obowiązującymi aktami prawnymi.

Przy założeniu, że Wykonawca robót zobowiązany jest spełnić powyższe wymagania można uznać, że wariantowanie inwestycji w tym zakresie nie będzie miało większego znaczenia w kontekście rozpatrywania wpływu na środowisko.

- II. Usytuowaniem przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie, polegające na przebudowie rampy ro-ro, realizowane na nabrzeżu Przejściowym (część nabrzeża Spółdzielczego od strony nabrzeża Fińskiego), graniczy z działką nr 95/15 obręb 1084 Szczecin, stanowiącą Kanał Dębicki portu, sklasyfikowanego w ewidencji gruntów jako grunty podorskimi wodami wewnętrznymi. Inwestorem przedsięwzięcia jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Powierzchnia nabrzeża przekształcona na powierzchnię rampy to nawierzchnia żelbetowa ok. 150-160 m<sup>2</sup>. Powierzchnia utwardzonego gruntu przekształcona w plac/drogę dojazdową do rampy to nawierzchnia betonowa 80-90 m<sup>2</sup>. Parametry statku maksymalnego mogącego cumować do nabrzeża nie ulegną zmianie (zgodnie z analizą nawigacyjną, zaakceptowaną przez Urząd Morski w Szczecinie wynoszą: długość 160,0 m, szerokość 26,09 m, zanurzenie maksymalne 9,90 m). Przewiduje się cumowanie jednostek pływających o maksymalnym tonażu 25 000 t.

Dla działki inwestycyjnej obowiązują zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) przyjętego Uchwałą nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2010 r. nr 2 poz. 34). Zamierzenie nie jest sprzeczne z zapisami ww. planu.

Otoczenie obszaru inwestycji stanowią istniejące obiekty portowo – magazynowe i towarzysząca im infrastruktura nabrzeży w tym drogowa oraz torowa.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, ani na terenach płytkiego zalegania wód podziemnych związanych z ochroną zasobów wód użytkowych.

Projektowana inwestycja nie jest usytuowana w granicach obszarów górskich oraz terenów leśnych, oraz nie znajduje się na terenach ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Natomiast na terenie Portu, gdzie zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie, obowiązują wewnętrzne przepisy w zakresie ochrony wód powierzchniowych, z obszaru tego nie są pobierane wody w ramach chronionych ujęć wód.

Odnosząc się do zagadnień związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym, zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967), należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): Odra od Parnicy do ujścia, kod: PLRW6000211999 oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: PLGW60004.

JCWP Odra od Parnicy do ujścia, kod: PLRW6000211999 to silnie zmieniona część wód. Charakteryzująca się złym stanem ogólnym, słabym potencjałem ekologicznym, stanem chemicznym poniżej stanu dobrego, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Odra w obrębie JCWP, oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na rok 2027. Dla analizowanej JCWP wskazano odstępstwa, które uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

JCWPd kod: PLGW60004, charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych powyżej, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji jak i likwidacji nie spowoduje negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne. Nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych, dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych, dotyczących ochrony wód, zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania.

Miejsce planowanej inwestycji zlokalizowane jest poza obszarami cennymi pod względem przyrodniczym, w tym poza korytarzami ekologicznymi oraz granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 z późn. zm.). Szata roślinna na działce to typowa roślinność, jaka wykształciła się w wyniku działalności człowieka. Biorąc pod uwagę fakt, iż teren inwestycyjny jest już przekształcony, a w jego sąsiedztwie znajdują się obszary, poddane silnej antropopresji, które nie stanowią atrakcyjnych terenów dla bytowania cennych gatunków fauny, należy uznać, że realizacja przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego nie będzie stanowić bariery migracyjnej dla zwierząt oraz nie wpłynie na zmianę istniejącego krajobrazu. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia będzie dopełnieniem istniejącej infrastruktury portowej.

W sąsiedztwie terenu inwestycyjnego znajdują się również tereny przekształcone antropogenicznie. W związku z tym, w przypadku realizacji kilku przedsięwzięć jednocześnie, zachodzi możliwość kumulacji oddziaływań w zakresie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji inwestycji. Niemniej jednak będą to oddziaływania krótkotrwale, ograniczone do terenu inwestycyjnego, które ustąpią po ukończeniu prac. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia na przekształconych antropogenicznie, poza siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań w odniesieniu do elementów przyrodniczych.

Charakter przedmiotowego przedsięwzięcia wyklucza również możliwość wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

III. Rodzajem i skalą możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:

Inwestycja polegać ma na przebudowie rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie", na działkach nr: 95/3, 19/4 w obrębie 1084 Szczecin. Zwiększona szerokość rampy umożliwi sprawniejszy rozładunek i załadunek jednostek pływających cumujących w porcie. Planowane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w obrębie istniejącego portu morskiego w Szczecinie, którego częścią jest nabrzeże Przejściowe (część nabrzeża spółdzielczego) w Kanale Dębickim. Inwestycja polegać będzie na poszerzeniu istniejącej rampy ro-ro, której szerokość użytkowa zostanie zwiększona o 7 m. Jej celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów korzystających z przedmiotowej rampy ro-ro.

Na etapie realizacji planowana inwestycja będzie źródłem odpadów, ścieków bytowych, emisji gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu do środowiska - co stanowi emisję typową dla prac budowlano-montażowych. W trakcie realizacji inwestycji będą powstawać głównie odpady budowlane oraz niesegregowane odpady komunalne. Wszelkie odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych (typu Toi-Toi), których opróżnianie zostanie zlecone specjalistycznym firmom. Emisja gazów, pyłów oraz hałasu będzie miała charakter niezorganizowany. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego związane będą z pracą maszyn i urządzeń (emisja spalin) oraz transportem materiałów sypkich. W celu ograniczenia emisji spalin na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą wyłącznie maszyny i urządzenia sprawne technicznie oraz spełniające obowiązujące normy emisji. Z kolei transport materiałów sypkich i pylących każdorazowo prowadzony będzie przy zastosowaniu plandek lub innego typu osłon. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych prace (w tym również transport materiałów) na etapie realizacji, w miarę możliwości, ograniczone zostaną do pory dnia. Prowadzenie prac nocą zakłada się tylko w przypadku konieczności zachowania ciągłości procesów technologicznych. Należy również zauważyć, że wszelkie niedogodności związane z etapem realizacji będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac.

Eksploracja inwestycji będzie wiązać się w szczególności z emisją hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Wpływ na klimat akustyczny związany będzie z ruchem pojazdów transportujących oraz hałasem powstającym w wyniku pracy instalacji związanej z rozładunkiem i załadunkiem. Przeprowadzona analiza akustyczna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych norm emisji hałasu w odniesieniu do najbliższych terenów chronionych akustycznie. Z kolei wpływ na klimat aerosanitarny będzie ograniczony poprzez właściwą organizację transportu materiałów (zastosowanie plandek lub innego rodzaju osłon) oraz rozwiązania technologiczne instalacji (zastosowanie filtrów). Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego (przeprowadzona w zakresie emisji pyłu PM-10, pyłu zawieszonego PM 2,5, tlenków azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki, benzenu, węglowodorów aromatycznych oraz węglowodorów alifatycznych) również nie wykazała przekroczenia dopuszczalnych stężeń w odniesieniu do obszarów sąsiadujących z terenem inwestycyjnym.

Teren inwestycyjny jest obszarem przemysłowym w całości przekształconym antropogenicznie. W jego granicach brak jest roślinności wykazującej wartość przyrodniczą. Realizacja inwestycji nie będzie wiązać się z wycinką drzew ani krzewów.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza powierzchniowymi formami ochrony przyrody rozumianymi w myśl art. 6 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.), w tym poza obszarami Natura 2000.

Przez wzgląd na skalę i charakterystykę przedsięwzięcia oraz wskazaną odległość wyklucza się negatywny wpływ realizacji i eksploatacji inwestycji na ww. obszar chroniony.

Uwzględniając charakter inwestycji, jej skalę oraz lokalizację w ocenie organu przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, również w ujęciu skumulowanym.

W kontekście wpływu na krajobraz planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze przemysłowym

(jako rozszerzenie aktualnie prowadzonej działalności o zbieżnym charakterze) i wpisywać się będzie w funkcje i krajobraz terenu.

Inwestycja na warunkach przedstawionych w KIP, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji, nie spowoduje negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne oraz nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych, dotyczących ochrony wód, zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie koliduje z ochroną dóbr materialnych ludności.

W fazie realizacji i eksploatacji nie wystąpią oddziaływania mogące pogarszać stan użytkowania gruntów poza granicami lokalizacji terenu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz nie wystąpi pogarszanie warunków zamieszkania ludności poza jego granicami.

Realizacja inwestycji nie stwarza również zagrożenia dla lokalnych warunków klimatycznych. Funkcjonowanie przedsięwzięcia będzie źródłem emisji substancji do powietrza. Oddziaływanie to jednak nie wpłynie na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie lokalizacji przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. Nie wystąpią również znaczące negatywne oddziaływania w zakresie emisji gazów cieplarnianych i w związku z tym nie nastąpi oddziaływanie mogące powodować zmiany klimatu lub nasilenie się takich zmian. Ocenia się, że postępujące zmiany klimatu i jego potencjalne skutki nie będą miały wpływu na planowane przedsięwzięcie.

Na przedmiotowym terenie nie występują żadne dobra kultury ani stanowiska archeologiczne podlegające ochronie na które planowana inwestycja mogła by mieć wpływ, jednakże, jeżeli zostanie odkryty przedmiot, podczas prowadzenia prac budowlanych, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem należy wstrzymać prace oraz powiadomić Konserwatora Zabytków w Szczecinie.

W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się realizacji lub instalacji, maszyn i urządzeń emitujących pola elektromagnetyczne.

Ze względu na rodzaj inwestycji i zastosowane technologie nie przewiduje się wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

W obszarze objętym Inwestycją nie występują osuwiska a przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze terenów zagrożonych ruchami masowymi.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2022 r, poz. 2000 z późn. zm.)

Nie wystąpią zagrożenia związane z negatywnym oddziaływaniem na obiekty i obszary prawnie chronione oraz na zdrowie i życie ludzi.

Organ biorąc pod uwagę powyższe, jak również opinie organów współuczestniczących, stwierdził brak potrzeby wykonania raportu w sprawie oddziaływania na środowisko oraz odstąpił od oceny oddziaływania na środowisko.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, oraz zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a tej samej ustawy w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

Od decyzji służy Stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie, Plac Batorego 4 w Szczecinie, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin, wniesione w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej



oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załącznik: charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.



Z up. PREZYDENTA MIASTA  
*[Signature]*  
 Agnieszka Kuczyńska  
 DYREKTOR  
 Wydziału Ochrony Środowiska

Uiszczono opłatę skarbową w kwocie 205 zł.  
 dnia 26.09.2022  
 -gotówką- nr pokwitowania .....  
 przelewem nr .....  
 nr 20 1020 4795 0000 9302 0277 9429  
 Umi Szczecin  
 Podpis *[Signature]*  
 (imię, nazwisko, stanowisko służbowe)  
 DYREKTOR  
 Wydziału Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Strony postępowania
2. Prezydent Miasta Szczecin - WOŚr a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie
2. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie
3. Dyrektor RZGW PGW Wody Polskie

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
z dnia 2022-01-27 znak: WOŚr-VII.6220.1.43.2022.MR**

Przedsięwzięcie, polegające na przebudowie rampy ro-ro, realizowane na nabrzeżu Przejściowym (część nabrzeża Spółdzielczego od strony nabrzeża Fińskiego), zlokalizowane na działce nr 95/3 i nr 19/4 z obrębu 1084. Inwestorem przedsięwzięcia jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Powierzchnia nabrzeża przekształcona na powierzchnię rampy to nawierzchnia żelbetowa ok. 150-160 m<sup>2</sup>.

Powierzchnia utwardzonego gruntu przekształcona w plac/drogę dojazdową do rampy to nawierzchnia betonowa 80-90 m<sup>2</sup>. Parametry statku maksymalnego mogącego cumować do nabrzeża nie ulegną zmianie (zgodnie z analizą nawigacyjną, zaakceptowaną przez Urząd Morski w Szczecinie wynoszą: długość 160,0 m, szerokość 26,09 m, zanurzenie maksymalne 9,90 m). Przewiduje się cumowanie jednostek pływających o maksymalnym tonażu 25 000 t.

Stan istniejący

Pochylnia ro-ro dla przeładunku drobnicy zjednostkowanej zlokalizowana jest w południowo – wschodnim narożniku Kanału Dębickiego. W sąsiedztwie przedsięwzięcia, znajdują się niezabudowane grunty, które w części są porośnięte przez roślinność niską, nie ma drzew i krzewów. Teren w całości jest przekształcony antropogenicznie, pełni funkcję placu składowego.

Rampę ro-ro stanowi płyta żelbetowa o grubości konstrukcyjnej 0,57 m oparta na pionowych palach z rur stalowych Ø 508/12,5 mm, wypełnionych konstrukcją żelbetową i ścianie szczelnej G62. Pochylnia posiada zmienne pochylenie od 1:6 na progu do 1:8 w części środkowej i 1:10 w pozostałej części płyty.

Stan projektowany

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w części lądowej, bez ingerencji w wody morskie. Rozbudowa będzie polegać na poszerzeniu z 25 m do 32 m rampy ro-ro w porcie w Szczecinie. Poszerzenie realizowane w kierunku wschodnim, gdzie obecnie znajduje się konstrukcja nabrzeża Przejściowego (zlokalizowanego między istniejącą rampą, a nabrzeżem Spółdzielczym), które jest zlicowane z istniejącą konstrukcją rampy. W związku z tym, nabrzeże ulegnie skróceniu o projektowany fragment rampy o 15 m. Pozostałe elementy nabrzeża, konstrukcyjne i użytkowe pozostaną bez zmian.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi następujące elementy:

- rozbiórka zachodniej krawędzi rampy,
- rozbiórka płyty nabrzeża Spółdzielczego - Przejściowego na długości maksymalnie 15 m, na której wykonane zostanie poszerzenie istniejącej rampy,
- wprowadzenie nowych pali fundamentowych w miejscu rozebranej płyty nabrzeża, pale stanowiąc będą posadowienie fragmentu rampy stanowiącego jej poszerzenie,
- wykonanie płyty żelbetowej jako przedłużenia rampy,
- poszerzenie drogi dojazdowej do rampy,
- przełożenie sieci elektroenergetycznej wraz z przebudową (skróceniem) sieci kanalizacji deszczowej.

W zakres prac budowlanych wejdą głównie następujące roboty:

- rozbudowa żelbetowej konstrukcji rampy ro-ro,
- rozbiórka fragmentu nabrzeża Przejściowego,
- dostosowanie istniejącego układu komunikacyjnego do nowej szerokości rampy,
- dostosowanie istniejących zewnętrznych instalacji elektrycznych do nowej szerokości rampy,
- dostosowanie istniejących zewnętrznych instalacji kanalizacji deszczowej do nowej szerokości rampy.

W ramach niniejszych robót planuje się rozbiórkę części rampy wzdłuż jej wschodniego krańca, celem umożliwienia połączenia istniejącej konstrukcji z projektowaną. Dalsze prace rozbiórkowe będą wykonane dalej w kierunku wschodnim i dotyczyć będą rozbiórki płyty nabrzeża Przejściowego na długości, na której ma powstać poszerzony fragment rampy. Planuje się przeprowadzenie prac rozbiórkowych płyty nabrzeża na maksymalnie 15 m jego szerokości. Wskutek prac rozbiórkowych odkryty zostanie układ palowy nabrzeża, który w ramach prac projektowych być może zostanie wykorzystany jako część posadowienia

nowego fragmentu rampy lub rozebrany (wyrwanie pali). Niezależnie od tego w miejscu przeprowadzonych rozbiórek wprowadzone zostaną nowe pale fundamentowe stanowiące zasadnicze posadowienie rozbudowanego fragmentu rampy. Na tak wykonanym fundamencie planuje się wybudować żelbetową konstrukcję rampy i połączyć ją z istniejącą drogą dojazdową.

W związku z poszerzeniem rampy przewiduje się zmiany w istniejącej infrastrukturze nabrzeża Przejściowego. Istniejący pachół cumowniczy ZL-70 po zachodniej stronie rampy zostanie zdemontowany i umieszczony na nowym oczepie oddzielającym rampę od nabrzeża Przejściowego. Do rozbiórki przewiduje się 1 drabinę kolidującą z poszerzaną rampą. System odbojowy rampy zostanie wydłużony o poszerzane 7 m. Na nabrzeżu Przejściowym wnęka kanału kablowego zostanie przesunięta (rozebrana i odtworzona) o około 1-2 m w stronę zachodnią. Skróceniu ulegnie kanalizacja deszczowa nabrzeża Przejściowego. Projektowane poszerzenie rampy ro-ro wymagać będzie rozbudowy układu komunikacyjnego, dojazdu do rampy. Istniejąca płyta nawierzchni betonowej zostanie poszerzona, umożliwiając bezpieczny wjazd i zjazd z rampy.

Rozwiązania chroniące środowisko na podstawie oświadczeń Wnioskodawcy:

- wszelkie prace wykonywane w bezpośrednim sąsiedztwie wód Kanału Dębickiego będą prowadzone ze szczególną starannością, wykluczając przedostanie się zanieczyszczeń (stałych i ciekłych) do środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do cieku, niezwłocznie usunięte z powierzchni wody zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami,
- do realizacji prac w bezpośrednim sąsiedztwie wód Kanału Dębickiego wykorzystywane będą tylko materiały budowlane przyjazne dla środowiska naturalnego, powszechnie używane w budownictwie wodno-melioracyjnym, niestanowiące zagrożenia i ryzyka skażenia dla otaczającego środowiska pośrednio i bezpośrednio, szczególnie dla wód,
- prace związane z wykopami prowadzone będą w jak najkrótszym okresie, w miarę możliwości zabezpieczone zostaną wykopy przed dostaniem się do nich wód opadowych i spływów z powierzchni terenu, sprawdzany będzie stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych, zapobiegając wyciekom substancji ropopochodnych,
- zachowany zostanie reżim technologiczny, związany z transportem oraz magazynowaniem materiałów, materiały budowlane magazynowane w wydzielonych do tego miejscach, w sposób bezpieczny dla środowiska,
- zabezpieczona zostanie baza sprzętu przed ewentualnością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego,
- podczas prac budowlanych używane będą bezpieczne materiały, tzn. takich, które nie powodują skażenia środowiska, a teren wykonywania robót zaopatrzony zostanie w ogólnodostępne substancje do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń,
- gleba z wykopów gromadzona będzie do ponownego wykorzystania, po zakończeniu robót teren zapleczka budowy i pasa zajętego podczas prowadzenia robót uporządkowany,
- zapewnione zostanie prowadzenie prac w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwane będą z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami,
- w przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych z maszyn lub pojazdów, zastosowane zostaną odpowiednie środki zabezpieczające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi.
- w przypadku wycieku substancji ropopochodnych zastosowane zostanie mechaniczne ich zbieranie z powierzchni wody oraz sorbenty, stosowanie będzie środków innych niż mechaniczne do usuwania z powierzchni wód substancji ropopochodnych jedynie po każdorazowym uzyskaniu zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
- Na etapie eksploatacji odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z rampy odbywać się będzie zgodnie z warunkami pozwolenia wodnoprawnego, oraz magazynowanie odpadów odbywać się będzie selektywnie w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach, na terenie wydzielonym.

URZĄD MIASTA SZCZECIN  
Wydział Ochrony Środowiska  
Załącznik do ..... z dnia 28.01.2013  
Znak: WOŚR VII 0101.43.2012.MR  
Z up. PREZIDENTA  
Aneta Kłoszkowska  
DYREKTOR  
Wydziału Ochrony Środowiska