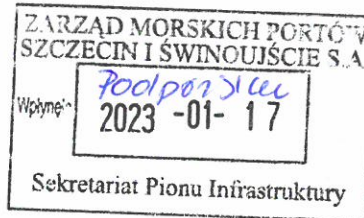


PREZYDENT MIASTA SZCZECIN

WOŚr-VII.6220.1.52.2022.DM#



**DECYZJA**  
**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 ustawa ooś, po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. z siedzibą ul. Hryniewieckiego 26, 70-606 Szczecin w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa terminala SBT w Porcie Szczecin”

**stwierdam**

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa terminala SBT w Porcie Szczecin”.**

**Uzasadnienie**

W dniu 12.12.2022 r. - Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. ul. Hryniewieckiego 26, 70-606 Szczecin za pośrednictwem Andrzeja Zielińskiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa terminala SBT w Porcie Szczecin”.

Do wniosku załączono zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną przez dr Agnieszkę Marciniak i mgr Miłosza Marciniaka jako Biuro Projektów Ekologicznych „Eko-MM” z siedzibą w Gdańsku (Listopad-grudzień 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 Andrzeja Zielińskiego 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 art. § 3 ust. 1 pkt. 54 oraz § 3 ust. 2 pkt 1 oraz również jako przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu żelazowanego, zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniającego kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1.

Organ ustalił strony postępowania zatem zawiadomieniem z dnia 14.12.2022 r. znak: WOŚr-VII.6220.1.52.2022.DM#1 zostały one poinformowane o wszczęciu postępowania administracyjnego, prawie czynnego udziału w każdym studium 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 3/16 obręb 1084 na której zostanie zrealizowana inwestycja znajduje się w terenie elementarnym S.M.7008.PUw dla którego określona

została w miejscowym planie funkcja przeładunkowo-składowa z dostępem do akwenów żeglownych, usługi logistyczne, z dopuszczeniem produkcji i usług produkcyjnych oraz na funkcje nabrzeża przeładunkowo-składowego.

Planowana budowa zespołu 4 i 2 silosów, budowa 3 silosów, budowa kosza samochodowego z wiatą, budowa trzech wież technologicznych, budowa estakad łączących projektowane silosy z elewatoem Ewa - nie jest sprzeczna z zapisami wyżej wymienionego planu, co potwierdziła wewnętrzna opinia tuż. organu uzyskana z Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Szczecin z dnia 20.12.2022 r. znak: WAI B-II.6724.3.99.2022.JK.

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 o oś, 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 oraz w przypadku jeśli przedsięwzięcie położone jest w granicach obszaru morskiego, organem właściwym do wydania opinii, na podstawie art. 64 ust. 1a, jest także dyrektor urzędu morskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w dniu 29.12.2022 r. znak:OW.52010.32.22.Az(3) przedstawił swoje stanowisko, z którego wynika, że teren inwestycji nie znajduje się w obszarze morskim, zatem nie wymaga jego opinii w tej sprawie.

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 04.01.2023 r. znak: WONS.4220.522.2022.MF 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 a nie Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie zatem wniosek został przekazany zgodnie z właściwością i w dniu 12.01.2023 r. Regionalny Dyrektor Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW Wody Polskie wyraził opinię znak: SZ.RZŚ.4901.1.2022.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 powiełał ich w niniejszej decyzji.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie w dniu 04.01.2023 r. wydał opinię sanitarną znak: ONS.ZNS.403.01.2023 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 uciążliwości 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.

Przedsięwzięcie będzie polegać na rozbudowie istniejącej infrastruktury portowej poprzez budowę 9 nowych silosów do magazynowania zboża (o pojemności 6,5 tys. ton każdy) wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Przedmiotowe przedsięwzięcie podzielone zostanie na dwa etapy.

W etapie pierwszym wybudowane zostaną dwa zespoły silosów (składające się odpowiednio z 4 oraz 2 silosów) wraz z koszem zasypowym, etap drugi obejmie budowę kolejnego zespołu składającego się z 3 silosów.

W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonane zostaną również linie technologiczne służące do odbierania, magazynowania i dystrybucji zboża, estakada z przenośnikami łańcuchowymi (łączyca nowopowstałe silosy z istniejącym elewateorem Ewa) oraz wzmocnienia istniejących placów, na których zlokalizowane zostaną nowe obiekty (poprzez posadowienie fundamentów).

Sama realizacja nie wymaga ingerencji w istniejącą konstrukcję nabrzeża.

Przewiduje się, że do realizacji niezbędne będzie wykorzystanie wody w ilości ok. 360 m<sup>3</sup> na cele sanitarne i do ewentualnego zraszania placu, wykorzystanie surowców takich jak podsypka żwirowo-piaskowa w ilości ok. 1200 m<sup>3</sup>, zużycie paliw do pracy maszyn - średnio w ilości ok. 351,2 kg/h, wykorzystanie energii elektrycznej w etapie 1 w zakresie ok. 2,239 MW i w etapie 2 na poziomie ok. 2,589 MW, oraz potrzeba zużycia betonu w ilości ok. 8400 m<sup>3</sup>, stali w ilości ok. 800 Mg (stal zbrojeniowa) oraz w ilości ok. 800 Mg (stal profilowa na silosy), a także drewna w ilości ok. 100 m<sup>3</sup>.

Etap realizacji związany będzie z zanieczyszczeniem powietrza oraz emisji hałasu do środowiska pochodzących z transportu materiałów budowlanych, powstawaniem ścieków bytowych wytwarzanych przez pracowników budowy, powstawaniem odpadów oraz ewentualnie wód opadowych.

Jak jednak wynika z KIP Wnioskodawca zobowiązał się, że prace realizacyjne będą prowadzone z należytą starannością, również ze względu na ochronę wód portowych, zatem transport materiałów odbywać się będzie wyłącznie poprzez układ istniejących dróg wewnętrznych na terenie portu oraz na terenie miasta w granicy dróg publicznych. Na odcinkach, gdzie prace ziemne (drogowe) i techniczne prowadzone będą w pobliżu wód otwartych, stosowane będą rozwiązania, które zabezpieczą przed ich zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi bądź odpadami pochodzącymi z prac budowlanych. Transport materiałów sypkich i pyłących przewożonych bezpośrednio na ładowni lub w kontenerach typu open top – bezwzględnie będzie wymagał zastosowania plandek lub innego rodzaju osłony. Przekręcie musi być wytrzymałe, zaopatrzone w sprawny system mocowania. Warunki te będą podlegały kontroli inwestora i zostaną przekazane wykonawcy prac budowlanych i modernizacyjnych.

Na podstawie realizacji inwestycji o podobnym charakterze, na terenie Portu Szczecin, Inwestor założył, że transport materiałów związany z fazą budowy nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla mieszkańców. Przy zakładanej technologii transportu wpisze się w występujący ruch miejski o znanym poziomie emisji hałasu komunikacyjnego oraz emisji areosanitarnych.

Ponadto Wnioskodawca zapewnił, że prowadzenie prac budowlanych oraz transport materiałów ograniczony zostanie do pory dnia. Jedynie w wypadku konieczności zachowania ciągłości procesowej i warunków technicznych, dopuszcza możliwość prowadzenia prac w porze nocnej. Organ dopuszcza taki sposób organizacji pracy tylko w przypadkach wyjątkowych.

W toku budowy zostanie zapewniona właściwa organizacja robót (przygotowanie planu BIOZ), z zastosowaniem sprawnego sprzętu, a materiały szkodliwe (paliwa, masy budowlane, itp.) składowane będą na powierzchniach uszczelnionych. W przypadku rozlania się substancji toksycznych, ropopochodnych do ich likwidacji zastosowane

7

będą sorbenty. Sorbenty będą na stałym wyposażeniu wykonawców. Budowa będzie zorganizowana w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w celu zabezpieczenia istniejącej infrastruktury), a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu poprzedniego, umożliwiającego zachowanie dotychczasowych funkcji technicznych – np. naprawa uszkodzonych podczas budowy nawierzchni drogowych i składowych.

W celu zagospodarowania ścieków bytowych teren budowy zostanie wyposażony w urządzenia sanitarne dla pracowników. Zastosowane zostaną urządzenia ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym (np. typu TOI-TOI). Zbiorniki będą opróżniane przez specjalistyczne firmy zgodnie z posiadanymi zezwoleniami.

Wybór miejsc czasowego gromadzenia powstałych odpadów zostanie dokonany z zachowaniem zasady, że odpady nie będą deponowane na terenach położonych bezpośrednio w sąsiedztwie nabrzeży, tak aby w pełni zapewnić ochronę wód portowych. Wszystkie odpady będą podlegały segregowaniu, a powierzchnia gdzie będą gromadzone zostanie odpowiednio zabezpieczona – w tym uszczelniona. Wykonawcom zostanie przedstawione zalecenie do zastosowania uszczelnień w postaci membran foliowych w miejscach, w których nie ma dostępu do istniejącej powierzchni szczelnych takich jak np. place betonowe lub asfaltowe lub ich aktualny stan nie gwarantuje zachowania szczelności. Dodatkowo wszystkie odpady będą umieszczane w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów. W przypadku odpadów niebezpiecznych zakłada się umiejscowienie pojemników na terenie o utwardzonej nawierzchni, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych. Wszystkie odpady będą sukcesywnie odbieranych przez uprawnionych przedsiębiorców lub indywidualnie przekazywane przez wykonawców do odpowiednich zakładów.

Teren inwestycji jest powierzchnią zagospodarowaną i utwardzoną. Zatem wody opadowe z fazy budowy zostaną w oparciu o istniejący system kanalizacji.

Inwestycja na etapie funkcjonowania nie będzie powodować istotnych uciążliwości dla środowiska. Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie źródłem niewielkiej emisji nieorganizowanej pyłu, związanej z rozładunkiem materiałów sypkich oraz emisją zanieczyszczeń ze środków transportu dostarczających je na teren inwestycji. Natomiast proces technologiczny w zakresie transportu materiałów sypkich dotyczy wyłącznie lokalnych warunków i nie będzie bezpośrednio związany z wpływem na klimat w skali rejonu.

Warunki minimalizacji wpływu na środowisko wynikają z przyjętej technologii transportu. Podstawowym rozwiązaniem jest przyjęcie użytkowania urządzeń i dróg technologicznych zamkniętych, nie emitujących zapylenia wewnątrz i na zewnątrz obiektów silosów.

Tym samym projektowana inwestycja jak i jej technologia jest systemem zamkniętym. Przenośniki zastosowane na technologii mają zastosowane filtry punktowe powodują minimalizację przedostania się do środowiska pyłów przez ich wyłapywanie.

Filtry zapewniają 99,5% skuteczność czyszczenia zapyłonego powietrza.

Przewidziane zostały filtry punktowe:

- dla urządzeń transportu pionowego – wydajność aspiracyjna 2000m<sup>3</sup>/h, pow. filtracyjna 3,6m<sup>2</sup>
- dla urządzeń transportu poziomego – 1000 m<sup>3</sup>/h, pow. filtracyjna 2,1 m<sup>2</sup>
- dla koszy przyjęciowych filtry montowane na ścianie budynku kosza 28000m<sup>3</sup>/h.

Z uwagi na specyfikę transportowanych materiałów wszystkie urządzenia transportu pionowego oraz urządzenia transportu poziomego zostaną wyposażane w system aspiracyjny.

Z punktu widzenia zagadnień zmian klimatycznych, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej, realizacja inwestycji może zaznaczyć się wyłącznie jako wpływająca na charakter tła miejskiego. Związane z funkcjonowaniem zmiany w organizacji ruchu na terenie portu przyczynią się tylko do powstania obciążeń czasowych.

W zakresie emisji hałasu na etapie funkcjonowania inwestycji przyjęto do analizy udział pojazdów samochodowych, transportu kolejowego i morskiego wyznaczono w oparciu o średni czas potrzebny do przeprowadzenia rozładunku i pojemności projektowanych silosów. Do analizy przyjęte zostały raty przeładunkowe dla Etapu funkcjonowania:

- załadunek i rozładunek statków ok. 30 jednostek w roku ok. 25000 ton,
- załadunek i rozładunek samochodów ok. 150 na dobę (30 ton na jednostkę),
- kolej ok. dwu składów 2000 ton na tydzień.

oraz warunki wynikające z hałasu instalacyjnego. Dla hałasu instalacyjnego przyjęto stałe oddziaływanie wynoszące dla obiektów silosów 80dB (wewnątrz) i 55dB (wewnątrz) dla statków oraz 60dB w punktach zewnętrznych dla technologii (ładowczo-rozładowczych).

Ponieważ aktualny stan klimatu akustycznego na terenie portu w otoczeniu inwestycji zgodnie z zapisami strategicznej mapy hałasu dla miasta Szczecina (czerwiec 2022) kształtuje się na poziomie 55-60dB, a poziom ten jest charakterystyczny dla całej strefy portowej półwyspu Ewa, zatem zgodnie z tym przyjęto że stanowi stały element tła akustycznego.

Warunki prognostyczne wskazują na wpisanie się planowanej inwestycji w aktualne zakresy funkcjonowania portu w tym w granicach emisji do powietrza jak i tła hałasu występujące na terenie portu. W efekcie na potrzeby analizy oddziaływań skumulowanych wykonanych w KIP przyjęto udział dwóch źródeł od komunikacyjnego obsługującego planowaną inwestycje oraz zewnętrznego związanego z systemem infrastruktury kolejowej na nabrzeżach. W tym zakresie należy spodziewać się miejscowych wzrostów uciążliwości emisji do powietrza oraz hałasu, szczególnie w otoczeniu silosów przy rampach ładunkowo - rozładowniczych oraz obsługi statków kształtujące się wokół półwyspu Ewa. Na podstawie wcześniejszych obliczeń można spodziewać się, że warunki będą charakteryzować się spadkiem wraz z wzrostem odległości od półwyspu.

Podczas funkcjonowania planowanej inwestycji zaopatrzenie w wodę będzie z istniejącej sieci wodociągowej na terenie portu i zrzucane do kanalizacji miejskiej. Ścieki bytowe wytworzone przez pracowników zostaną zagospodarowane do kanalizacji miejskiej.

Wody deszczowe odprowadzone będą do istniejącej kanalizacji deszczowej, projekt nie przewiduje zwiększenie udziału wód opadowych. Obiekty będą zrealizowane na terenach utwardzonych.

Wnioskodawca zaproponował wariantowość inwestycji w poniższy sposób:

Wariant proponowany przez wnioskodawcę:

Wariant ten pozwala na zwiększenie zdolności operacyjnej i magazynowej STB. Działanie to w pełni wykorzystuje istniejące warunki, wpasowując się istniejącą infrastrukturę oraz nie wpływa na warunki środowiskowe. Zgodnie z planowanym działaniem, zachowanie funkcji również wpisuje się w dotychczasową działalność SBT oraz krajobraz strefy portowej. Zagospodarowanie terenu, przewidziane zgodnie z etapami 1 i 2, stanowi kontynuację rozwoju infrastruktury magazynowej i wcześniej zmodernizowanego Elewatora Ewa jak i nabrzeży na półwyspie Ewa. Wariant ten nie wymaga ingerencji w istniejącą konstrukcję nabrzeży. Aspekty techniczne wskazują na zasadność przyjętej opcji.

Racjonalny wariant alternatywny

Wariant obejmuje wyłącznie zmianę zagospodarowania dostępnej przestrzeni i dotyczy sposobu realizacji po zakończeniu etapu 2. Wymogi techniczne, sposób realizacji i materiały budowlane pozostają takie same, jak w wariantcie wnioskowanym z tym, że zakładane jest dalsze zwiększenie powierzchni silosów o kolejne cztery jednostki. Poprzez dodatkową grupę silosów zwiększy się zdolność magazynowania o kolejne ok. 30%. Do lokalizacji zostałyby wykorzystane zmodernizowane nabrzeże Niemieckie. We wszystkich miejscach, gdzie nie jest wymagane wprowadzenie nowych elementów infrastruktury technicznej, zakłada się utrzymanie stanu bieżącego w tym komunikacji torowej oraz drogowej i sąsiadujących magazynów. Obniża to koszty realizacyjne. Zwiększenie ilości silosów wymagałoby znacznie większej przebudowy i wzmocnienia podłoża w granicy placu składowego na terenie nabrzeża Niemieckiego.

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant wybrany przez wnioskodawcę.

- 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.

Teren przedsięwzięcia znajduje się na obszarze Portu w Szczecinie, na nieruchomości położonej przy ul. Hryniewieckiego obejmując półwysp Ewa, którego integralną częścią jest Nabrzeże Zbożowe wraz z sąsiednim nowym Nabrzeżem Niemieckim. Konstrukcja nabrzeży pozwala na przyjmowanie dużych jednostek. Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Planowane działanie inwestycyjne wpisuje się w działalność Portu.

Terminal SBT położony jest na terenie działki 3/16 obręb 1084 o całkowitej powierzchni ok. 31 ha. Obszar zajęty przez planowane przedsięwzięcie obejmuje jej fragment, o powierzchni ok. 1,5 ha. Powierzchnia planowanej zabudowy wynosi ok. 3640 m<sup>2</sup> co stanowi ok. 1,17% powierzchni całkowitej działki.

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 Miejskiego

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. W zakresie tych obiektów jako najistotniejsze pod względem zagospodarowania i funkcji są Elewator Ewa oraz magazyny Viterra Szczecin. Operatorem elewatora jest Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o., natomiast Viterra Szczecin jest magazynem świadczącym usługi w obrocie międzynarodowym, obiekt sąsiadujący z obszarem inwestycji to pomieszczenia składowe mające status magazynu czasowego składowania.

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

Zgodnie z regionalizacją fizyczno-geograficzną obszar planowanego przedsięwzięcia leży w obrębie Dolina Dolnej Odry (313.24) – mezoregion Pobrzeża Szczecińskiego (Konradcki, 1980). Odległość terenu inwestycji do Morza Bałtyckiego w linii prostej wynosi ok. 65 km. Położenie to wskazuje na związek z obszarami wybrzeża Bałtyku, choć samo przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio z brzegiem morskim, ale z wodami rzeki Odry.

Projektowana inwestycja nie jest usytuowana w granicach obszarów górskich oraz terenów leśnych.

Terminal SBT 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 z środowiskiem gruntowo-wodnym, zgodnie z obowiązującym PGW należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowej (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. Celami środowiskowym dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku 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 o kodzie PLGW60004 charakteryzuje się dobrym stanem zarówno chemicznym, jak i ilościowym oraz nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w granicach obszarów Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody. Najbliżej położona forma ochrony przyrody PLB320003 Dolina Dolnej Odry.

Obszar przedsięwzięcia znajduje się w uprzemysłowionej części miasta związanej z działalnością portu. Teren ten jest w pełni przekształcony antropogenicznie. Z tego powodu nie istnieją w jego granicy powierzchnie zieleni pełniące funkcje ozdobne lub inne. W granicy inwestycji nie występuje roślinność w postaci drzew lub krzewów o wysokich walorach ozdobnych. Jedynie przy obiektach o funkcjach biurowo-administracyjnych występują niewielkie powierzchnie trawników o znacznym stopniu degradacji, w składzie których, dominują gatunki ruderalne. W granicy obszaru i jego bezpośrednim sąsiedztwie nie rosną chronione prawnie gatunki roślin. Nie występują tam drzewa objęte ochroną pomnikową lub jakkolwiek inna forma ochrony.

Występowanie fauny na obszarze objętym projektem wykazuje wyraźne związki z charakterem użytkowania terenu. Pełna antropizacja obszaru powoduje, że fauna w granicach opracowania reprezentowana jest głównie przez gatunki o wysokiej łatwości migracyjnej (ptaki). W otoczeniu terenu inwestycji notowane były nieliczne gatunki takie jak: wróbel domowy *Passer domesticus*, mazurek *Passer montanus*, sroka *Pica pica* oraz gatunki związane z występowaniem wód morskich, głównie mewy. Przy czym inwestycja nie narusza miejsc aktywności



gatunków potencjalnie gniazdujących w otoczeniu inwestycji (na wyspie Ostrów Grabowski). Należy wskazać, że na terenie inwestycji brak jest warunków dla bytowania, gniazdowania i rozrodu dzikich przedstawicieli fauny, poza typowymi gatunkami awifauny synurbijnej. Nie ma tam również warunków dla rozrodu i bytowania przedstawicieli herpetofauny, ponieważ wszystkie odcinki brzegowe stanowią umocnione nabrzeża portowe. Fauna lądowa na terenie inwestycji również nie występuje (z wykluczeniem pospolitych gatunków gryzoni, typowych dla terenów portowych).

Planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach portowych, na których eksploatowane obecnie instalacje, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, zostały zgłoszone do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodnio-pomorskiego. Informacje w zakresie emisji gazów i pyłów przekazywane są do Urzędu Marszałkowskiego oraz Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w okresach półrocznych. Zgodnie z przepisami ustawy o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz.U. z 2009 nr 130 poz. 1070), informacja o wielkości emisji gazów i pyłów do atmosfery jest również przekazywana do Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE).

Teren lokalizacji inwestycji nie jest położony w strefie, dla której stwierdzono niedotrzymanie standardów środowiska.

Elewator EWA i budynek administracyjny znajdujący się w ciągu silosów - do zachowania, został ujęty w miejskiej i wojewódzkiej ewidencji konserwatorskiej z zakwalifikowaniem do wpisu do rejestru zabytków. Przebudowa zabytku wymaga uzgodnienia/zezwolenia Miejskiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie, co wynika z ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446). Zakres zewnętrznej przebudowy budynku administracyjnego i elewatora Ewa określa plan miejscowy (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 2, poz. 34 z dnia 13.01.2010). Inwestor posiada niezbędne zgody w zakresie prac dotyczących budynku administracyjnego oraz jego otoczenia.

Projektowane przedsięwzięcie obejmuje tereny portowe niebędące miejscami stałego pobytu ludzi. Realizacja inwestycji nakierowana jest na zapewnienie korzystniejszych warunków użytkowania infrastruktury portowej.

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

Inwestycja planowana do realizacji polega na budowie kosza przyjęciowego (załadunkowo- rozładunkowego), budowie 9 nowych silosów (każdy silos o pojemności 6,5 tys. ton) oraz infrastruktury towarzyszącej. Realizacja przedsięwzięcia wchodzi w zakres projektu budowy infrastruktury portowej, realizowanego w ramach dwóch etapów inwestycyjnych.

Planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko, 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), wymienione jest w:

- § 3 ust. 1 pkt 54 - zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż:

a) 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy,

b) 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a);

- § 3 ust. 2 pkt 1 - do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia:

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 1;

2) polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;

3) nieosiągające progów określonych w ust. 1, jeżeli po zsumowaniu parametrów charakteryzujących przedsięwzięcie z parametrami planowanego, realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia tego samego

rodzaju znajdującego się na terenie jednego zakładu lub obiektu osiągną progi określone w ust. 1.

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 pyłących 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.

Eksploatacja 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 silosów. Zakłada się, że funkcjonowanie instalacji obejmie obsługę ok. 30 statków transportujących rocznie, ok. 150 samochodów ciężarowych na dobę oraz ok. dwóch składów kolejowych tygodniowo. Przeprowadzona analiza akustyczna nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych norm emisji hałasu w odniesieniu do najbliższych terenów chronionych akustycznie. Prognozuje się wystąpienie punktowych wzrostów uciążliwości akustycznej (do ok. 60 dB) - w szczególności przy rampach rozładowniczych oraz miejscach obsługi statków. Niemniej, już w odległości ok. 100 m od wskazanych miejsc emisja hałasu nie będzie przekraczać 50 dB. Jak wskazano w KIP stałe tło akustyczne strefy portowej kształtuje się na poziomie 55-60 dB. W związku z powyższym eksploatacja inwestycji będzie wpisywać się w istniejące na terenach bezpośrednio sąsiadujących warunki akustyczne.

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<sub>10</sub>, pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, 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.

Proces technologiczny w zakresie transportu materiałów sypkich dotyczy wyłącznie lokalnych warunków i nie będzie bezpośrednio związany z wpływem na klimat w skali rejonu. Ponadto jak wynika z KIP Wnioskodawca narzucił na siebie warunki minimalizacji wpływu na środowisko, które wynikają z przyjętej technologii transportu,

Teren inwestycyjny jest obszarem przemysłowym w całości przekształconym antropogenicznie. W jego granicach brak jest roślinności wykazującej wartość przyrodniczą - występują jedynie zdegradowane obszary trawników przy budynkach biurowo-administracyjnych. Jedynymi przedstawicielami fauny obserwowanymi w sąsiedztwie pozostają gatunki ptaków szeroko rozpowszechnionych w skali kraju, m. in. wróbel, mazurek czy sroka. Obszar inwestycji nie stanowi dogodnego miejsca bytowania, gniazdowania i żerowania dla chronionych gatunków (dużo dogodniejszą lokalizacją pozostaje sąsiadująca wyspa Ostrów Grabowski - realizacja przedsięwzięcia nie będzie jednak wiązać się z uszczupleniem zlokalizowanych w sąsiedztwie potencjalnych miejsc występowania gatunków chronionych). 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. Najbliższa forma ochrony przyrody to obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 - zlokalizowana w odległości ok. 950 m od granic terenu inwestycyjnego. 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 nie wystąpią oddziaływania mogące pogarszać stan użytkowania gruntów poza granicami lokalizacji terenu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz nie wystąpi pogorszenie 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 nasilanie się takich zmian. Ocenia się, że postępujące zmiany klimatu i jego potencjalne skutki nie będą miały wpływu na planowane przedsięwzięcie. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w całości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w odległości ok. 20 km od granicy z Niemcami. Jak wynika z przedstawionej analizy oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowiska, emisje związane z eksploatacją przedsięwzięcia są znikome i nie przekraczają dopuszczalnych norm i zamykają się w granicach działki Inwestora, zatem nie występuje możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie jego realizacji, eksploatacji jak i ewentualnej likwidacji. Z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania inwestycji, nie wystąpi jakiegokolwiek oddziaływanie transgraniczne.

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**  
*Dariusz Matejski*  
**ZASTĘPCA DYREKTORA**  
**Wydziału Ochrony Środowiska**

Liiszczono opłatę skarbową w kwocie *205* zł.  
dnia *06.12.2022*  
-gotówką- nr pokwitowania .....  
przelewem i konto:  
nr 20 1020 4795 0000 9302 0277 9429  
UM Szczecin  
Podpis **Z up. PREZYDENTA MIASTA**  
(imię, nazwisko, stanowisko służbowe)  
*Dariusz Matejski*  
**ZASTĘPCA DYREKTORA**  
**Wydziału Ochrony Środowiska**



*Leopoldina s.j. oddebieta*  
*Audny Zielinski*  
*17.12.2023*

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

**KIENOWANIE REFERATU**  
*Dorota Mymarczyk*

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
z dnia 2022-01-17 znak: WOŚr-VII.6220.1.52.2022.DM#**

Przedmiotem zadania inwestycyjnego pn. „Rozbudowa Terminala SBT, Port Szczecin” jest budowa nowego kosza przyjęciowego (załadunkowo- rozładunkowego) oraz budowa 9 nowych silosów i infrastruktury towarzyszącej.

Inwestor: Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. ul. Stanisława Hryniewieckiego 26, 70-606 Szczecin.

Realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia wchodzi w zakres całościowego projektu budowy infrastruktury portowej realizowanego w ramach dwóch etapów inwestycyjnych:

1. etap 1 - budowa zespołu silosów składającego się z 4 silosów i 2 silosów;
2. etap 2 - budowa zespołu silosów składającego 3 silosów.

Zgodnie z planowanym harmonogramem prac przewiduje się etapowanie prac inwestycyjnych: Etap 1 realizacja do sierpnia 2023, Etap 2 realizacja do sierpnia 2024

W zakresie etapu 1 planuje się budowę 6 silosów zbożowych z koszem zasypowym (zestaw 4 silosów i 2 silosów), każdy silos o pojemności 6,5 tys. ton (pojemność 6,93 tys. ton po ubiciu zboża - dodaje się 6%). Silosy będą zlokalizowane pomiędzy obiektami Elewatora Ewa a magazynami Vittera Szczecin.

Cała instalacja obu obiektów zostanie zbudowana na zagospodarowanym terenie, gdzie znajdują się już istniejące budynki techniczne oraz niezbędna infrastruktura, w tym istniejące place manewrowe i drogi dojazdowe.

W związku z planowanym etapem 2 inwestycji zamontowana zostanie linia technologiczna do odbierania, magazynowania i dystrybucji zboża. Oba zestawy silosów zostaną połączone estakadą z przenośnikami łańcuchowymi z elewateorem Ewa. Przenośniki wyposażone będą w jedno punktowe systemy aspiracji minimalizujące powstawanie kurzu i pyłu z urządzeń podczas transportu. Niezbędne będzie też przygotowanie posadowienia (fundamenty) przez przystosowanie istniejących placów.

Z realizacją etapu 1 nie powstaną nowe zjazdy i parkingi, transport będzie się odbywał istniejącą komunikacją.

W skład projektowanych silosów wchodzi koszt zsypany do załadunku w jego zakresie wchodzi instalacje technologiczne:

Z uwagi na specyfikę transportowanych materiałów urządzenia transportu pionowego oraz urządzenia transportu poziomego zostaną wyposażane w system aspiracyjny. Filtry zapewniają 99,5% skuteczność czyszczenia zapyłonego powietrza.

Przewidziane zostały filtry punktowe:

- dla urządzeń transportu pionowego – wydajność aspiracyjna 2000m<sup>3</sup>/h, pow. filtracyjna 3,6m<sup>2</sup>
- dla urządzeń transportu poziomego – 1000 m<sup>3</sup>/h, pow. filtracyjna 2,1 m<sup>2</sup>.
- dla koszy przyjęciowych filtry montowane na ścianie budynku kosza 28000m<sup>3</sup>/h.

Instalacje transportowe

Mechaniczne poziome i pionowe zlokalizowane wewnątrz budowli technologicznych.

Podnośniki kubełkowe:

- konstrukcja stalowa, blacha ocynkowana
- pas transportowy podnośników kubełkowych gumowy olejoodporny z przekładkami włóknianymi,
- Czerpaki – tworzywo PEHD lub stalowe
- Czujniki ruchu i pozycji pasa
- Zasilanie 3x380-420V, 50Hz
- Sterowanie 10-30V DC

Przenośniki łańcuchowe:

- konstrukcja stalowa, blacha ocynkowana
- łańcuch i zgrzebła stalowe
- podłoga wyłożona trudnościeralnym tworzywem
- czujniki ruchu
- czujnik przepelnienia
- zasilanie 3x380-420V, 50Hz
- sterowanie 10-30V DC



#### Przenośnik taśmowy:

- konstrukcja stalowa, blacha ocynkowana
- czujniki ruchu i pozycji pasa
- zasilanie 3x380-420V, 50Hz
- sterowanie 10-30V DC

#### Zasuwy i rozdzielacze:

- konstrukcja stalowa, blacha ocynkowana lub malowana
- zasilanie 3x380-420V, 50Hz lub pneumatyczne
- sterowanie 10-30V DC
- zasilanie sprężonym powietrzem

#### Wagi

- układ tensometrów
- konstrukcja stalowa, blacha malowana
- zasilanie 230V,
- sterowanie 10-30V DC
- zasilanie sprężonym powietrzem

#### Rękawy Moduflex

- układ aspiracji pyłów
- konstrukcja stalowa, blacha malowana
- zasilanie 230V,
- sterowanie 10-30V DC
- zasilanie sprężonym powietrzem

#### Podstawowe dane transportowanych produktów:

##### Zboża

- masa usypowa w stanie sypkim - 0,75 t/m<sup>3</sup>
- wilgotność nie większa niż - 15%
- kąt usypu - ok. 32 °

#### Wydajność instalacji technologicznych

Projektowana wydajność instalacji wynosi:

- transportu do elewatora - 330 t/h
- wydawanie z elewatora - 300,0 t/h i 1000 t/h
- aspiracja urządzeń transportu pionowego – 2000 m<sup>3</sup>/h
- aspiracja urządzeń transportu poziomego – 1000 m<sup>3</sup>/h
- aspiracja koszy przyjęciowych - 28000m<sup>3</sup>/h

#### Zapotrzebowanie na powietrze i energię elektryczną

Powietrze sprężone dla projektowanej instalacji technologicznej pobierane będzie z nowej sprężarkowni pod potrzeby obiektu. Wymagania dla sprężonego powietrza :

- ciśnienie w sieci miń. 8,0 bara
- powietrze osuszone i odolejone nie zawierające stałych zanieczyszczeń
- punkt rosy – 40 st. C

#### Moc elektryczna zainstalowana na potrzeby technologiczne

Zestawienie obejmuje wyłącznie odbiorniki technologiczne w całej instalacji. Łącznie dla celów technologicznych moc zainstalowana wynosi N= 1768,61 kW (1,769MW).

Etap 2 będzie kontynuacją etapu 1 i obejmuje budowę zespołu silosów składającego z jednego bloku 3 silosów. Podobnie jak w etapie 1 polegać będzie na budowie pojedynczego zespołu silosów zbożowych z linią technologiczną do odbierania (kosz zasypowy), magazynowania i dystrybucji zboża. Zestawy silosów etapu 2 zostaną połączone estakadą z przenośnikami łańcuchowymi z elewATOREM Ewa. Przenośniki wyposażone będą w jedno punktowe systemy aspiracji minimalizujące powstawanie kurzu i pyłu z urządzeń podczas transportu. Ze względu na bliskie położenie przy wyremontowanym i zmodernizowanym nabrzeżu Niemieckim wymagane będzie wzmocnienie podłoża przed posadowieniem planowanego obiektu.

Na terenie portu została zrealizowana niezależnie od planowanej inwestycji rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa, obejmująca to również rozbudowę obiektów towarzyszących, stanowiących

wyposażenie obiektów hydrotechnicznych w postaci przedłużenia torowisk urządzeń przeładunkowych oraz kolejowych, wykonania nawierzchni drogowych i uzbrojenia podziemnego oraz roboty czerpalne na akwenie okalającym półwysep.

Sama realizacja nie wymaga ingerencji w istniejącą konstrukcję nabrzeża.

Przewiduje się że do realizacji niezbędne będzie wykorzystanie: wody w ilości ok. 360 m<sup>3</sup> na cele sanitarne i ew. zraszania placu, surowców takich jak podsypka żwirowo-piaskowa w ilości ok. 1200 m<sup>3</sup>, paliw do pracy maszyn - średnio w ilości ok. 351,2 kg/h, energia elektryczna w etapie 1 – ok. 2,239 MW i w etapie 2 – ok. 2,589 MW, oraz beton w ilości ok. 8400 m<sup>3</sup>, stal w ilości ok. 800 Mg (stal zbrojeniowa) i ok. 800 Mg (stal profilowa na silosy), drewno – ok. 100 m<sup>3</sup>.

Na etapie budowy zostaną wytworzone odpady z grupy 17 i 20, które Inwestor odpowiednio zagospodaruje. Wybór miejsc czasowego gromadzenia odpadów zostanie dokonany z zachowaniem zasady, że odpady nie będą deponowane na terenach wrażliwych przyrodniczo.

Wszystkie odpady będą podlegały segregowaniu, na powierzchniach uszczelnionych takich jak np. place betonowe lub asfaltowe, natomiast poza nimi Inwestor planuje zastosowanie uszczelnień w postaci membran foliowych. Ponadto wszystkie odpady będą umieszczane w pojemnikach dostosowanych do właściwości fizykochemicznych gromadzonych w nich odpadów. W przypadku odpadów niebezpiecznych zakłada się umiejscowienie pojemników na terenie o utwardzonej nawierzchni, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych. Odpady będą sukcesywnie odbieranych przez uprawnionych przedsiębiorców lub indywidualnie przekazywane przez wykonawców do odpowiednich zakładów

Podczas budowy planowanej inwestycji zaopatrzenie w wodę będzie z istniejącej sieci wodociągowej na terenie portu i odprowadzane do kanalizacji miejskiej.

Wody opadowe na etapie budowy odprowadzone będą do istniejącej kanalizacji deszczowej, projekt nie przewiduje zwiększenie udziału wód opadowych. Obiekty będą zrealizowane na terenach utwardzonych.

Warunki realizacji inwestycji w zakresie emisji do powietrza na etapie realizacji nie spowodują naruszenia obowiązujących norm i ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Podział prac na 2 etapy dodatkowo ogranicza ryzyko związane z kumulacją oddziaływań. Istotą niskiego oddziaływania w tym zakresie jest wykorzystanie technik przemysłowych budowy i zastosowanie elementów gotowych wykonywanych u dostawców. Dodatkowo strefa ta charakteryzuje się znacznym potencjałem przewietrzania, który wynika zarówno z położenia geograficznego jak i wzmacniającego oddziaływania konfiguracji istniejących obiektów.

W kwestii emisji hałasu w fazie budowy w dużej skali dla projektu wskazują na wpisanie się prac budowlanych w aktualne tło hałasu występujące na terenie portu. W efekcie prac budowlanych należy spodziewać się miejscowych wzrostów uciążliwości hałasu, ale nie będą to punkty stałe, a ich oddziaływanie ustąpi po zakończeniu prac. A warunki zagospodarowania terenu wpływają na istotne ograniczenie propagacji na tereny sąsiednie co doskonale ukazuje rozkład izofon w kierunku północnym.

W trakcie eksploatacji projektowanych elementów infrastruktury portowej mogą powstawać zróżnicowane odpady, w zależności od występującego ruchu portowego i komunikacyjnego. W związku z funkcjonowaniem portu w Szczecinie konieczne jest prowadzenie ewidencji ilościowej i rodzajowej wytwarzanych odpadów. Odpady przekazywane będą systematycznie podmiotom gospodarczym posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie ich transportu, odzysku lub unieszkodliwiania. Odpady niebezpieczne będą przekazywane podmiotom gospodarczym posiadającym zezwolenia na transport, odzysk i unieszkodliwianie odpadów niebezpiecznych. Przed ich przekazaniem konieczne jest zbierane w specjalnie oznakowanych i przystosowanych do tego celu pojemnikach, i magazynowane w pomieszczeniu zamkniętym, niedostępnym dla osób postronnych.

Podczas funkcjonowania planowanej inwestycji zaopatrzenie w wodę będzie z istniejącej sieci wodociągowej na terenie portu i zrzucane do kanalizacji miejskiej.

URZĄD MIASTA SZCZECIN  
Wydział Ochrony Środowiska  
Załącznik do ..... z dnia 17.01.2023.  
znak: WOŚR VII 6170 1-2 2022 DMJ  
Z up: PREZYDENTA MIASTA  
Dariusz Motojski  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
Wydziału Ochrony Środowiska

