

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

GWOŚ.6220.12.10.2018

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm., zwanej dalej ustawą o *ooś*), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018, poz. 2096 ze zm.), - po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27 listopada 2018 r., przedłożonego przez Inwestora **Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, ul. Tama Pomorzańska 13 A, 70-030 Szczecin**, w imieniu którego wystąpiła na mocy pełnomocnictwa Pani **Krystyna Araszkiiewicz**, w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, działając w oparciu o następujące dokumenty:

- 1) „Karta informacyjna przedsięwzięcia”,
- 2) Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, znak: WZŚ.4220.336.2018.PT z dnia 27 grudnia 2018 r. (27.12.2018 r. – data wpływu do tut. urzędu),
- 3) Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słubicach, znak: NZ 772-6-26/18 z dnia 27 grudnia 2018 r. (31.12.2018 r. – data wpływu do tut. urzędu);

- 4) Opinia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, znak: DOK.DOK2.9750.1.2.2019.SK.PW: 75965 z dnia 26 lutego 2019 r. (01.03.2019 r. – data wpływu do tut. urzędu)

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego w km 607,5 rz. Odry w ramach projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły”

II. Określam następujące warunki i wymagania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- prace ingerujące w koryto rzeki należy prowadzić wyłącznie w obrębie projektowanych miejsc cumowania łodolamaczy;
- sposób zagospodarowania urobku z bagrowania, powinien zostać określony, zgodnie z przepisami odrębnymi w zakresie gospodarki odpadami, po uzyskaniu wyników badań laboratoryjnych tego urobku;
- w przypadku przedostania się do środowiska wodnego substancji szkodliwych, w szczególności na skutek awarii sprzętu w wyniku wycieku paliw, smarów i olejów, należy stosować odpowiednie dla rodzaju substancji zanieczyszczających sorbenty do strącania tych zanieczyszczeń;
- dla zapewnienia właściwej ochrony wód przed zanieczyszczeniem, wykorzystany podczas budowy sprzęt powinien być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku;
- stacjonujące w pobliżu obszaru objętego przedsięwzięciem jednostki pływające powinny być utrzymywane w stanie technicznym zapewniającym właściwą ochronę wód przed zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi, a w szczególności substancjami ropopochodnymi.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia jest załącznikiem niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Dnia 27 listopada 2018 r. do tut. urzędu wpłynął wniosek Inwestora: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, ul. Tama Pomorzańska 13 A, 70-030 Szczecin, w imieniu którego wystąpiła na mocy

pełnomocnictwa Pani Krystyna Araszkiewicz, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego w km 607,5 rz. Odry w ramach projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły. Po stwierdzeniu kompletności wniosku organ wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, o czym powiadomił strony postępowania pismem z dnia 12 grudnia 2018 roku (znak: GWOŚ.6220.12.2.2018).

Planowana inwestycja będzie polegała na budowie miejsc postojowo-cumowniczych dla stacjonowania łodołamaczy. Od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina zaplanowano 8 takich obiektów. Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę infrastruktury postojowo-cumowniczej w km 607,5 rz. Odry na działce o nr ewid. 183, obręb 0001 Górzycza, na terenie gminy Górzycza powyżej miejscowości Ługi Górzyckie. Postojowisko przewiduje się wykonać równoległe do osi rzeki ok. 5 m od granicy toru wodnego. Przyjęto łączną długość linii cumowniczej – ok. 90 m. Rozstaw dałb przyjęto od 10 do 30 m. Średnica pali oraz klasa stali zostanie dobrana na etapie opracowywania projektu budowlanego. Do wykonania pali zostaną użyte prefabrykaty rurowe przygotowane do określonej projektem długości. Gotowy prefabrykat zostanie włożony przy pomocy dźwigu w szczękę młota wibrującego. Po zaciśnięciu szczęk, rura zostanie ustawiona centralnie na miejsce wytyczonego pala. Projektowane miejsca postojowe przewiduje się oznakować powyżej i poniżej obiektu odpowiednimi znakami, stosowanymi na śródlądowych drogach żeglugowych.

W ramach przedsięwzięcia zakłada się także wykonanie pomostu łączącego linię cumowniczą z brzegiem. W ramach przedsięwzięcia prawdopodobne jest przeprowadzenie bagrowania towarzyszącego w przypadku zdiagnozowania jego potrzeby, w celu zapewnienia odpowiedniej głębokości dla łodołamaczy. Prace te powinny być wykonywane w odniesieniu do średniej wody dla zachowania parametrów tranzytowych 1,8 m, bądź do rzędnej koryta rzeki. Stan średniej niskiej wody (SNW) w lokalizacji Ługi Górzyckie wynosi +12,88 m n.p.m., zaś obecna rzędna dna wynosi od +11,26 do +9,35 m n.p.m. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, obecnie trwają prace projektowe i na tym etapie nie jest możliwe wskazanie ilości planowanego do wydobycia urobku. Za wyborem lokalizacji przedsięwzięcia przemawiała bliskość istniejącej drogi przywałowej, dającej możliwość zapewnienia tymczasowej komunikacji z postojowiskiem.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w rozpatrywanym przypadku jest zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 wójt, burmistrz, prezydent

miasta. Dla analizowanego przedsięwzięcia, ze względu na jego kwalifikację oraz lokalizację organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Górzycyca.

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie zaliczone zostało zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 63 lit. b Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, organ na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy o oos, wystąpił o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pismami z dnia 12 grudnia 2018 roku do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słubicach oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W związku ze złożeniem wniosku Wójta Gminy Górzycyca o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o podanie zakresu raportu oddziaływania na środowisko, w dniu 19 grudnia 2019 r. Wójt Gminy Górzycyca otrzymał pismo znak: SZ.RZŚ.436.1.429.2018.AP, w którym Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie przekazuje wg właściwości pismo Wójta Gminy Górzycyca z dnia 12 grudnia 2018 r. GWOŚ.6220.12.5.2018 Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powołując się na art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania n środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) a także art. 397 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. 2018 r., poz. 2268 ze zm.).

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pismem DOK.DOK2.9750.1.1.2019.SK PW: 70344 z dnia 03 stycznia 2019 r. (08.01.2019 r. – data wpływu do tutejszego urzędu) wezwał do uzupełnienia wniosku o wydanie opinii dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko tj.: *Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego w km 607,5 rz. Odry w ramach projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły*”, wskazując kwestie wymagające wyjaśnienia. W związku z powyższym Wójt gminy Górzycyca wezwał Wnioskodawcę pismem GWOŚ.6220.16.6.2018 z dnia 14 stycznia 2019 r. do uzupełnienia wniosku, wskazując na braki zawarte w piśmie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dnia 4 lutego 2019 r. do Urzędu Gminy w Górzycy wpłynęło pismo PODOOW-ZPT.071.4.1.2018 z dnia 31 stycznia 2019 r. W załączniku do pisma zawarte zostały wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie. Organ prowadzący postępowanie wysłał niezwłocznie pismem GWOŚ.6220.12.7.2018 z dnia 6 lutego 2019 r., przedłożone przez Inwestora wyjaśnienia Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pismem DOK.DOK2.9750.1.2.SK PW: 75965 z dnia 26 lutego 2019 r. (01.03.2019 r. -data wpływu do tut. urzędu) uwzględniając art. 64 ust.1 pkt. 4 oraz ust. 3a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, ze zm.) stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie wskazując na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- prace ingerujące w koryto rzeki należy prowadzić wyłącznie w obrębie projektowanych miejsc cumowania łodolamaczy;
- sposób zagospodarowania urobku z bagrowania, powinien zostać określony, zgodnie z przepisami odrębnymi w zakresie gospodarki odpadami, po uzyskaniu wyników badań laboratoryjnych tego urobku;
- w przypadku przedostania się do środowiska wodnego substancji szkodliwych, w szczególności na skutek awarii sprzętu w wyniku wycieku paliw, smarów i olejów, należy stosować odpowiednie dla rodzaju substancji zanieczyszczających sorbenty do strącania tych zanieczyszczeń;
- dla zapewnienia właściwej ochrony wód przed zanieczyszczeniem, wykorzystany podczas budowy sprzęt powinien być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku;
- stacjonujące w pobliżu obszaru objętego przedsięwzięciem jednostki pływające powinny być utrzymywane w stanie technicznym zapewniającym właściwą ochronę wód przed zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi, a w szczególności substancjami ropopochodnymi.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaznaczył, że przedsięwzięcie jest realizowane w ramach Zadania 1B.3/2 pn. Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego, które to zadanie

dotyczy budowy infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odcinku Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina oraz wprowadzenia nowego oznakowania szlaku żeglugowego. Zadanie realizowane jest w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOW), w celu umożliwienia prowadzenia skutecznej i bezpiecznej akcji lodolamania.

Zadanie 1B.3/2 zostało uwzględnione w MasterPlanie dla obszaru dorzecza Odry jako inwestycja, która nie wpływa negatywnie na osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarsza stanu wód (ID:3_393_O). Zarówno zadanie 1B.3/2, ani przedsięwzięcie objęte wnioskiem nie zostało uwzględnione w obowiązującym planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, jako zagrażające osiągnięciu celów środowiskowych.

W ramach przedsięwzięcia zakłada się wykonanie pomostu łączącego linię cumowniczą z brzegiem. Prawdopodobne jest przeprowadzenie bagrowania towarzyszącego w przypadku zdiagnozowania jego potrzeby, w celu zapewnienia odpowiedniej głębokości dla lodolamaczy. Prace te powinny być wykonywane w odniesieniu do średniej wody dla zachowania parametrów tranzytowych 1,8 m, bądź do rzędnej koryta rzeki. Stan średniej niskiej wody (SNW) w lokalizacji Ługi Górzyckie wynosi +12,88 m n.p.m., zaś obecna rzędna dna wynosi od +11,26 do 9,35 m n.p.m. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, obecnie trwają prace projektowe i na tym etapie nie jest możliwe wskazanie ilości planowanego do wydobycia urobku. Za wyrobem lokalizacji przedsięwzięcia przemawiała bliskość istniejącej drogi przywałowej, dającej możliwość zapewnienia tymczasowej komunikacji z postojowiskiem.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze jednej jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) i jednej jednolitej części wód podziemnych (JCWPd):

- PLRW60002117999 Odra od Nysy Łużyckiej do Warty – monitorowana, silnie zmieniona część wód o złym stanie, cel środowiskowy: dobry potencjał ekologiczny, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego, dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: zagrożona, ustanowiono odstępstwo czasowe od osiągnięcia celu środowiskowego – termin osiągnięcia dobrego stanu wód wyznaczono do 2027 roku. Omawiana część wód nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia przez ludzi oraz nie jest przeznaczona do celów rekreacyjnych w tym kąpieliskowych.

- PLGW600040 – stan chemiczny dobry, stan ilościowy dobry; cel środowiskowy: utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego, ocena ryzyka

nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona. Część wód jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia przez ludzi.

Ponadto w opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zidentyfikowane oddziaływania w związku z realizacją przedsięwzięcia w skali jednolitej części wód powierzchniowych będą niewielkie i nie wpłyną trwale na pogorszenie elementów biologicznych, fizykochemicznych i hydromorfologicznych. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych została przeprowadzona z uwzględnieniem aktualnych dostępnych danych monitoringowych w zakresie oceny stanu wód (dane WIOŚ dla JCWP z 2017 r., dane dla JCWPd z 2016 r.) Zarówno realizacja jak i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu jednolitych części wód podziemnych.

Biorąc pod uwagę zakres i skalę oddziaływania przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych w obowiązującym planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry dla ww. jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Oddziaływania związane z realizacją przedsięwzięcia wystąpią głównie na etapie budowy, będą mieć charakter krótkotrwały i przemijający. Związane będą w szczególności z czasowym pogorszeniem warunków fizycznych wód na skutek dostawy drobnych frakcji w wyniku redepozycji osadów dennych i ponownym włączeniu zawieszin podczas wibrowania dalb, oraz ewentualnie awarii skażenia wód podczas pracy maszyn i urządzeń w korycie (wyciek paliwa).

Zdaniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do zmiany szerokości i profilu koryta rzeki. Jedyną ingerencją w tym zakresie może być związana z koniecznością przeprowadzenia bagrowania towarzyszącego, mającego na celu uzyskanie odpowiedniej głębokości miejsca postoju łodołamaczy. Zgodnie z oceną jakości osadów dennych z 2015 r., w korycie rzeki Odry w okolicach planowanego postojowiska występują osady o klasie geochemicznej: miernie zanieczyszczone. Przewidywane w ramach przedsięwzięcia oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i ograniczony przestrzennie. Nie będą w sposób znaczący oddziaływać na obszary Natura 2000 i nie będą skutkować utratą bioróżnorodności. JCWP PLRW60002117999, zgodnie z art. 16 pkt 32 lit c Prawo wodne zalicza się do obszarów wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, oraz do obszarów przeznaczonych do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (art. 16 pkt 32 lit.

d Prawo wodne). Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla ww. obszarów. Zagadnienie oddziaływań skumulowanych rozważono w szczególności z uwzględnieniem zadania 1.B.3 projektu POPDOW, tj. *Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej*, oraz zadania 1B.2 *Prace modernizacyjne na Odrze granicznej*. Z uwagi na charakter przedsięwzięć dot. wykonania miejsc postojowo-cumowniczych, które nie zmieniają istotnie charakterystyki fizycznej cieku w obrębie jednolitej części wód, oddziaływania skumulowane rozważono głównie w odniesieniu do fazy realizacji. Planowane miejsca postojowo-cumownicze znajdują się w znacznych odległościach od siebie, w związku z tym nie przewiduje się wystąpienia bezpośrednich oddziaływań skumulowanych, które mogłyby mieć związek z redyspozycją osadów dennych. Oddziaływania związane z wykonaniem i wykorzystaniem miejsc postojowo-cumowniczych mają charakter punktowy i nie spowodują nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód objętych przedsięwzięciem. Prace związane z budową miejsc postojowych zostaną skoordynowane z pracami modernizacyjnymi na Odrze granicznej, które stanowią oddzielne przedsięwzięcie, dla którego obecnie trwa postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zadanie 1.B.2. realizowane będzie etapowo. W najbliższym czasie planowane jest wykonanie Etapu 1, który dotyczy likwidacji głównych miejsc ograniczających prace lodolamaczy i prowadzenia żeglugi. Etap 2 realizowany będzie w późniejszym okresie.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano następujące główne działania minimalizujące i ograniczające negatywny wpływ na środowisko, w tym na jakość wód:

- prace ingerujące w koryto rzeki Odry prowadzone będą poza okresem tarła ryb i inkubacji kry, który trwa od 1 marca do 30 czerwca;
- nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów rosnących w zakładanym w projekcie obszarze;
- do realizacji inwestycji wykorzystane będą wyłącznie surowce i materiały budowlane, które nie spowodują pogorszenia stanu środowiska (zwir, piasek prefabrykaty budowlane). Przewidziane do zastosowania materiały budowlane muszą posiadać atesty i aprobaty techniczne dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Mając na uwadze wymagania określone w Ramowej Dyrektywie Wodnej, zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, należy mieć na względzie zachowanie dobrego stanu/potencjału wód. W związku z tym, podejmowane działania powinny zapewnić osiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, 57, 59 oraz 61 Prawa wodnego.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia określono natomiast warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W okolicznościach niniejszej sprawy należy zwrócić uwagę na fakt, że jakkolwiek nie istnieje potrzeba prowadzenia oddziaływania na środowisko, to zasadne jest uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach szczegółowego zakresu przedsięwzięcia pod kątem jego realizacji i w zakresie jego potencjalnego oddziaływania na środowisko, w tym także uwzględnienie warunków i wymagań określonych w opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słubicach, w piśmie z dnia 27 grudnia 2018 roku (31.12.201 r. – data wpływu do tut. urzędu), znak: NZ 772-6-26/18, uwzględniając w zakresie higienicznym i zdrowotnym uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 w.cyt. ustawy, a w szczególności rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenia środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na zdrowie ludzi w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w lit. a) i b), wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Inspektor Sanitarny uzasadniając swoją opinię, wskazał, że realizacja inwestycji zakłada budowę dalb (pali cumowniczych) poprzez montaż stalowych prefabrykatów rurowych, wbijanych bezpośrednio w wytyczonym uprzednio miejscu w grunt poprzez młot wibracyjny, co umożliwi utworzenie w ich wnętrzu tzw. korka gruntowego (zabezpieczającego pal przed osunięciem). Część rur wystająca ponad grunt ma zostać dodatkowo wypełniona piaskiem i zabezpieczona głowicą z blachy płaskiej oraz wykończona wiązaniami. Zakładany w inwestycji pomost ma również zostać wykonany w konstrukcji stalowej, z barierkami zabezpieczającymi, na odrębnych palach nośnych, a samo „zejście na brzeg” określone zostanie w chwili realizacji projektu (zakłada się stopnie betonowe lub stalowe).

Ponieważ inwestycja realizowana ma być z wody, całe zaplecze sanitarne zlokalizowane będzie na jednostkach zatrudnionych przy założonych pracach. Również jednostki biorące udział w żegludze śródlądowej, obsługujące pas rzeki Odry, posiadają odpowiednie węzły sanitarne, które powinny być odpowiednio monitorowane w celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia wód.

Projektowane miejsce cumownicze oznaczone ma zostać zgodnie z obowiązującymi na szlakach śródlądowych znakami, a sama inwestycja ma zostać dostosowana do cumowania jednostek transportujących materiały niebezpieczne zwane ADN, które zostały określone

poprzez tekst umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2017 r., poz. 1719).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. w piśmie z dnia 27 grudnia 2018 roku (27.12.2018 r. - data wpływu do tut. urzędu), znak: WZŚ.4220.336.2018.PT, po przeanalizowaniu załączonej dokumentacji, biorąc pod uwagę kartę informacyjną przedsięwzięcia, a także ze względu na łączne uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust.1 ustawy o ooś, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Organ analizując informacje o planowanym przedsięwzięciu przedstawione w załączonej do wniosku karcie informacyjnej, mając na względzie ww. opinie, uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 cytowanej ustawy stwierdził, co następuje:

Planowana inwestycja będzie polegała na budowie miejsc postojowo-cumowniczych dla stacjonowania lodolamaczy w celu umożliwienia prowadzenia skutecznej i bezpiecznej akcji lodolamania na rzece Odrze. Od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina zaplanowano 8 takich obiektów. Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę infrastruktury postojowo-cumowniczej w km 607,5 rz. Odry na działce o nr ewid. 183, obręb 0001 Górzycyca, na terenie gminy Górzycyca powyżej miejscowości Lugi Górzycyckie. Postojowisko przewiduje się wykonać równoległe do osi rzeki ok. 5 m od granicy toru wodnego. Przyjęto łączną długość linii cumowniczej – ok. 90 m. Rozstaw dalb przyjęto od 10 do 30 m. Zakłada się wykonanie pomostu łączącego linię cumowniczą z brzegiem. Ponieważ teren inwestycji znajduje się poza torem wodnym, zajdzie konieczność wykonania w tym miejscu bagrowania dna, aby w obrębie linii cumowniczej zapewnić głębokość równą tranzytowej tj. 1,8 m.

Teren, na którym będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie, tj. działka o nr ewid. 183 obręb 0001 Górzycyca częściowo objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, uchwalonym Uchwałą Rady Gminy Górzycyca nr XVI.85.2012 z dnia 2 marca 2012r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Górzycyca w obrębie miejscowości Górzycyca (tj., Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z dnia 9 października 2014 r. poz. 1828). Przedmiotowy teren oznaczony został w ww. miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem I WS – tereny śródlądowych wód powierzchniowych płynących, śródlądowej drogi wodnej wraz z jej infrastrukturą, urządzenia gospodarki wodnej związanej z właściwym utrzymaniem koryt oraz działaniami ochrony przeciwpowodziowej, w rozumieniu ustawy Prawo Wodne.

Uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o oos, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łęgowych lub ujściach rzek, na obszarach wybrzeży i środowisku morskim, obszarach górskich lub leśnych, przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronny zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Obszar inwestycji nie stanowi środowiskowo wrażliwej lokalizacji, tj. terenów wodno-błotnych o płytkim trwałym zaleganiu wód podziemnych, siedlisk łęgowych, ujść rzek, terenów przyjeziornych, a technologia prac zapewnia ochronę wód przed dopływem zanieczyszczeń. Podczas prac nie będą wycinane drzewa a miejsce postoju nie będzie oświetlone. Oddziaływanie, bezpośrednie i pośrednie, na zoocenozy i fitocenozy miejsca przedsięwzięcia oraz otocznia będzie głównie w okresie budowy, zmieniając krótkookresowo dotychczasowe uwarunkowania ekosystemowe i tworząc nowe warunki bytowe. Zmiana ta będzie lokalna, w większości odwracalna i bez znaczącego wpływu na sąsiedztwo.

W dokumentacji przedstawione zostały działania chroniące środowisko, w tym także minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na przyrodę, między innymi:

- prace ingerujące w koryto rzeki Odry prowadzone będą poza okresem tarła ryb i inkubacji kry, który trwa od 1 marca do 30 czerwca. Prace ingerujące w koryto rzeki prowadzone będą wyłącznie w obrębie projektowanych miejsc cumowania łodołamaczy;
- prac mające na celu naruszenie brzegu, wykonywane będą w okresie między wrześniem a kwietniem, kiedy aktywność gadów i płazów jest minimalna;
- w przypadku wykonywania prac od początku maja do połowy sierpnia, który jest okresem rozrodu zwierząt hałas wytwarzany przez sprzęt mechaniczny będzie minimalizowany poprzez prowadzenie prac wyłącznie w ciągu dnia.

Projektowana inwestycja jest położona w obszarze Natura 2000 Ujście Warty PLC080001, który nie posiada ustanowionego planu zadań ochronnych bądź planu ochrony.

Wśród głównych, tj. o poziomie wysokim bądź umiarkowanym, oddziaływań negatywnych (zagrożeń i presji) mających wpływ na obszar, to znaczy na chronione siedliska przyrodnicze i gatunki, zidentyfikowane w SDF-ie obszaru, mogą wynikać z tytułu: zaniechania koszenia bądź wypasu, polowania, drapieżnictwa, zmiany sposobu uprawy, wędkarstwa, chwytania, trucia, kłusownictwa. Wśród ww. oddziaływań negatywnych na poziomie niskim, a mogących mieć związek z celem inwestycji zidentyfikowano szlaki żeglugowe. Planowane przedsięwzięcie nie należy zatem do żadnej z wyżej wymienionych kategorii zagrożeń. Odra jest rzeką żeglowną, a budowana nowa infrastruktura i bagrowanie dna cieku wykorzystywane będą dla poprawy skuteczności akcji ratunkowych (lodolamania) i nie mają wpływu zmian warunków wodnych w jej korycie czy dolinie. Mimo wcześniejszych przekształceń Odry (budowa ostróg), prac utrzymaniowych i transportu wodnego, wartość siedlisk przyrodniczych rzeki była duża i wyznaczono obszar Natura 2000 UW.

W sąsiedztwie miejsca prac stwierdzono kanię czarną będącą przedmiotem ochrony tego obszaru Natura 2000, która jednak nie gnieździła się na obszarze prowadzonych obserwacji, tj. w miejscu inwestycji oraz jego buforze 300 m. Przedsięwzięcie nie wymaga intencjonalnego odstraszenia zwierząt w celu jego podjęcia i realizacji. W okresie podjęcia inwestycji będzie ono związane z przejawami obecności ludzi, maszyn oraz wykonywaną pracą. To nieintencjonalne oddziaływanie będzie krótkotrwałe, ograniczone do okresu budowy, lokalnie ograniczone, uzależnione od losowej, nieprzewidywalnej, a mało prawdopodobnej obecności gatunków chronionych w sąsiedztwie przedsięwzięcia. Można domniemać, że nawet kumulowane, np. z tłem prac polowych czy żeglugi, nie będą zjawiskiem nowym dla zwierząt, powodującym płoszenie o skali zagrożenia dla przedmiotów ochrony w miejscu przedsięwzięcia i w całym obszarze Natura 2000.

Budowa i eksploatacja infrastruktury postojowo-cumowniczej (dalb, pomostu stalowego na palach i schodów) nie spowoduje trwałej zmiany zagospodarowania i użytkowania przestrzeni, co oznacza utrwalenie stanu zagospodarowania, w którym został ustanowiony powyższy obszar Natura 2000. Nie wprowadza również nowego oddziaływania istotnego dla chronionych siedlisk przyrodniczych oraz pozostałych gatunków zwierząt, szczególnie ryb. W głównym korycie Odry gatunki te są powszechne (boleń, koza, kielb białopłetwy) bądź nie występują w ogóle (piskorz). Podczas montażu dalb ingerencja w strukturę dna będzie punktowa, na odcinku 90 m, poza polami międzyostrogowymi i w pobliżu nurtu głównego, nie wpływając na warunki przepływu i jakość wody Odry.

Przedstawiony zakres wykorzystania środowiska oraz oddziaływań przedsięwzięcia nie wymaga, bezpośrednio dla jego realizacji i eksploatacji, w odniesieniu do siedlisk zwierząt, w tym ptaków oraz siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmioty ochrony: zmniejszenia powierzchni siedlisk bądź pogorszenia ich struktury, likwidacji siedlisk gatunków lub zmniejszenia powierzchni ich siedlisk.

Przedsięwzięcie nie wymaga i nie dokona zmiany liczebności lokalnej populacji zwierząt, któregośkolwiek z przedmiotów ochrony, a tym bardziej populacji w całym obszarze Natura 2000. Nie nastąpi zmiana części ich przestrzeni życia, która mogłaby skutkować brakiem stanowiska: schronienia, zdobywania pożywienia, miejsca godów i rozrodu.

Planowane przedsięwzięcie w ww. obszarze Natura 2000:

- nie wpłynie na kluczowe procesy i związki kształtujące strukturę obszarów;
- nie spowoduje przebudowy zespołów i zgrupowań gatunków oraz fragmentacji siedlisk przyrodniczych;
- nie zakłóci relacji ekosystemowych;
- nie zintensyfikuje zagrożenia dla utrzymania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk;
- nie spowoduje bariery migracji.

Podsumowując, rozpoznano, że oddziaływanie będzie lokalne i nieistotne z perspektywy celu ochrony obszarów Natura 2000 skutkiem położenia i skali przedsięwzięcia oraz jego zakresu i oddziaływania. Nie ma zatem podstaw by dać wiarę twierdzeniu, że przedsięwzięcie w trakcie eksploatacji będzie miało znaczący wpływ na chronioną przyrodę obszaru Natura 2000.

Miejsce planowanej inwestycji leży w obszarze projektowanego korytarza ekologicznego o nazwie Dolina Odry Południowy (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>). Biorąc jednak pod uwagę opisane powyżej położenie obszaru prac, oddziaływania inwestycji w fazie realizacji oraz eksploatacji można stwierdzić, że budowa przedmiotowego miejsca cumowania lodołamaczy nie wpłynie na obniżenie lokalnego i ponadlokalnego potencjału migracji ww. korytarza a z pewnością nie spowoduje bariery migracji dla zwierząt.

Odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania poprzedzono także odniesieniem do łącznie traktowanych okoliczności z zakresu ochrony przyrody wskazanych w art. 63 ust. 1 ustawy o OOS, czyli rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla ochrony przyrody oraz rodzaju

i skali możliwego oddziaływania w odniesieniu do uwarunkowań przyrodniczych najbliższych wielkoobszarowych form ochrony przyrody.

Odnosząc przedsięwzięcie do możliwych działań skumulowanych z modernizacją i budową ostróg, opasek brzegowych, które będą realizowane powyżej lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, na odcinku Odry swobodnie płynącej można prognozować, że nie wprowadzą do środowiska substancji czy energii wpływających na zmianę procesów przyrodniczych, wymiany energii i materii ekstremu Odry i jej doliny. Oddziaływania będą punktowe, co najwyżej lokalne, a ich prace będą skoordynowane.

Wyniki zasobów przyrodniczych, zilustrowane i opisane w KIP informują o braku stanowisk gatunków chronionych flory, płazów czy owadów w miejscu prac oraz jego bezpośrednim sąsiedztwie. W niedalekiej odległości, do 250 m od miejsca prac, występowały osobniki ptaków mających lęgi bądź prawdopodobnie lęgowych, tj. świerszczak, trzciniak, wrona siwa oraz gryzonie: badylarka pospolita i ryjówka aksamitna. Uciążliwości dla przyrody z tytułu budowy inwestycji będą krótkotrwałe i ustępujące, rozmiar przekształcenia środowiska będzie lokalny. W bezpośredniej okolicy inwestycji istnieją zróżnicowane i odpowiednie siedliska dla zwierząt występujących obecnie w miejscu planowanych prac, mogących stanowić siedliska przejściowe bądź docelowe na czas prowadzenia prac, a w fazie eksploatacji przedsięwzięcia zwierzęta zapewne powrócą na zajmowane wcześniej arealy.

Mając na uwadze wyniki i wnioski z analizy oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000, wyżej przedstawiony charakter oddziaływania, niewielki zasób przyrodniczy terenu oddziaływania inwestycji, powszechność występujących na nim gatunków zwierząt, deklarowane przez inwestora i przedstawione powyżej rozwiązania chroniące środowisko, na obecnym etapie sprawy nie wykazano reprezentantów gatunków chronionych oraz stanowisk siedlisk chronionych dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa ochrony przyrody. Nie zidentyfikowano także potrzeby formułowania uwarunkowania z zakresu ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i grzybów, które wykraczałoby poza rozwiązania prawne ochrony gatunkowej. Nie stwierdzono wrażliwych ostoi i miejsc bytowania innych dzikich zwierząt funkcjonalnie powiązanych z przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000, wymagających szczególnych uwarunkowań, niesformułowanych w prawie ochrony przyrody, które musiałoby być sformułowane w procesie oceny oddziaływania przedsięwzięcia. Teren przedsięwzięcia nie jest lokalną, tym bardziej regionalną, ostoją fauny lub niepowtarzalnym

miejszem stałego jej przebywania, poza którym funkcjonowanie pojedynczych osobników lub ich zgrupowań nie jest możliwe, a której przekształcenie lub zmiana funkcji, co nie jest tu planowane, wpłynie negatywnie na ochronę przyrody i stan przyrody obszaru.

Skutkiem budowy miejsca postojowego dla lodolamaczy będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a która musiałaby być poprzedzona oceną oddziaływania na środowisko i ustaleniem nietypowych działań zapobiegających oraz minimalizujących. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej.

Nie stwierdzono okoliczności, dla których należałoby przeprowadzić ocenę lub niepewności, co do zakresu oddziaływań na ochronę przyrody. Rozwiązania z zakresu ochrony środowiska spełnią kryteria ochrony przyrody w miejscu inwestycji i zasięgu jego oddziaływania.

Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, teren przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) GW600040 i na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie Odra od Nisy Łużyckiej do Warty o kodzie RW60002117999.

Zakres oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko będzie zróżnicowany i będzie miał przede wszystkim charakter okresowy, związany z prowadzeniem prac budowlanych. Specyfika przedsięwzięcia powoduje, że najistotniejsze oddziaływanie na środowisko wystąpi na etapie realizacji przedsięwzięcia. W głównej mierze oddziaływanie będzie związane z emisją hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza pochodzących z maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach związanych z przygotowaniem terenu i posadowieniem dalb. Jednak stosunkowo krótki okres prac spowoduje, że oddziaływanie to nie będzie miało istotnego znaczenia dla środowiska naturalnego.

Etap użytkowania nie będzie wiązał się z oddziaływaniami mogącymi mieć charakter znaczący. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia akcji lodolamania, zachodzić będzie emisja zanieczyszczeń w efekcie spalania paliwa w silnikach pracujących lodolamaczy, oraz emisja hałasu związana z pracą silników lodolamaczy oraz łamaniem lodu.

Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji.

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 (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 799, ze zm.), nie występuje

też w wykazie obiektów, wymienionych w art. 135 ust. 1 wyżej cytowanej ustawy, dla których mogą być tworzone obszary ograniczonego użytkowania. Brak jest także podstaw do stwierdzenia ryzyka poważnej katastrofy naturalnej lub budowlanej. Pomimo, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z Republiką Federalną Niemiec, mając na uwadze zakres i skalę przedsięwzięcia nie zachodzi ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na charakter planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań na środowisko z innymi inwestycjami.

Organ po analizie dokumentów przedłożonych przez inwestora oraz opinii organów, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o ooś, a także po szczegółowym przedśledzeniu nie tylko bezpośrednich, ale i pośrednich skutków działań, jakie miałyby się znaleźć w przedmiotowym projekcie, a także po wnikliwej analizie uwarunkowań realizacji planowanej inwestycji w przedłożonym wniosku, zważywszy na uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o ooś, a zwłaszcza aspekt lokalizacyjny planowanego przedsięwzięcia, a także skali i charakteru przedsięwzięcia, stwierdził brak możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Postanowienie Wójta Gminy Górzycy nie stwierdzające potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zostało wydane dnia

Mając powyższe na uwadze w Postanowieniu z dnia 22 marca 2019 r. znak: GWOŚ.6220.12.8.2018 Wójt Gminy Górzycy stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Informacja o wydanym ww. postanowieniu została umieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Górzycy oraz w Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, który prowadzony jest przez Gminę Górzycę na lamach witryny Ekoportal (www.ekoportal.gov.pl).

W myśl art. 84 ustawy o ooś w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 85, ust. 1 ustawy o ooś decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia.

Strony postępowania, zgodnie z art. 10 § 1 i art. 73 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zawiadomieniem z dnia 22 marca 2018 r., znak: GWOŚ.6220.12.8.2018, zostały poinformowane o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów w przedmiotowej sprawie w terminie 7 dni od daty otrzymania zawiadomienia. Strony postępowania nie skorzystały z deklaracji zawartej w art. 10 k.p.a.

Na etapie postępowania nie wpłynęły żadne uwagi czy wnioski co do planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym oraz w oparciu o cytowane na wstępie przepisy orzeczono jak w sentencji.

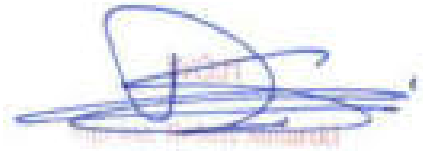
POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 oraz zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, przy czym zgodnie z art. 72 ust. 3 w/w ustawy wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Wskazany powyżej termin może ulec wydłużeniu o 4 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – art. 87.

Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Od decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gorzowie Wlkp., za pośrednictwem Wójta Gminy Górzycy, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. 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.



Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pozostałe strony postępowania
3. A/a

Zgodnie z cz. 1 pkt 45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1044 ze zm.) od wydania przedmiotowej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł

Charakterystyka przedsięwzięcia p. n.:

„Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego w km 607,5 rz. Odry w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Całość Zadania 1B.3/2 pn. „Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego” dotyczy budowy infrastruktury postojowo-cumowniczej dla łodolamaczy (w postaci dalb usytuowanych poza granicą szlaku żeglownego) w 8 niezależnych lokalizacjach na odcinku Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina oraz wprowadzenia nowego oznakowania szlaku żeglownego. Zadanie to realizowane jest w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOW) w celu umożliwienia prowadzenia skutecznej i bezpiecznej akcji łodolamania.

Miejsca postojowo-cumownicze planowane do realizacji w ramach Zadania 1B.3/2 to:

1. Szczecin – km 34,8 Odry Zachodniej
2. Zatoń Dolna – km 688,2 rz. Odry
3. Osinów Dolny – km 663,2 rz. Odry
4. Kalerisko – km 623,6 rz. Odry
5. Ługi Górzyckie – km 607,5 rz. Odry
6. Pławidło – km 595,3 rz. Odry
7. Kunice – km 572,0 rz. Odry
8. Biała Góra – km 548,4 rz. Odry

Postojowisko przewiduje się wykonać równolegle do osi rzeki około 5 m od granicy toru wodnego. Przyjęto łączną długość linii cumowniczej – ok. 90 m. Rozstaw dalb przyjęto od 10 do 30 m. Zakłada się wykonanie pomostu łączącego linię cumowniczą z brzegiem.

Ponieważ miejsce to znajduje się poza torem wodnym, zajdzie konieczność w tym miejscu wykonania bagrowania tak, aby w obrębie linii cumowniczej zapewnić głębokość równą tranzytowej - 1,8 m. W ramach przedsięwzięcia prawdopodobne jest przeprowadzenie bagrowania towarzyszącego w przypadku zdiagnozowania jego potrzeby, w celu zapewnienia odpowiedniej głębokości dla łodolamaczy. Prace te powinny być wykonane w odniesieniu do średniej wody dla zachowania parametrów tranzytowych 1,8 m, bądź do rzędnej koryta rzeki. Materiał z bagrowania zostanie zbadany, a następnie na podstawie uzyskanych wyników laboratoryjnych, będzie zagospodarowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Szczegółowe dane dotyczące ilości niezbędnego bagrowania będą możliwe do oszacowania na etapie sporządzania dokumentacji projektowej.

Prace będą prowadzone od strony wody. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się lokalizacji zaplecza budowy.

Projektowane miejsca postojowe przewiduje się oznakować powyżej i poniżej obiektu odpowiednimi znakami, stosowanymi na śródlądowych drogach żeglugowych. Szczegółowa lokalizacja oznakowania zostanie dostosowana do istniejącego.

Lokalizacja obiektu spełnia wymogi odległości od istniejącej infrastruktury w związku, z czym projektowane miejsca postojowe planuje się dodatkowo oznakować, jako miejsce z dopuszczeniem do cumowania jednostek transportujących materiały niebezpieczne wg umowy ADN.

Jednolity tekst *Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN)* został opublikowany 8 września 2017 r. w Dzienniku Ustaw pod pozycją 1719.

Ogłoszenie Umowy ADN w Dzienniku Ustaw stanowi wypełnienie obowiązku dotyczącego transpozycji dyrektywy Komisji (UE) 2016/2309/UE dostosowującej po raz czwarty do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

Zakres przepisów określa rodzaje towarów i substancji niebezpiecznych, które mogą być przewożone lub są wyłączone z przewozu statkami żeglugi śródlądowej, a także sposobu ich pakowania, załadunku lub rozładunku. Ujednoczenie przepisów korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo w transporcie śródlądowym.

Przepisy ADN nowelizowane są w Europie co dwa lata.

Miejsce inwestycji zostało wskazane przez Inwestora jako optymalne pod względem stacjonowania lodolamaczy w trakcie prowadzenia akcji łamania lodu. Miejsce to może spełniać jedynie funkcję postojową.

Do wytypowanej lokalizacji brak jest bezpośredniego dojazdu drogą. Najbliższy ciąg komunikacyjny znajduje się w odległości około 1,0 km. Komunikacja może odbywać się awaryjnie drogą przywałową zlokalizowaną od strony odpowietrznej wału.

Tabela 1 Lokalizacja przedsięwzięcia na tle działek ewidencyjnych

Lp.	Nazwa	Powiat	Gmina	Obręb	Działka	Właściciel / Władający	Uwagi
1	2	4	5	6	7	8	9
05	Lugi Górzeckie	ślubicki	Górzycza	0001 Górzycza	183	Skarb Państwa PGW WP RZGW w Szczecinie	

Źródło: koncepcja rozwiązań technicznych, październik 2018 r.

Właścicielem gruntów pod wodami powierzchniowymi płynącymi (działka nr 183, obręb 0001 Górzycza) jest Skarb Państwa (zarządca trwały Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarowania Wodami w Szczecinie).

Projektowane dalby w całości znajdują się w wodzie, pomiędzy główkami dwóch ostróg na prawym brzegu Odry, ok. 50 m od brzegu.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszarów wodno-błotnych w rozumieniu Konwencji Ramsarskiej. Teren inwestycji to obszar przy prawym brzegu rzeki Odry - ciek w wodnego. Teren inwestycji nie znajduje się w ujściu rzeki. Planowana do realizacji inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 150 km od wybrzeża Morza Bałtyckiego. Miejsce inwestycji nie jest ani obszarem górskim, ani leśnym, ani obszarem, na którym standardy środowiska zostały przekroczone. W obszarze planowanej infrastruktury

cumowniczej brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia brak jest zabytków wpisanych do rejestru zabytków (źródło: <https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/>).

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Postojowisko będzie położone ok. 2,6 km od miejscowości Ługi Górzyckie (położonej na północny wschód od postojowiska), ok. 3,9 km od miejscowości Górzycza (położonej na południowy wschód od postojowiska). Natomiast miasto Kostrzyn nad Odrą położone jest ok. 7,3 km na północ od planowanego miejsca postojowego. Z elementów antropogenicznych w krajobrazie okolic planowanego postojowiska należy wymienić liczne ostrogi w korycie rzeki oraz wał przeciwpowodziowy.

Na umocnionych brzegach rzeki występują płaty szuwarów z dominacją trzciny pospolitej, częstym składnikiem jest także mozga trzciniowata. Fragmenty brzegów nieporośnięte roślinnością szuwarową, zajęte są często przez jeżynę popielicę *Rubus caesius*. Na zapleczu szuwarów i zarośli, u stóp wału przeciwpowodziowego występują zbiorowiska trawiaste m.in. z rajgrasem wyniosłym *Arrhenatherum elatius*, kupkówką pospolitą *Dactylis glomerata*, wiechliną łąkową i zwyczajną *Poa pratensis* i *P. trivialis*, życicą trwałą *Lolium perenne*, wrotyczem pospolitym *Tanacetum vulgare*, ostrożeniem polnym *Cirsium arvense*. Brzeg Odry jest w tym miejscu sztucznie umocniony nasypem kamiennym, co w znacznym stopniu utrudnia wykształcenie się cennych siedlisk przyrodniczych związanych z terenami nadrzecznymi.

3. Rodzaj technologii

Przyjęte wymagania ze względu na jednostki pływające

- **Lodołamacze**
 - Szerokość: do 8,1 m;
 - Długość do 36 m;
 - Zanurzenie ~1,7 m;
 - Wysokość burty ~2,4 m;
 - Wyporność ~335 ton.
- **Jednostki dopuszczone do awaryjnego cumowania**
 - Zestaw pchany:
 - Szerokość: do 11,4 m;
 - Długość do 150 m;
 - Zanurzenie ~1,7 m;
 - Wysokość burty ~2,4 m;
 - Współczynnik pełnotliwości 0,9;
 - Wyporność do 1711 ton.
 - Barka motorowa:

- Szerokość: do 11,4 m;
- Długość do 86 m;
- Zanurzenie ~1,7 m;
- Wysokość burty ~2,0 m;
- Współczynnik pełnotliwości 0,9;
- Wyporność do 1063 ton.

Tabela 2 Projektowane parametry linii cumowniczych

Lp	Nazwa	km Odry	Długość linii cumowniczej	Maks. rozstaw dalb	Min. rozstaw dalb	Długość kładki roboczej
			m	m	m	m
1	2	3	4	5	6	7
05	Lugj Górzycie	607.5	90	30	10	52.5

Źródło: Koncepcja rozwiązań technicznych, październik 2018 r.

Dalby

Przyjęto dalby w układzie trójpalowym z dwoma stężeniami. Średnica pali oraz klasa stali zostanie dobrana na etapie opracowywania projektu budowlanego na podstawie obliczeń oddziaływań sprężystych cumujących jednostek pływających zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi. Na dalbach zostaną zamontowane odbojnice elastomerowe lub poliuretanowe stałe lub swobodne.

Między brzegiem lub ostrogą a dalbami zostanie zaprojektowany pomost z krat stalowych typu „Wema”, na stalowej konstrukcji nośnej z kształtowników. Kładka będzie wsparta na osobnych palach. Na całej długości kładek zaprojektowane będą barieryki stalowe wys. min. 1,1 m. Zejście na „brzeg” wykonane zostanie w postaci stopni betonowych lub stalowej konstrukcji.

Dalby będą zaprojektowane uwzględniając napór pokrywy lodowej, jednak dodatkowo uzupełniono linię cumowniczą o izbice, w postaci dodatkowej dalby z konstrukcją do kruszenia pokrywy lodowej. Podobny zabieg zastosowano od górnej wody przed palami projektowanej kładki roboczej.

Wytyczenie pali

Wytyczenia punktów stałych oraz głównych osi palowania dokonuje posiadający stosowne uprawnienia zespół geodezyjny na zlecenie Wykonawcy. Usytuowanie każdego pala, jego współrzędne, pionowość ustawienia rury będzie sprawdzane przed początkiem i w trakcie zawibrowania pala.

Wibrowanie pali z rur stalowych otwartych

Do wykonania pali zostaną użyte prefabrykaty rurowe przygotowane do określonej projektem długości. Gotowy prefabrykat zostanie włożony przy pomocy dźwigu w szczęki młota

wibracyjnego. Po zaciśnięciu szczęk rura zostanie ustawiona centralnie na miejsce wytyczonego pala. Podczas wibrowania w grunt rury stalowej z otwartym dnem, wewnątrz rury tworzy się korek gruntowy, stopniowo zamykający rurę. Następnie pozostała przestrzeń rury wypełniona zostanie piaskiem.

Prace montażowe

Zwieńczenie pali wykonywane będzie przez grupę spawaczy znajdujących się na promie zakotwiczonym do uprzednio zawibrowanych pali. Za pomocą spawarki elektrycznej zasilanej prądem z agregatów umieszczonych na jednostce pływającej zamocowane zostaną wiązania dałb z kształtowników stalowych oraz zwieńczenie na głowicy każdej z dałb z płaskiej blachy.

Materiały użyte do wykonania wiązań oraz zwieńczenia głowic przygotowane zostaną na podstawie szablonów na terenie lądowym i dostarczone do miejsca zamontowania za pomocą sprzętu pływającego.

Jednostki pływające użyte do prac posiadają własne zaplecze sanitarne, a odpady powstałe z wyniku ich eksploatacji są odbierane przez specjalistyczne firmy.

Technologia produkcji

Do wykonania nowo projektowanych dałb użyte zostaną elementy stalowe prefabrykowane dostarczone na plac przeładunkowy. Elementy przeładowane za pomocą dźwigu załadowane zostaną na burki górno-pokładowe i przetransportowane drogą wodną w miejsce wbudowania.

Pozostałe prace

Wykonawca po wykonaniu robót budowlanych winien dokonać przeglądu dna w miejscu nowo wykonanych dałb pod kątem zalegania elementów pochodzenia antropogenicznego i naturalnego mogących powodować utrudnienia nawigacyjne. W ramach prac winien usunąć zalegające na dnie konary drzew, fragmenty lin stalowych i włókiennych oraz inne napotkane elementy.

4. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Faza budowy

Realizacja inwestycji wymagała będzie wykorzystania paliw do środków transportu i jednostek pływających oraz pracy maszyn i sprzętu budowlanego. Do realizacji wykorzystana będzie elektryczna spawarka, która będzie zasilana z agregatu umieszczonego na jednostce pływającej, nie będzie, więc konieczności dostarczania energii z innego źródła. Niezbędne będą surowce do wykonania sumych dałb (np. beton, czy piasek) w ilościach wskazanych w poniżej tabeli.

Jednostki pływające będą posiadały własne zaplecze sanitarne.

Tabela 1 Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii na etapie realizacji

Lp.	Zużycie materiałów i surowców	Szacunkowa ilość [Mg]
1	Woda [m ³]	100
2	Paliwa [m ³]	100
3	Kamień [Mg]	7,5
4	Piasek [m ³]	50
5	Beton [m ³]	2
6	Stal [Mg]	385

Faza eksploatacji

Przedsięwzięcie (w rozumieniu nowego miejsca postojowo-cumowniczego) w fazie eksploatacji nie będzie wymagało wykorzystania jakichkolwiek surowców, materiałów, wody, paliw oraz energii elektrycznej, poza okresami prowadzonych prac remontowo-utrzymawczych.

5. Rozwiązania chroniące środowisko

5.1 Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań organizacyjnych i zabezpieczeń chroniących środowisko:

- dobór maszyn budowlanych o niewielkiej emisji zanieczyszczeń i hałasu, spełniających wymogi obowiązujących przepisów w zakresie wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska;
- wykorzystanie jedynie sprawnego sprzętu i jednostek, jak również przestrzeganie odpowiedniej i terminowej konserwacji maszyn budowlanych, co pozwoli na uniknięcie powstawania wycieków paliw, olejów lub innych płynów eksploatacyjnych, a tym samym przedostawania się ich do gleby i wód podziemnych;
- transport nowych urządzeń, elementów konstrukcyjnych odbywać się będzie głównie drogą wodną lub po terenach utwardzonych, w przypadku ewentualnego wycieku substancji niebezpiecznych pochodzących z środków transportu zostaną zastosowane sorbenty w celu usunięcia zagrożenia;
- nieprzeciążanie maszyn i pojazdów oraz unikanie i ograniczenie eksploataowania silników na najwyższych obrotach;

- ograniczenie pustych przewozów, ograniczenie w czasie dostawy pracy silników spalinowych na biegu jałowym, ograniczanie czasu pracy sprzętu powodującego największy poziom hałasu;
- zapewnienie odpowiedniej organizacji robót budowlano-montażowych, tj.: prace budowlano-montażowe będą wykonywane w porze dziennej;
- wykonawca robót magazynował będzie odpady pochodzące z prac montażowo-budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem. Wszystkie rodzaje wytwarzanych odpadów będą zbierane i magazynowane selektywnie, co ułatwi ich zagospodarowanie przez uprawnione do tego podmioty. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami, właściwa organizacja zaplecza robót, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy wpłynę na wyeliminowanie bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko;
- prace ingerujące w koryto rzeki Odry prowadzone będą poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który trwa od 1 marca do 30 czerwca. Prace ingerujące w koryto rzeki prowadzone będą wyłącznie w obrębie projektowanych miejsc cumowania łodolamaczy;
- prace, mające na celu naruszenie brzegu, wykonane będą w okresie między wrześnie, a kwietniem, kiedy aktywność gadów i płazów jest minimalna;
- w przypadku wykonywania prac od początku maja do połowy sierpnia, który jest okresem rozrodu zwierząt hałas wytwarzany przez sprzęt mechaniczny będzie minimalizowany, poprzez prowadzenie prac wyłącznie w ciągu dnia;
- dalbowisko nie będzie posiadało oświetlenia;
nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów rosnących w zakładanym w projekcie obszarze;
- do realizacji inwestycji będą wykorzystane wyłącznie surowce i materiały budowlane (żwir, piasek, prefabrykаты budowlane i inne), które nie spowodują pogorszenia stanu środowiska w stosunku do stanu istniejącego. Przewidziane do zastosowania materiały budowlane muszą posiadać atesty i aprobaty techniczne dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Zastosowanie ww. warunków w pełni wyeliminuje zagrożenia środowiska przyrodniczego w fazie budowy inwestycji oraz nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie spowoduje znaczących negatywnych skutków w środowisku.

5.2 Rozwiązania chroniące środowisko na etapie eksploatacji

Dalby będą wykonane z materiałów neutralnych dla środowiska, ich eksploatacja nie będzie się wiązała z emisją zanieczyszczeń i energii do środowiska. Nowe miejsca postojowe przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia akcji łodolamania, a tym samym zmniejszą m.in. ryzyko wycieku substancji ropopochodnych do wód powierzchniowych.

6. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

6.1 Przewidywane emisje na etapie realizacji przedsięwzięcia

6.1.1 Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Podczas realizacji przedsięwzięcia głównymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą jednostki pływające, maszyny i sprzęt, wykorzystywany do prac budowlanych. Eksploatacja sprzętu wodnego oraz maszyn budowlanych będzie generować zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach (m.in. tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne).

Zanieczyszczenia będą emitowane na małej wysokości, więc w wyniku ich ograniczonego rozprzestrzeniania emisja związana z transportem i pracami pomocniczymi będzie miała charakter lokalny i punktowy, związany z miejscem powstawania (teren budowy) i nie będzie miała znaczącego wpływu na jakość powietrza. Ponadto prace te będą miały charakter stosunkowo krótkotrwały.

W związku z powyższym oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia nie spowoduje znaczących zmian istniejącego tła zanieczyszczeń w rejonie inwestycji, jak również na klimat w rejonie Odry granicznej, a także nie będzie stanowić zagrożenia dla życia i zdrowia okolicznych mieszkańców.

Minimalizacja emisji spalin będzie zapewniona poprzez stosowanie w pełni sprawnego sprzętu oraz ograniczenie czasu jego pracy do niezbędnego minimum.

6.1.2 Emisja hałasu

Faza realizacji wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach związanych z przygotowaniem terenu i posadowieniem dalb. Emitowany hałas będzie miał charakter nieciągły, a jego natężenie będzie podlegać zmianom w poszczególnych etapach realizacji prac, w zależności od ich przebiegu oraz udziału poszczególnych maszyn i urządzeń.

Emisja hałasu podczas prac inwestycyjnych może mieć wpływ na zwierzęta zasiedlające pobliskie obszary. Mogą zostać one wypłoszone, jednak ze względu na czasowy charakter emisji hałasu, zwierzęta powrócą na zajmowane wcześniej arealy.

Wobec lokalnego i krótkotrwałego charakteru emisji oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie jego realizacji nie będzie miało znaczącego wpływu na klimat akustyczny w rejonie lokalizacji inwestycji. Tym bardziej, że w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca planowanego przedsięwzięcia brak jest terenów podlegających ochronie akustycznej. Pomimo tego, minimalizacja emisji hałasu będzie zapewniona poprzez stosowanie w pełni sprawnego sprzętu, spełniającego stosowne wymogi przepisów odnośnie dopuszczalnego poziomu emisji hałasu. Ograniczenie czasu pracy sprzętu do niezbędnego minimum dodatkowo ograniczy uciążliwość wykonywanych prac dla lokalnego środowiska. Prace prowadzone będą w porze dziennej.

6.1.3 Emisja ścieków

Podczas realizacji przedsięwzięcia generowane będą ścieki bytowe. Jednostki pływające, wykonujące prace od strony wody, wyposażone będą we własne węzły sanitarne i zgromadzone w specjalnych zbiornikach ścieki będą przekazywane do oczyszczalni ścieków. Jednostki pływające użyte do prac posiadają własne zaplecze sanitarne, a odpady powstałe z wyniku ich eksploatacji są odbierane przez specjalistyczne firmy.

6.2 Przewidywane emisje na etapie eksploatacji

6.2.1 Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia funkcjonowanie infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze granicznej nie będzie wiązać się z emisją zanieczyszczeń do powietrza.

Należy jednak wskazać, że zarówno obecnie, jak i po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia akcji lodolamania, zachodzić będzie emisja zanieczyszczeń w efekcie spalania paliwa w silnikach pracujących lodolamaczy. Również, z uwagi na fakt, że Odra pełni funkcję drogi wodnej, emitorami zanieczyszczeń do powietrza są i będą w przyszłości silniki jednostek pływających w ramach żeglugi śródlądowej.

6.2.2 Emisja hałasu

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia funkcjonowanie infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze granicznej nie będzie wiązać się z emisją hałasu.

Należy jednak wskazać, że zarówno obecnie, jak i po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia akcji lodolamania, zachodzić będzie emisja hałasu związana z pracą silników lodolamaczy oraz łamaniem lodu. Również, z uwagi na fakt, że Odra pełni funkcję drogi wodnej, emitorami hałasu do środowiska są i będą w przyszłości silniki jednostek pływających w ramach żeglugi śródlądowej.

6.2.3 Gospodarka wodno-ściekowa

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia funkcjonowanie infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze granicznej nie będzie wiązać się z generowaniem ścieków.

Należy jednak wskazać, że zarówno obecnie, jak i po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia akcji lodolamania, ścieki powstają na pokładach lodolamaczy. Jednak te wyposażone są we własne węzły sanitarne, a ścieki gromadzone są w specjalnych zbiornikach, które opróżniane są w bazie lodolamaczy, skąd przewożone są do oczyszczalni ścieków.

Również, z uwagi na fakt, że Odra pełni funkcję drogi wodnej, ścieki powstają na pokładach jednostek pływających w ramach żeglugi śródlądowej. Podobnie jak w przypadku lodolamaczy gromadzone są one w specjalnych zbiornikach, które opróżniane są w portach/przystaniach, skąd przewożone są do oczyszczalni ścieków.

7. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Pomimo, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z Republiką Federalną Niemiec, mając na uwadze jego charakter, lokalizację i skalę, związane z nim oddziaływanie nie będzie wpływało na obszary położone poza granicami Polski.

Ewentualne uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia mogą dotyczyć jedynie krótkotrwałych emisji hałasu podczas prowadzenia prac oraz płoszenia ptaków i ichtiofauny, etap eksploatacji miejsca postojowego nie będzie wiązał się z oddziaływaniem na środowisko.

7. Rozwiązania chroniące środowisko

7.1 Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań organizacyjnych i zabezpieczeń chroniących środowisko:

- dobór maszyn budowlanych o niewielkiej emisji zanieczyszczeń i hałasu, spełniających wymogi obowiązujących przepisów w zakresie wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska;
- wykorzystanie jedynie sprawnego sprzętu i jednostek, jak również przestrzeganie odpowiedniej i terminowej konserwacji maszyn budowlanych, co pozwoli na uniknięcie powstawania wycieków paliw, olejów lub innych płynów eksploatacyjnych, a tym samym przedostawania się ich do gleby i wód podziemnych;
- transport nowych urządzeń, elementów konstrukcyjnych odbywać się będzie głównie drogą wodną lub po terenach utwardzonych, w przypadku ewentualnego wycieku substancji niebezpiecznych pochodzących z środków transportu zostaną zastosowane sorbenty w celu usunięcia zagrożenia;
- nieprzeciążanie maszyn i pojazdów oraz unikanie i ograniczenie eksploataowania silników na najwyższych obrotach;
- ograniczenie pustych przewozów, ograniczenie w czasie dostawy pracy silników spalinowych na biegu jałowym, ograniczanie czasu pracy sprzętu powodującego największy poziom hałasu;
- zapewnienie odpowiedniej organizacji robót budowlano-montażowych, tj.: prace budowlano-montażowe będą wykonywane w porze dziennej;
- wykonawca robót magazynował będzie odpady pochodzące z prac montażowo-budowlanych w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem. Wszystkie rodzaje wytwarzanych odpadów będą zbierane i magazynowane selektywnie, co ułatwi ich zagospodarowanie przez uprawnione do tego podmioty. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami, właściwa organizacja zaplecza robót, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy wpłynie na wyeliminowanie bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko;
- prace ingerujące w koryto rzeki Odry prowadzone będą poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który trwa od 1 marca do 30 czerwca. Prace ingerujące w koryto rzeki prowadzone będą wyłącznie w obrębie projektowanych miejsc cumowania lodolamaczy;

- prace, mające na celu naruszenie brzegu, wykonane będą w okresie między wrześniem, a kwietniem, kiedy aktywność gadów i płazów jest minimalna;
- w przypadku wykonywania prac od początku maja do połowy sierpnia, który jest okresem rozrodu zwierząt hałas wytwarzany przez sprzęt mechaniczny będzie minimalizowany, poprzez prowadzenie prac wyłącznie w ciągu dnia;
- dalbowisko nie będzie posiadało oświetlenia;
nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów rosnących w zakładanym w projekcie obszarze;
- do realizacji inwestycji będą wykorzystane wyłącznie surowce i materiały budowlane (żwir, piasek, prefabrykаты budowlane i inne), które nie spowodują pogorszenia stanu środowiska w stosunku do stanu istniejącego. Przewidziane do zastosowania materiały budowlane muszą posiadać atesty i aprobaty techniczne dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Zastosowanie ww. warunków w pełni wyeliminuje zagrożenia środowiska przyrodniczego w fazie budowy inwestycji oraz nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie spowoduje znaczących negatywnych skutków w środowisku.

7.2 Rozwiązania chroniące środowisko na etapie eksploatacji

Dalby będą wykonane z materiałów neutralnych dla środowiska, ich eksploatacja nie będzie się wiązała z emisją zanieczyszczeń i energii do środowiska. Nowe miejsca postojowe przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia akcji lodolamania, a tym samym zmniejszą m.in. ryzyko wycieku substancji ropopochodnych do wód powierzchniowych.

8. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000 PLC080001 Ujście Warty (jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków oraz specjalny obszar ochrony siedlisk).

Przedsięwzięcie leży ok. 50-80 m od granic następujących obszarów chronionych:

- otulina Parku Narodowego „Ujście Warty”,
- Park Krajobrazowy „Ujście Warty”,
- korytarz ekologiczny Dolina Odry Południowy.

Przedsięwzięcie leży ok. 470 m od korytarza ekologicznego Ziemia Lubuska - północ ok. 515 m od granic użytku ekologicznego PRZY ROWIE.

Z uwagi na charakter i zakres przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody leżące w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.



Województwo Lubuskie
Urząd Ochrony Środowiska i Rozwoju Regionalnego
ul. ...
...
...