

**Załącznik Nr 3 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie  
Nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach  
z dnia 10 października 2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.46  
Odniesienie się do uwag społeczeństwa zgłoszonych podczas konsultacji społecznych**

**I. Odniesienie się do uwag zgłoszonych w procedurze krajowej**

**1. Radni Miasta Świnoujście Klubu „Lewica Razem” oraz Sanatorium Uzdrowiskowe „Energetyk”, e-mail z dnia 01.08.2023r.**

Odnosząc się do kwestii trudności w weryfikacji danych przedstawionych w załącznikach do dokumentu co do ich wiarygodności z uwagi na brak wskazania okresu, w jakim się odbywały, tut. organ zaznacza, iż dane na podstawie których wykonane zostały szczegółowe analizy, zostały pozyskane z różnych źródeł (dane archiwalne, dane pozyskane z inwentaryzacji przeprowadzonych na potrzeby innych inwestycji w rejonie analizowanego terenu, dane z aktualnych badań terenowych) i dotyczą różnych ram czasowych. Należy również wskazać, że przedłożony raport został wykonany zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 66 i 68 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. W opracowaniu raportu wziął udział szereg specjalistów z różnych dziedzin i o różnych specjalnościach, opracowanie raportu wraz z wszelkimi analizami trwało od roku 2017 do roku 2022, co świadczy o rzetelnym podejściu do tematyki wykonania analiz i badań środowiskowych dla tej inwestycji. W ramach opracowania wykonane zostały wszelkie niezbędne badania i analizy dla wszystkich elementów składowych przedsięwzięcia, zarówno dla etapu jego realizacji jak i eksploatacji, w tym w zakresie osadów dennych, oddziaływania akustycznego, zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki morskie, ptaki), wpływu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do kwestii naruszenia obowiązujących zasad jawności i konsultacji i późnego okresu przeprowadzenia konsultacji, należy wskazać, iż obowiązujące przepisy wskazują, iż przed wydaniem decyzji wymagającej udziału społeczeństwa organ właściwy do wydania decyzji, bez zbędnej zwłoki podaje do publicznej wiadomości stosowne informacje wynikające z art. 33 ww. ustawy, co też organ uczynił. Odnosząc się do terminu rozpoczętych konsultacji, należy wskazać, że przedłożony raport był kilkukrotnie uzupełniany, w związku z tym dopiero dokumentacja uzupełniona ostatecznie w dniu 07.06.2023 r. dała podstawę do oszacowania oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska i ustalenie warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Odnosząc się do zarzutu braku wymiany informacji w kontekście planowanego przedsięwzięcia i dokonywania uzgodnień z samorządem i lokalną społecznością przez inwestora należy wskazać, że przedmiotowa kwestia nie dotyczy prowadzonego postępowania. Niemniej jednak zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora w latach 2016-2019 odbył się szereg spotkań zarówno z radnymi Miasta Świnoujście (20.04.2016r. posiedzenie otwarte Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście, na którym firma E&Y przedstawiła wyniki wstępnego studium wykonalności dla terminala kontenerowego w porcie Świnoujście; 24.10.2016r. udział przedstawiciela portu w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście celem przedstawienia zmiany granic portu morskiego; 27.10.2016r. udział w Sesji Rady Miasta dot. zaopiniowania zmiany przebiegu granic portu morskiego w Świnoujściu; 09.02.2017r. udział w Sesji Rady Miasta w związku z uchwałą dot. koncepcji budowy terminala kontenerowego; 22.08.2017r. spotkanie z Zarządem Miasta w sprawie koncepcji budowy terminala kontenerowego; 24.04.2018r. Udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM

Świnoujście i przekazanie informacji o aktualnym stanie przygotowania inwestycji; 28.06.2018r. udział w Sesji Rady Miasta, na której udzielano odpowiedzi na zapytania radnych dot. budowy terminala kontenerowego oraz zmiany granic portu; 26.06.2019r. udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście; 17.07.2019r. udział w posiedzeniu Komisji Gospodarki i Budżetu RM Świnoujście, a następnie Sesji Rady Miasta w sprawie zaopiniowania zmiany granic portu morskiego), na których przedstawiciele ZMPSiŚ S.A. udzielali radnym obszernych wyjaśnień i odpowiadali na ich pytania, jak i z mieszkańcami i mediami ze Świnoujścia (28.10.2015r. spotkanie z mieszkańcami Świnoujścia w hotelu „Trzy Wyspy” , zorganizowane przez Świnoujską Organizację Turystyczną i Północną Izbę Gospodarczą, na której przedstawiono plany budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu; 29.03.2017r. spotkanie przedstawicieli Zarządu i Dyrekcji ZMPSiŚ S.A. z mieszkańcami Świnoujścia, na którym udzielono wyczerpujących odpowiedzi na pytania mieszkańców; 19.09.2018r. nagranie dla TV Świnoujście, w którym udzielono odpowiedzi na najczęściej powtarzające się pytania mieszkańców oraz zarzuty ze strony Klubu Radnych SLD; 19.05.2019r. spotkanie z radnymi oraz władzami Świnoujścia i Międzyzdrojów połączone z konferencją prasową; 09.06.2019r. spotkanie z mieszkańcami lewobrzeżnej części Świnoujścia; 16.06.2019r. spotkanie z Radą Osiedla i mieszkańcami dzielnicy Warszów; 08.10.2019r. w największej lokalnej telewizji „Zachodniopomorska TV”, obejmującej zasięgiem Świnoujście, Stargard, Goleniów, Nowogard, Kamień Pomorski odbyła się godzinna debata „Terminal Kontenerowy bez tajemnic” z udziałem ekspertów z GDDKiA, PKP PLK oraz ZMPSiŚ, <https://youtu.be/C0UrSvF4eV4?t=1170>. Ponadto aby dotrzeć skutecznie do mieszkańców Świnoujścia przygotowano specjalne wydawnictwo informacyjne, które było dystrybuowane podczas imprez kulturalnych oraz kierowane bezpośrednio do skrzynek pocztowych. Powstał również film informacyjny, który zamieściły u siebie wszystkie lokalne portale oraz stacje telewizyjne. Film był także promowany na kanale YouTube oraz Facebooku.

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

W odniesieniu do kwestii braku przeprowadzenia referendum - nie dotyczy ona prowadzonego postępowania. Niemniej jak wskazano powyżej przeprowadzane były działania informacyjne w sprawie lokalizacji terminalu.

Odnosząc się do sugestii lokalizacji terminala kontenerowego w innych części wybrzeża Pomorza (Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Władysławowo czy Hel) należy wskazać, że ze względu na brak dostępu do infrastruktury portowej, transportowej oraz morskiej, nie jest możliwe lokalizowanie portu kontenerowego w portach innych niż te, które należą do portów o znaczeniu strategicznym dla gospodarki morskiej, a są to Szczecin – Świnoujście, Gdynia i Gdańsk. Te trzy porty o takim znaczeniu są wyróżnione w ustawie o portach i przystaniach morskich. Ustawa powołała też w tych portach obligatoryjne istnienie podmiotów zarządzających (Zarządy Portów). Port w Gdańsku nadal rozwija się planując kolejne fazy rozwoju terminali kontenerowych zwiększając potencjał przeładunkowy z poziomu około 3 mln TEU do ok. 4,5 mln TEU. Podobnie w porcie w Gdyni - gdzie mamy obecnie dwa terminale w porcie wewnętrznym, i plany budowy terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym o pojemności ok. 2,5 mln TEU. Gdańsk i Gdynia są geograficznie i funkcjonalnie sobie bliższe niż Szczecin i Świnoujście. Odległość między portami w Gdańsku i Gdyni wynosi ok. 20 km, mamy więc do czynienia z tym samym zapleczem, tą samą infrastrukturą dostępową (drogi, koleje) w przypadku obydwu tych portów. Szansą polskich portów i rozwoju gospodarczego jest sięgnięcie po inne duże zaplecze infrastrukturalne, które nie jest w pełni wykorzystywane. Na ten moment nie ma innych

możliwości w Polsce budowy portów kontenerowych głębokowodnych jak i budowę terminalu w Świnoujściu. Należy również podkreślić, że Świnoujście jest miastem portowym, w którym w Polsce od 1945 r. funkcjonuje port i zróżnicowane nabrzeża, zróżnicowani armatorzy oraz przywożony jest do portu w Świnoujściu zróżnicowany towar. Port i prowadzone działalności są również źródłem stałego dochodu dla budżetu miasta. Atrakcyjność miasta związana jest silnie z funkcjonującym portem, działalnościami gospodarczymi, rozwijającą się w związku z tym turystyką i atrakcyjnością wizualną miasta oraz jego dostępnością wynikającą z lokalizacji w centralnej Europie. Działalność portu nie powoduje spadku atrakcyjności turystycznej miasta Świnoujścia. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu została we wrześniu 2019 umieszczona w rządowym "Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku". Ponadto lokalizację planowanego przedsięwzięcia determinuje obowiązujący Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. 2021 poz. 935 ze zm.), który wskazuje funkcję terenów i możliwe kierunki jego zagospodarowania dla wybrzeża Bałtyku w Polsce. Dodatkowo determinantą jest także dostęp do infrastruktury toru wodnego dla dużych jednostek, infrastruktury drogowej i kolejowej, który warunkuje powstanie portu w tym miejscu.

W odpowiedzi na zarzuty stosowania w Raporcie zwrotów „być może” oraz „chyba” czy „prawdopodobnie” to: w raporcie „być może” oraz „chyba” użyto w pojedynczych przypadkach, zwrotu „prawdopodobnie” w większej liczbie, częściowo w odniesieniu do zachowań zwierząt. Nie oznacza to jednak, że Raport wymaga aktualizacji a jego założenia i wyniki analiz są błędne i niewłaściwe. Należy podkreślić, że w opracowaniu raportu wzięło udział szereg specjalistów z różnych dziedzin i o różnych specjalnościach, opracowanie raportu wraz ze wszelkimi analizami trwało od roku 2017 do roku 2022, co świadczy o rzetelnym podejściu do tematyki wykonania analiz i badań środowiskowych dla tej inwestycji. Efektem tej długiej pracy jest zaproponowanie szeregu działań minimalizujących i kompensujących oddziaływanie, które ujęte są w rozdziale 14 przedłożonego raportu.

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

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

2 km na terenie Portu Morskiego w Świnoujściu, zmodernizowanych zostało 10 przejazdów kolejowo-drogowych, wymienionych zostało 108 rozjazdów oraz zamontowane zostały nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Zakończenie prac planowane jest na grudzień 2023. Ponadto realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego, a także otwarcie tunelu pod rzeką Świną łączącego wyspę Wolin i wyspę Uznam nigdy nie zakładały, nie planowały, ani nie prognozowały ze strony polskiej i obecnie również nie zakładają obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z i do projektowanego portu kontenerowego do i z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Związane to było z posiadaną od lat wiedzą na temat braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej na Wyspie Uznam oraz brakiem planów jej rozbudowy. Sama budowa tunelu pod Świną również nigdy nie zakładała oraz obecnie nie umożliwi rozbudowy sieci dróg transportów masowych dostosowanej do ciężkiego ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych na Wyspie Uznam po stronie polskiej. Z tego co wiadomo jest stronie polskiej, również strona niemiecka nie ma w planach rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej na wyspie Uznam dostosowanej do ukierunkowanego na port w Świnoujściu transportu kontenerów. We wszystkich materiałach na temat oddanego do użytkowania tunelu, wskazywano jasno i konkretnie, że budowa tunelu ma służyć mieszkańcom i turystom Miasta Świnoujście i Wyspy Uznam. Port kontenerowy i jego rozwój będzie obsługiwał gospodarczo i transportowo południe Polski bez ukierunkowania na Uznam i związany będzie z drogami i z tranzytem towarów północ-południe jako realizacją porozumień tzw. Grupy Wyszehradzkiej. Port kontenerowy w Świnoujściu może obsługiwać i będzie obsługiwał przedsiębiorców z Niemiec, jednak transport ten będzie mógł być realizowany ze strony zachodniej, czyli z Niemiec, jedynie drogą ekspresową S3, która jest fragmentem drogi międzynarodowej E65 z kierunku od strony Szczecina.

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

W odniesieniu do kwestii powstania zagrożeń epidemiologicznych (w tym gatunków inwazyjnych), nadmieniam, że w Świnoujściu istnieje od wielu lat port morski i wszystkie działania deratyzacyjne oraz dezynfekcji są znane i stosowane w działaniach służb odpowiedzialnych za użytkowanie tych obiektów. Podobnie będzie również w przypadku funkcjonowania portu kontenerowego. Również obecnie zarówno w porcie w Szczecinie jak i w Świnoujściu stosowane są działania i metody skutecznego zabezpieczania przed rozprzestrzenianiem się chorób i szkodników.

## **2. Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście - pismo z dnia 01.08.2023r.**

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

W odniesieniu do wniosku o przeprowadzenie konsultacji społecznych informuję, że ten etap postępowania został zapewniony przez organ, a jego wynikiem jest m.in. złożenie uwag przez Stowarzyszenie.

W odniesieniu do wniosku o zaktualizowanie dokumentów i ekspertyz informuję, że przedłożony Raport został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na potrzeby opracowania tego dokumentu wykonane zostały wszelkie niezbędne badania i analizy, w tym w zakresie osadów dennych, oddziaływania akustycznego, zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki



morskie, ptaki), wpływu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000. Zgodnie z planem zagospodarowania obszarów morskich w Raporcie OOS uwzględniono również obszary połowu ryb komercyjnych i wpływ budowy na ich zasoby. W opracowaniu Raportu wziął udział szereg specjalistów z różnych dziedzin i o różnych specjalnościach, natomiast opracowanie Raportu wraz ze wszelkimi analizami i uaktualnieniami trwało od roku 2017 do roku 2022, co świadczy o rzetelnym podejściu do tematyki wykonania analiz i badań środowiskowych dla tej inwestycji. Badania ornitologiczne i fitosocjologiczne dla przedmiotowej inwestycji były aktualizowane w latach 2021-22. Dodatkowo w obszarze oddziaływania inwestycji wykonywany był w międzyczasie szereg inwentaryzacji fauny i flory, w tym m.in. do dokumentacji Planu Zadań Ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, które potwierdzają aktualność danych wykorzystywanych przy opracowaniu Raportu. Należy również wskazać, że Raport odnosi się do całości środowiska przyrodniczego objętego wieloletnimi badaniami na obszarze i w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, również w podziale na okresy fenologiczne wybranych grup zwierząt i tym samym brak jest uzasadnienia do podziału badań na pory roku. Efektem tej długiej pracy jest zaproponowanie szeregu działań minimalizujących, kompensujących oddziaływanie, które ujęte są w rozdziale 14 przedłożonego Raportu.

W odniesieniu do wniosku o uwzględnienie oddziaływań skumulowanych wpływu różnych przedsięwzięć na środowisko i mieszkańców wyjaśnia się, że ocena taka jest zawarta w Raporcie i dotyczy ona przedsięwzięć, dla których wydano decyzję środowiskową (co tym samym spełnia wymóg określony w art. 66 ust. 1 pkt 3 b ustawy oos). W ramach skumulowanych oddziaływań uwzględniono m.in. obecnie funkcjonujący Terminal LNG, oraz jego trwającą rozbudowę, jak i inwestycje infrastrukturalne realizowane w pobliżu przedsięwzięcia.

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

W odniesieniu do wniosku o wykonanie ekspertyz przez niezależnych od Wnioskodawcy biegłych z ośrodka badawczego należy wskazać, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami zobowiązanym do wykonania wniosku i dokumentacji będącej podstawą do przeprowadzenia przez organ oceny oddziaływania na środowisko jest Inwestor.

### **3. e-mail z dnia 01.08.2023 r.**

W odniesieniu do kwestii dot. oddziaływania na warunki kształtowania brzegu morskiego i oddziaływania na klify na wyspach Wolin i Uznam, wykonane zostały analizy dotyczące zmiany morfologii i morfodynamiki brzegu morskiego, w którym dochodzi do znaczących oddziaływań zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia na morfologię brzegu morskiego. Przeprowadzona analiza w dwóch strefach - strefa I obejmująca rejon położony pomiędzy falochronem osłaniającym obszar ujściowy Świny (Falochron Centralny), a Falochronem Wschodnim (Gazoportu) i strefa II obejmująca swoim zasięgiem obszar położony na wschód od Falochronu Wschodniego, czyli w miejscu lokalizacji projektowanego portu kontenerowego wykazała, iż zmiany w rzeźbie plaży i wydmy mają odmienny charakter w obu strefach. W strefie I ograniczenie obszaru od wschodu i zachodu przez dwie duże budowle hydrotechniczne spowodowało zmiany wzdłuż brzegowych prądów wodnych, zredukowanie falowania na brzeg oraz modyfikację przebiegu i

intensywności procesów eolicznych zachodzących w strefie brzegowej. Zdecydowało to o mniejszej erozji plaży w strefie I niż w strefie II. Wały wydmy przednich na odcinku pomiędzy Falochronami Centralnym i Wschodnim nie uległy erozji. Największą dynamikę plaża i wydmy morskie mają w rejonie bezpośredniego sąsiedztwa Falochronu Centralnego. Zmiany wysokości w dolnej części plaży są zjawiskiem związanym bezpośrednio z wahaniami poziomu morza i należy rozpatrywać je jako efekt działalności procesów hydro-litodynamicznych. Strefa II położona na wschód od falochronu wschodniego, a zachodzące tu procesy brzegowe są modyfikowane w mniejszym stopniu niż w strefie I. W 2017 roku w wyniku oddziaływania silnego spiętrzenia sztormowego doszło do przemodelowania rzeźby plaży oraz wydmy przedniej. W strefie plaży formy efemeryczne zostały rozmyte, powierzchnia plaży wyrównana, a jej wysokość w znaczący sposób nie zmieniła się. W III oraz IV kwartale obserwowano na plaży liczne wydmy embrionalne o wysokości dochodzącej nawet do 30 cm, co wskazuje na duże tempo akumulacji osadów w strefie plaży za falochronem wschodnim. Na potrzeby raportu została przeprowadzona analiza zachodzących zmian położenia linii podstawy wydmy oraz linii wody. Uzyskana w ten sposób informacja pozwoliła na określenie szczegółowego położenia linii podstawy wydmy oraz linii wody na poszczególnych profilach bazowych a w dalszym etapie geoprzetwarzania na określenie szerokości plaży oraz określenia zmian dynamiki morfologii strefy brzegowej. Analiza jednoznacznie wskazuje, iż brzeg ten ma charakter akumulacyjny na odcinku od zachodniej granicy RP do km 419.0. Cofnięcie się linii podstawy wydmy w analizowanym okresie wystąpiło pomiędzy km 417.50-416.0. Na profilu znajdującym się na km 424.0 nastąpiło pomiędzy 2017 a 2019 r. uszkodzenie podstawy wydmy w wyniku naturalnych procesów brzegowych oraz na profilu km 423.05 gdzie w wyniku budowy infrastruktury fragment wydmy został przekształcony. Przeprowadzona analiza wyników badań, wykazała, że tendencje akumulacyjne są największe nie przy samym falochronie w Świnoujściu, a w rejonie Warszowa. Analiza ta służyła zobrazowaniu analogicznych przyszłych zmian, które zajądą na skutek realizacji mola kontenerowego w przesunięciu we wschodnią stronę. Zmiany te zostaną przesunięte na wschód na skutek rozszerzenia linii zabudowy brzegu na tym odcinku od ujścia Świny do projektowanego mola kontenerowego. Biorąc pod uwagę wpływ ruchu osadów morskich podczas pogłębiania, nie będzie miał on negatywnych oddziaływań na kąpieliska, a zmętnienie będzie okresowe i minimalizowane przez Wykonawcę poprzez zastosowanie urządzeń zmniejszających wpływ prac hydrotechnicznych na otoczenie i nie będzie miało dużego zasięgu przy zastosowaniu minimalizujących działań i ekranów oraz kurtyn zapobiegających rozprzestrzenianiu się osadów. Zmętnienie ustąpi po zaprzestaniu prac pogłębieniowych, podobnie jak ma to miejsce obecnie w okresach prac eksploatacyjnych toru wodnego i systematycznego jego oczyszczania. Naturalne zmętnienie, które również widoczne jest okresowo przy brzegu morskim wywołane jest niekiedy naturalnym ruchem osadów przy brzegu morskim.

W odniesieniu do poruszanej kwestii przeprowadzonej oceny oddziaływania akustycznego należy zaznaczyć, iż analiza została wykonana na bazie założeń koncepcyjnych i przyjętej technologii, a ocenę wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny wykonano w oparciu o obowiązujące przepisy dotyczące ochrony środowiska przed hałasem. Należy również podkreślić, iż wykonywane na etapie budowy jak i po uruchomieniu Terminala LNG pomiary hałasu nie stwierdziły występowania na tych terenach przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Niezaprzeczalnie etap budowy będzie generował oddziaływania akustyczne, jednakże wykonana analiza na bazie założeń, w okresie budowy nie przekroczy dopuszczalnych norm określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112). Dodatkowo w celu ograniczenia hałasu ustalono szereg rozwiązań w tym zakresie a prace będące źródłem istotnych emisji hałasu prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej. Wykonana analiza oddziaływania akustycznego wykazała istotny zasięg oddziaływania hałasu jaki występować będzie podczas budowy poszczególnych obiektów terminala, a szczególnie mola z nabrzeżami cumowniczymi. Jednakże z wykonanych obliczeń prognostycznych wynika, że nawet jeżeli pogłębianie akwenu

terminala odbywać się będzie równocześnie z budową mola oraz nabrzeży, skumulowany maksymalny zasięg oddziaływania hałasu, choć znaczący nie obejmie terenów podlegających ochronie pod warunkiem zastosowania (podczas budowy ww. obiektów), tj. nowoczesnej technologii wbijania (mocowania) stalowych pali oraz ścianek, nowoczesnego, wyciszonego sprzętu budowlanego i transportowego, maksymalnego ograniczenia ruchu transportu samochodowego dowożącego materiały, poprzez odpowiednią organizację prac. W przypadku wykonywania prac czerpalnych także w porze nocnej, konieczne będzie zastosowanie nowoczesnych, wyciszonych pogłębiarek. Z wykonanych obliczeń prognostycznych wynika, że oddziaływanie akustyczne w okresie użytkowania terminalu będzie istotne, jednakże zasięgiem nie obejmie terenów najbliższej zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie przed hałasem. Na etapie eksploatacji przyjęto, że zastosowany będzie dla urządzeń przeładunkowych napęd elektryczny, co wpływa na ograniczenie emisji hałasu podczas ich pracy. Prace bramownic rozładunkowych zamodelowano jako liniowe źródło hałasu (LWA 98 dB), a pracę transportu, w tym urządzeń przeładunkowych, na placu składowym terminala zamodelowano jako źródło przestrzenne (LWA - 106 dB). Przyjęto (na podstawie dotychczasowych doświadczeń), że obiekty takie jak magazyn, budynek socjalno-biurowy, stróżówki, hala rewizyjna, myjnia czy nawet pompownia nie będą istotnymi źródłami hałasu. Emitowany hałas będzie ekranowany przez przegrody zewnętrzne. Jeżeli w obiektach tych na zewnątrz zainstalowane zostaną urządzenia o wysokim poziomie hałasu (np. wentylatory), to na etapie projektu budowlanego zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia akustyczne. W analizie akustycznej oddziaływanie określono dla okresu funkcjonowania terminala kontenerowego, gdy występuje największy zasięg oddziaływania hałasu. Analizę oddziaływania akustycznego wykonano dla okresu postoju i rozładunku jednego kontenerowca przy nabrzeżu portu zewnętrznego oraz wejścia drugiej dużej jednostki z jednoczesną pracą terminala oraz pracy istniejącego i rozbudowywanego Gazoportu. Istotne oddziaływanie na klimat akustyczny na terenach sąsiednich, w tym na terenach zabudowy mieszkaniowej w Świnoujściu (dzielnica Warszów), podlegających ochronie przed hałasem, będzie miał ruch jednostek kontenerowych w projektowanym akwenie. W mniejszym stopniu oddziaływanie akustyczne związane będzie z pracą systemów wentylacyjnych podczas postoju ww. jednostek przy nabrzeżach cumowniczych (przy zasilaniu jednostek energią elektryczną z nabrzeża), a także praca dźwigowych urządzeń przeładunkowych oraz ruch środków transportu ciągników i wózków z napędem elektrycznym na placu składowym terminala. Wpływ na hałas emitowany z terenu projektowanego terminala do środowiska będzie miał także ruch transportu kolejowego i samochodowego na drogach i projektowanych parkingach. Oddziaływanie związane z ruchem transportu kolejowego i samochodowego zależy od intensywności i prędkości przejazdu oraz od stanu technicznego samego taboru. Z analizy i koncepcji ruchu na przyszłym terminalu kontenerowym wynika, że w ciągu doby z terminalu wyjedzie 11 pociągów, przewożąc po ok. 120 TEU. Transport samochodowy będzie obejmował wjazd i wyjazd około 300 samochodów ciężarowych w ciągu doby. Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem transportu kolejowego na terenie terminala określono przy założeniu, że w ciągu 1 godziny wyjedzie jeden skład przewożący 120 TEU. Ruch ten może odbywać się zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Źródłem hałasu będzie także ruch pojazdów, w tym 63 wózków o napędzie elektrycznym na placu składowym terminala. Przyjęto, że wszystkie urządzenia i instalacje przeładunkowe terminala posiadać będą napęd elektryczny i pracować będą w sposób ciągły. Jak to już zaznaczono, źródłami hałasu będą także systemy wentylacyjne (czerpnie oraz wyrzutnie powietrza) jednostek kontenerowych, cumujących przy projektowanych nabrzeżach terminala. Podczas postoju kontenerowca przy nabrzeżu jednostka zasilana będzie energią elektryczną z lądu. Praca okrętowych systemów wentylacyjnych i chłodniczych oraz instalacji lądowych odbywać się będzie w sposób ciągły, a więc także w porze nocnej. Przyjęto, że równoważny poziom mocy akustycznej poszczególnych źródeł hałasu będzie więc taki sam w porze nocnej i w porze dziennej. Maksymalny zasięg oddziaływania hałasu występował będzie w porze nocnej, gdyż to dla pory nocnej obowiązują niższe poziomy dopuszczalne hałasu. W ciągu najgorszej

godziny pory nocnej, może zacumować jedna jednostka kontenerowa. W okresie wejścia do portu jednostki kontenerowej oraz jej wyjścia z portu po zakończeniu rozładunku i załadunku, wystąpi wzrost emisji dźwięku oraz zasięgu oddziaływania hałasu. Jednakże z wykonanych prognostycznych obliczeń wynika, że emitowany z ww. obiektów hałas, choć wysoki, na terenach podlegających ochronie nie przekracza wielkości dopuszczalnych. Od terminalu kontenerowego maksymalny zasięg oddziaływania emitowanego hałasu wynosić będzie: w porze dnia 1200 - 1300 m, natomiast w porze nocy 2000 - 2100 m. Odległość od projektowanego mola kontenerowego do najbliższej zabudowy usług turystycznych w strefie B ochrony uzdrowskiej lewobrzeżnej części Świnoujścia wynosi ok. 2,8 km. Przekroczenia hałasu na tych terenach podczas eksploatacji portu kontenerowego nie wystąpią. Wykonana w ramach opracowań analiza oddziaływania terminala kontenerowego w zakresie emisji SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, pyłów, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych wykazała, że wystąpią przekroczenia jedynie dopuszczalnych stężeń tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) odniesionych do 1 godziny, które obejmą tylko obszar portu zewnętrznego, mieszcząc się w granicach wód portowych w granicach Portu Morskiego w Świnoujściu. Niepoprawnym jest porównywanie przez autora uwag, portu w Hamburgu do przyszłego terminala właśnie z uwagi na zupełnie inną skalę terminala, jego wielkość, możliwości przeładunkowe, lokalizację i zagospodarowanie oraz rozbić powierzchniowe.

W odniesieniu do podniesionej kwestii dotyczącej oddziaływania na ssaki morskie, należy wskazać, że zidentyfikowane zaburzenia będą miały charakter lokalny i czasowy, stąd też należy je uznać za niewielkie lub nieistotne, poza hałasem podwodnym na etapie realizacji inwestycji. Do znaczących oddziaływań nieplanowanych można zaliczyć te, które mogą wystąpić podczas detonacji wykrytej amunicji konwencjonalnej. Stąd też, biorąc pod uwagę status ochronny gatunków zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem morświna (krytycznie zagrożony), jak również przy uwzględnieniu zidentyfikowanych na obecnym etapie postępowania oddziaływań przedsięwzięcia, przewidziano szereg działań ograniczających potencjalny negatywny wpływ na ww. gatunki zwierząt w czasie prowadzenia prac budowlanych na obszarze wód morskich, jak również na etapie późniejszej eksploatacji inwestycji w tym m.in. zastosowanie sprzętu pogłębiarskiego, wyposażonego w czerpaki lub ssaki ograniczające tworzenie się zawiesiny (wyposażone w klapy zamykające czerpaki lub w przypadku pogłębiarek ssących w głowice z przysłonami) lub prowadzenie prac przy zastosowaniu osłon przeciwhałasowych (kurtyn powietrznych); zastosowanie kurtyn przeciwhałasowych (bąbelkowe/powietrzne (bubble curtains) typu SBC) dla urządzeń powodujących nadmierny hałas podwodny impulsowy przekraczający 140 dB, natomiast w przypadku braku oczekiwanej redukcji hałasu podwodnego zastosowanie metod łączonych tj. kurtyny powietrznej typu SBC oraz osłony typu HSD; zastosowanie przesłon (kurtyn bąbelkowych) rozwieszonych na zachodniej granicy obszaru prowadzenia robót pogłębiarskich, ograniczających rozprzestrzenianie się zawiesiny w stronę ujścia Świny i rejonu podejścia do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu; rozpoczęcie realizacji prac związanych z budową obiektów w pierwszej kolejności od zewnątrz i zamykanie kolejnych prac ku środkowi (od morza w kierunku brzegu) podczas wietrznej pogody celem ograniczenia rozchodzenia się dźwięków w wodzie; rozpoczęcia prac w okresie niekolidującym z potencjalnym występowaniem ssaków morskich w strefach przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej (czyli w terminie od września do końca stycznia); prowadzenia prac najbardziej uciążliwych dla morświnów w okresach, gdy zwierzęta te nie grupują się w rejonie stref przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej (w przypadku morświnów – od maja do końca sierpnia); w razie konieczności czasowe odstraszenie morświnów przy użyciu następujących urządzeń odstraszących: ADD – Acoustic Deterrent Devices, tzw. „pingery”, AHD – Acoustic Harassment Devices i urządzeń ostrzegawczych typu PAL (Porpoise Alert); ograniczenie ilości urobku deponowanego na kłapowisku do niezbędnego minimum poprzez jego zagospodarowanie jak największej ilości w miejscu budowy obiektów; prowadzenia systematycznych kontroli stanu technicznego pracujących maszyn budowlanych i transportowych, celem uniknięcia wycieków substancji ropopochodnych; zastosowanie podczas prac pogłębiarskich ekranów nieprzepuszczających

zawiesziny w miejscach prac utrzymaniowych i składowania urobku na kłapowiskach podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych (silne wiatry). Dodatkowo przewidziano obowiązkowe prowadzenie monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji) oraz poinwestycyjnego (przez minimum 5 lat od zakończenia inwestycji) w zakresie rozprzestrzeniania się osadów i zanieczyszczeń; stanu populacji ssaków morskich, ichtiofauny oraz bentosu; stanu jakości wód morskich oraz hałasu podwodnego, celem udokumentowania ewentualnie zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań im zapobiegających. Dodatkowo, zgodnie z uzyskanymi danymi wiatry wiejące głównie z kierunku zachodniego jak i północno-zachodniego pozwalają na stwierdzenie, że hałas będzie również tłumiony przez wiatr. Należy również podkreślić, iż zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu (Dz.U. z 2022 r. poz. 2392), planowana inwestycja jest zlokalizowana w granicach portu morskiego, a Świnoujście jest miastem portowym w którym od kilkudziesięciu lat funkcjonuje port, będący również źródłem hałasu.

W odniesieniu do kwestii wpływu na ptaki, przeprowadzona analiza oddziaływania przedsięwzięcia w kontekście tymczasowych celów ochrony określonych dla przedmiotów ochrony ww. ostoi ptasich (obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 03.02.2022 r., znak: OW.5220.1.22.AZ(6) oraz obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia z dnia 17 września 2021 r., znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.2) wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia nie stanowi istotnego zagrożenia dla stanu zachowania stwierdzonych populacji gatunków ptaków i ich siedlisk. Przedsięwzięcie nie będzie również stanowić zagrożenia dla pozostałych gatunków wymienionych w załączniku do Dyrektyw Ptasiej. W odniesieniu do części lądowej przedsięwzięcia, na podstawie przeprowadzonych badań w (2017 r i 2021 r.) stwierdzono występowanie 158 gatunków ptaków, w tym: 51 gatunków lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych o łącznej ilości 188 par lęgowych, 87 gatunków przelotnych, 20 gatunków migrujących lub koczujących. Wśród ptaków lęgowych dominowały gatunki związane z biotopami terenów leśnych (41 gatunki, 164 par lęgowych), a następnie terenów otwartych (17 gatunków i 24 par lęgowych). Wyniki przeprowadzonych badań na potrzeby raportu wykazały, iż w odniesieniu do gatunków będących zainteresowaniem UE, w związku z budową infrastruktury portowej skutkującej wcześniejszą wycinką drzew, dojdzie do kolizji ze stanowiskami następujących gatunków: gąsiorek (1 stanowisko lęgowe), lerka (8 stanowisk lęgowych), dzięcioł czarny (1 stanowisko lęgowe), lelek (4 stanowiska lęgowe), puchacz (1 stanowisko, przy czym kolizja dotyczy częściowego zniszczenia żerowiska). Taka skala oddziaływań nie stanowi zagrożenia dla ptaków stanowiących przedmioty ochrony w obszarach specjalnej ochrony ptaków. Analiza wskazuje, że realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na występującą na terenie inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania ornitofaunę. W odniesieniu do utraty powierzchni lęgowej i żerowiskowej należy wskazać, iż prowadzenie prac obejmujących wycinkę drzew i krzewów, które mogą stanowić siedliska ww. ptaków chronionych, poza okresem lęgowym ptaków, a w przypadku konieczności ich wykonania w tym okresie (uzasadnionymi względami technologicznymi) pod nadzorem przyrodniczym powoduje, iż obecny stan populacji rozrodczej tych gatunków nie jest również zagrożony w związku z realizacją przedsięwzięcia. Ponadto z uwagi na stosunkowo małą powierzchnię oddziaływania inwestycji, jak również występowanie wielu dogodnych warunków do bytowania dla tych gatunków poza zasięgiem oddziaływania inwestycji, nie przewiduje się, aby etap realizacji inwestycji stanowił zagrożenie dla stanu zachowania populacji ptaków kolidujących z inwestycją, jak również znajdujących się w jej sąsiedztwie. Dodatkowo wdrożenie przed, jak i podczas etapu realizacji inwestycji, działań ograniczających negatywny wpływ na przebywające na terenie oraz w sąsiedztwie prac ptaki, tj. dokonanie gęstych nasadzeń „wyspowych” rokitnika zwyczajnego *Hippophae rhamnoides* będącego naturalnym gatunkiem dla formacji roślinnych strefy brzegowej morza i jednocześnie umożliwiającego stworzenie dogodnych miejsc dla populacji ptaków w tym gąsiorków; stosowanie urządzeń i maszyn odpowiednio wyciszonych, również zapewni możliwość

utrzymania stanu zachowania wszystkich gatunków ptaków, w tym będących przedmiotem zainteresowania UE. Ponadto zaprojektowanie odpowiedniego rozwiązania w zakresie elewacji budynku/budynków oraz oświetlenia nocnego infrastruktury portowej, dodatkowo ograniczy negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na lokalnie występujące gatunki ptaków. Planowane prace związane z budową infrastruktury portowej, wykonywane pod nadzorem przyrodniczym nie będą miały również wpływu na zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji stanowisko lęgowe bielika. Ponadto mając na względzie dostępną literaturę dot. zachowań bielików (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, Annick Garniel & Dr. Ulrich Mierwald KIfL – Kieler Institut für Landschaftsökologie), z której wynika iż hałas komunikacyjny w miejscu wylęgu nie stanowi zagrożenia dla populacji ww. gatunku, należy stwierdzić, iż etap eksploatacji przedsięwzięcia również nie wpłynie negatywnie na stan populacji gatunku, w tym na jego rozród oraz wychów młodych. O powyższym świadczy obecna lokalizacja zasiedlonej dotychczas strefy ochrony bielika w nieznacznym oddaleniu od terminala LNG. Wyłączenie fragmentu wód zatoki z użytkowania przez ptaki nie będzie miało również istotnego znaczenia z punktu widzenia populacji stwierdzonych gatunków takich jak rybitwy, mewy czy krzyżówki, których stanowiska lęgowe znajdują się na pobliskim falochronie wschodnim w Świnoujściu, poza zasięgiem terenu inwestycyjnego. Na podstawie obserwacji zachowań gatunków zasiedlających budowlę hydrotechniczne należy stwierdzić, że rybitwy, mewy czy krzyżówki, nawet w okresie lęgowym, wykazują obojętne zachowanie wobec jednostek pływających, przemieszczających się w sąsiedztwie zajmowanych kolonii lęgowych.

W odniesieniu do części morskiej przedsięwzięcia związanej z infrastrukturą portową przedstawione na etapie prowadzonego postępowania wyniki badań obejmujących kontrolę całego obszaru w zakresie zarówno ptactwa przelotnego, odpoczywającego, żerującego, zimującego w Zatoce Pomorskiej, jak i przelotów wędrujących gatunków ptaków w okresie wiosny i jesieni wzdłuż wybrzeża wykazały, iż obszar objęty przedsięwzięciem nie stanowi miejsca wysokiej koncentracji ornitofauny. Stwierdzono w sumie 136 298 osobników z czego 83 gatunków związanych ze środowiskiem wodno-błotnym, w tym 24 gatunki zamieszczone w załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Spośród wszystkich gatunków ptaków najliczniejsze były gatunki takie jak: kormoran, mewa srebrzysta, śmieszka oraz lodówka, z których, kormoran stanowi przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Delta Świny PLB320003, natomiast lodówka - w Zatoce Pomorskiej PLB990003. Ww. gatunki stanowiły łącznie 76,74% wszystkich ptaków. Przeprowadzona analiza wpływu przedsięwzięcia na ornitofaunę wykazała, iż na etapie budowy, największym zagrożeniem dla ptaków morskich są prace budowlane oraz ruch jednostek pływających związanych z tymi pracami powodujące hałas i płoszenie ptaków, wzburzenie osadów skutkujące pogarszaniem się jakości wody, a tym samym warunków żerowania, czy przypadkowa śmierć. Zajęcie akwenu wodnego zmieni obszar odpoczynku, żerowania ww. gatunków, jak również innych gatunków chronionych w UE, jednakże będzie to oddziaływanie nieznaczące z uwagi na fakt, iż obszar wodny w rejonie realizacji przedsięwzięcia z racji uwarunkowań lokalizacyjnych (sąsiedztwo obszaru portowego, terminala, plaży wykorzystywanej turystycznie) nie jest intensywnie wykorzystywany przez ptaki zimujące i migrujące. O powyższym świadczą zapisy materiałów podstawowych do planu ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pomorska, z których wynika, iż część gatunków ptaków stanowiących przedmiot ochrony wykorzystuje cały akwen Zatoki Pomorskiej, z których najliczniej występuje: lodówka, uhl i markaczka, jak również ptaki alkowate *Alcidae* oraz nury *Gavia* i niektóre perkozy *Podiceps*, przy czym największe koncentracje tych gatunków znajdują się w centralnej części zatoki obejmującej duże wypłylenie zwane Ławicą Odrzańską, w znacznej odległości od infrastruktury portowej. Ta część obszaru stanowi dla nich powierzchnię dogodnych żerowisk oraz miejsc odpoczynku. Inne gatunki ptaków wodnych, stwierdzonych w niewielkiej liczebności podczas prowadzonych badań jak np. szlachar czy perkoz dwuczuby w warunkach Zatoki Pomorskiej trzymają się blisko brzegu (do 1 km), przy czym największe ich koncentracje zlokalizowane są w środkowej części strefy brzegowej morza, w odległości ok. 5 km



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

Na etapie funkcjonowania terminalu pośrednim oddziaływaniem inwestycji będzie ruch statków mogący powodować przemieszczenie się ptactwa wodnego w okresie zimowania. Ruch jednostek pływających nie wpłynie jednak w żaden sposób na utrzymanie możliwości migracji ptaków wędrujących i zimujących, zarówno w aspekcie lokalnym jak i regionalnym. W kontekście ponadlokalnym - Zatoki Pomorskiej - nie przewiduje się zmian liczebności ptaków w czasie zatrzymań wędrówkowych i zimowania. Usunięcie drzewostanu z terenu przyszłej bazy kontenerowej i zainwestowanie terenu planowanego terminalu, nie spowoduje przerwania korytarza migracyjnego ptaków, który ciągnie się wzdłuż brzegu Zatoki Pomorskiej. Wpływ planowanej inwestycji zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji na trasy sezonowych migracji ptaków oceniono jako znikomy, lub niezauważalny. Większe gatunki ptaków (np. gęsi, żurawie) przemieszczając się na większych

wysokościach zatem nie będą zmieniały kierunków przelotu, podobnie jak to się dzieje nad terenami zurbanizowanymi. Mniejsze gatunki przemieszczające się na niskim pułapie będą przelatowały nad terminalem, tak jak to się obecnie odbywa nad innymi częściami portu, lub będą nieznacznie modyfikowały trasę przelotu omijając terminal i utrzymując przelot nad terenami niezabudowanymi.

W odniesieniu do miejsc odkładania urobku, przy uwzględnieniu dostępnych danych dot. występowania ptaków w akwenie morskim oraz wiedzy dot. ich biologii analiza przedłożonych materiałów wykazała obecność następujących gatunków ptaków: markaczka, uhla, lodówka, nur rdzawoszyi, nur czarnoszyi i perkoz dwuczuby, stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003, jak również incydentalnie gatunków takich jak: krzyżówka, krakwa, płaskonos, świstun, cyraneczka, ogorzałka, czernica, gągoł, nurogęś, szlachar kormoran, śmieszka, mewa siwa, mewa srebrzysta, mewa siodłata, pośród których szlachar, krakwa, nurogęś, cyraneczka, płaskonos stanowią przedmiot ochrony w obszarze Delta Świny PLB320003. Przy czym wskazano, iż dogodniejsze warunki bytowania dla ww. ptaków stanowi Ławica Odrzańska, oddalona o ok. 2 km od miejsca odkładu urobku. W kontekście zachowania warunków siedliskowych dla ww. gatunków kluczowa jest dostępność: zasobów pokarmowych (ryb i bentosu) wystarczających dla utrzymania się populacji gatunku w obszarze w okresie zimowania i przelotów oraz wystarczająco dużego siedliska dla utrzymania się jego populacji w obszarze w okresie zimowania i przelotów, wolnego od zakłóceń skutkujących ich płoszeniem oraz niepokojeniem. W odniesieniu do utraty bazy żerowiskowej w związku ze zniszczeniem siedlisk bentosowych, jak również przemieszczaniem się osadów podczas deponowania urobku oceniono, iż z uwagi na niewielki zasięg utraty powierzchni siedlisk dennych oraz zasięg strefy płoszenia/niepokojenia w odniesieniu do całkowitej powierzchni obszaru Zatoki Pomorskiej, jak również występowanie korzystniejszych warunków dla bytowania ptaków na zlokalizowanej w sąsiedztwie Ławicy Odrzańskiej, nie dojdzie do znaczącego pogorszenia stanu zachowania populacji stwierdzonych gatunków ptaków. Dodatkowo w związku z prowadzeniem prac związanych z deponowaniem urobku przy niesprzyjających warunkach pogodowych, silnych wiatrów, będą zastosowane kurtyny ograniczające rozprzestrzenianie się osadów. Zatem uznano, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie stanowiła zagrożenia dla stanu zachowania gatunków ptaków przebywających w rejonie obszaru deponowania urobku. Ponadto prowadzenie monitoringu inwestycyjnego (podczas realizacji inwestycji) oraz poinwestycyjnego (przez minimum 5 lat od zakończenia inwestycji) w zakresie rozprzestrzeniania się osadów, w celu udokumentowania zachodzących zmian i w razie konieczności podjęcia działań zapobiegającym niekorzystnym zmianom, dodatkowo zapewni zachowanie obecnego stanu ww. gatunków. W świetle zgromadzonej dokumentacji oraz przy zachowaniu szeregu rozwiązań chroniących ww. grupę zwierząt uznano, że przeprowadzenie prac związanych z realizacją inwestycji nie spowoduje zagrożenia dla gatunków ptaków objętych ochroną, w tym chronionych w ramach sieci obszarów Natura 2000. W związku z powyższym nie uznano znacząco negatywnego wpływu przedsięwzięcia na gatunki ptaków objętych ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000, w tym stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 i Delta Świny PLB320003.

W odniesieniu do zniszczenia siedlisk bentosowych należy uznać, iż w wyniku prac zbiorowiska bentosowe będą zniszczone na skutek zajęcia obszaru pod konstrukcje hydrotechniczne oraz wskutek wykonania prac pogłębiarskich. Jednak oddziaływanie będzie niewielkie ze względu na lokalny charakter, a nieodwracalne tylko na obszarze zajętości pod konstrukcje. Przedsięwzięcie, z racji swojego charakteru, wyłączy pewną powierzchnię dna morskiego, która stanie się niedostępna, całkowitemu zniszczeniu ulegną siedliska bentosowe na powierzchni ok. 0,3 km<sup>2</sup>, które zostaną zajęte pod budowlę hydrotechniczne. Trzeba jednak pamiętać, że o charakterze bentosu, jego bogactwie i zróżnicowaniu decyduje przede wszystkim zróżnicowanie charakteru dna. Jednolite piaszczyste dno nie sprzyja jego rozwojowi. W takich warunkach staje się on niemalże monokulturowy. Jednocześnie pojawienie się infrastruktury portu kontenerowego spowoduje ukształtowanie się nowych formacji organizmów

bentosowych, zwłaszcza form perifitonowych. Pojawia się one nie tylko jako porośla na różnych elementach infrastruktury portowej, ale także w zmienionej strefie dna. Taka ewolucja sprzyjać będzie wzrostowi bazy pokarmowej dla kolejnych ogniw łańcucha troficznego. Proces ten obserwowany jest w akwenu wybudowanego portu zewnętrznego i wyraża się wzrostem populacji ichtiofauny, pojawiają się żerujące gatunki ptaków. Po zakończeniu etapu realizacji przedsięwzięcia, w miarę upływu czasu na etapie jego eksploatacji będzie dochodziło do stopniowego odtwarzania połączeń troficznych, począwszy od pierwszych form łańcucha pokarmowego, czyli bentosu. Powstanie baza żerowiskowa początkowo dla ichtiofauny i wybranych grup ptaków i ssaków morskich, a następnie dla bardziej zaawansowanych organizmów drapieżnych żywiących się rybami. Ewentualne straty bentosu w rejonie inwestycji nie spowodują istotnej utraty źródła form larwalnych ze względu na bliskość rejonów o wysokim bogactwie gatunkowym oraz różnorodności biologicznej, które będą źródłem potencjalnych kolonizatorów. Ponadto zbiorowiska bentosowe ze względu na duży potencjał kolonizacyjny odbudują się w krótkim czasie po zakończeniu prac inwestycyjnych. Analizy wpływu hałasu na bioróżnorodność i behavior organizmów w rejonie portu wykazały brak wpływu hałasu na bogactwo gatunkowe, skład gatunkowy, liczbę osobników i biomasę zbiorowisk makrozoobentosu. Na podstawie zakresu oddziaływań przedsięwzięcia na parametry abiotyczne środowiska morskiego, jak i ze względu na lokalne oddziaływanie przedsięwzięcia, należy jednoznacznie stwierdzić, że oddziaływania w zakresie formacji form bentosowych będą nieistotne. Przedsięwzięcie nie zmieni istotnie ani układu i intensywności prądów morskich, ani zasolenia czy też termiki wód i miogenów.

W odniesieniu do braku opracowania kompensacji dla pomnika przyrody, który stanowi sosna zwyczajna (nr rejestru CFROP:PL.ZIPOP.1393.PP.3263011.23.07) należy zaznaczyć, iż pomnik zlokalizowany jest poza granicami zajętości terenu pod zabudowę, w odległości ok. 30 m od najbliższej infrastruktury i nie koliduje z realizacją inwestycji. Należy również wskazać, iż w raporcie zalecono odpowiednie środki zabezpieczające drzewostan zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie prac związanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prace prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów pozostawianych na terenach zieleni lub zadrzewieniach będą wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom. Zgodnie z powyższym ewentualne prace ziemne prowadzone w bliskim sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych bezpośrednio do usunięcia należy prowadzić sposobem ręcznym, a drzewa nieprzeznaczone do wycinki, występujące w pobliżu prowadzonych prac, będą zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, za pomocą obudowy z desek drewnianych.

W odniesieniu do kwestii zniszczenia lęgowiska sieweczki obrożnej, należy zaznaczyć, iż zgodnie z zapisami raportu jedno stanowisko lęgowe odnotowane w roku 2017, będzie podlegało oddziaływaniu akustycznemu. Jeśli prace budowlane w pobliżu siedliska lęgowego będą miały miejsce w okresie lęgowym sieweczki to wskutek presji akustycznej osobniki mogą porzucić stanowisko lęgowe i zasiedlić dalej położone terytorium, w dogodnej odległości od źródła hałasu. W rejonie stwierdzonego stanowiska znajdują się tożsame siedliska lęgowe, optymalne dla gatunku. Przeniesienie się ptaków może mieć miejsce w przypadku długotrwałej silnej presji hałasowej. Przy mniejszym natężeniu hałasu bądź incydentalnym okresie oddziaływania, najprawdopodobniej ptaki nie porzucą miejsca gniazdowania. Porzucenie i zmiana siedliska lęgowego przez 1 parę sieweczki obrożnej nie wywarze znaczącego negatywnego wpływu na stan lokalnej i krajowej populacji gatunku, strefa wybrzeża morskiego jest bowiem rejonem gdzie gatunek ten znajduje liczne dogodne siedliska lęgowe

W odniesieniu do gatunku jakim jest pawężnica psia - porostu objętego ochroną częściową, należy wskazać, iż jest to gatunek pospolity, często spotykany na właściwych im siedliskach. W tym przypadku przeniesienie niewielkich ilości tych gatunków w miejsca, w których występują one naturalnie nie będzie miało żadnego znaczenia dla ochrony, a wygeneruje jedynie koszty (związane z koniecznością pobrania, przejazdu), czy wręcz może spowodować szkody w środowisku, do którego

mają być przeniesione gatunki (konieczność przygotowania podłoża, usunięcie fragmentów istniejącej roślinności). Stąd takie działania stają się bezzasadne.

W odniesieniu do kwestii dotyczącej wpływu dodatkowego oświetlenia, przedstawiono analizę dotyczącą emisji świetlnej związanej z funkcjonowaniem terminalu kontenerowego. Z wykonanej analizy wynika, iż największe skupienie źródeł zanieczyszczeń ze strony sztucznego światła obserwuje się w obszarze zabudowanym i zurbanizowanym miasta Świnoujście. Ograniczenie użycia silnego oświetlenia będzie zatem polegało na stosowaniu jedynie oświetlenia wymaganego przepisami prawa i zasadami bezpieczeństwa, niezbędnego do prawidłowej technologicznej eksploatacji. Dlatego też działania minimalizujące nie mogą być niezgodne z obowiązującymi przepisami, w związku z powyższym mogą one jedynie ograniczać wykorzystanie źródeł światła, których stosowanie nie jest podyktowane przepisami i zasadami bezpieczeństwa operacji technologicznych, w szczególności umożliwiających sprawne wykonanie działań zapewniających jednocześnie bezpieczeństwo ludzi i mienia. W związku z powyższym, na podstawie dokonanej analizy pod kątem rozkładu emisji sztucznego światła należy stwierdzić, że nie zaistnieje możliwość znaczącego zaburzenia migracji ornitofauny na terenie przedsięwzięcia w związku z zasięgiem sztucznego światła (zanieczyszczeń świetlnych typu „light pollution”), a trasy przelotów ptaków zostaną utrzymane. Projektowana inwestycja dzięki przewidywanym rozwiązaniom ochronnym, minimalizującym negatywny wpływ sztucznego oświetlenia na zwierzęta, nie doprowadzi do znaczącego wzrostu i istotnej kumulacji zanieczyszczeń świetlnych w powiązaniu z istniejącym stanem zanieczyszczeń świetlnych „light pollution”.

W odniesieniu do skutków wzrostu natężenia żeglugi oraz lądowej infrastruktury należy zaznaczyć, iż w przedstawionej dokumentacji wykonano analizy ukazujące obszary, w których dochodzi do znacznych oddziaływań zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia. Wpływ na tereny gminy Międzyzdroje i Woliński Park Narodowy będzie związany z wpływem hałasu emitowanego z ruchu transportu kolejowego i samochodowego na obecnie modernizowanej drodze krajowej nr 3. Oddziaływanie związane z ruchem transportu kolejowego i samochodowego zależy od intensywności i prędkości przejazdu oraz stanu technicznego taboru. Z analizy i koncepcji ruchu na przyszłym terminalu kontenerowym wynika, że w ciągu doby z terminalu wyjedzie 11 pociągów, przewożąc po ok. 120 TEU. Transport samochodowy będzie obejmował wjazd i wyjazd około 300 samochodów ciężarowych w ciągu doby. Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem transportu kolejowego na terenie terminala określono przy założeniu, że w ciągu 1 godziny wyjedzie jeden skład przewożący 120 TEU. Ruch ten może odbywać się zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Należy zaznaczyć, iż ruch kolejowy będzie odbywał się istniejącą od lat infrastrukturą kolejową zlokalizowaną przy południowych obrzeżach zabudowań m. Międzyzdroje. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż największe oddziaływanie hałasu z transportu kolejowego jest w fazach hamowania i przyspieszania składu, a jednostajny hałas podczas przejazdu taboru kolejowego w kierunku do i z Terminala Kontenerowego będzie krótkookresowy, bez postoju w obrębie miasta. W odniesieniu do ruchu samochodowego należy zaznaczyć, iż obecnie realizowana modernizacja drogi krajowej nr 3 posiada prognozy zarówno w zakresie emisji hałasu jak i zanieczyszczeń do powietrza przy przepustowości osiągającej maksymalnie 65 tys. wszystkich pojazdów na dobę. Rozbudowa drogi S3 zatem uwzględnia ruch wygenerowany przez budowę Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Ponadto realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego, a także realizacja tunelu pod rzeką Świną łączącego wyspę Wolin i wyspę Uznam nigdy nie zakładały, nie planowały, ani nie prognozowały ze strony polskiej obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z i do projektowanego portu kontenerowego do i z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Związane to było z posiadaną od lat wiedzą na temat braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej na Wyspie Uznam oraz brakiem planów jej rozbudowy. Sama budowa tunelu pod Świną również nigdy nie

zakładała oraz obecnie nie umożliwi rozbudowy sieci dróg transportów masowych dostosowanej do ciężkiego ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych na Wyspie Uznam po stronie polskiej.

W odniesieniu do stwierdzeń załączonego prestudium BioConslut, należy jednoznacznie stwierdzić, że nie można odnieść się merytorycznie do tego opracowania, ponieważ opracowanie to nie opiera się na faktycznych założeniach planowanej inwestycji, które obecnie były i są rozpatrywane w raporcie dla projektowanego terminala kontenerowego w Świnoujściu. Pomimo wskazania, że BioConsult prowadził badania, z których wynika, że wystąpi poważny wpływ na środowisko, nie są tam wskazane żadne wyniki, a jedynie przypuszczenia nie oparte na badaniach ani adekwatnych analizach, ponieważ nie wskazano żadnych potwierdzonych założeń badawczych inwestycji. Trudno zatem określić jakie założenia skłaniają do wniosków, że realizacja i funkcjonowanie terminala kontenerowego będzie miała wpływ na niemieckie obszary objęte ochroną, oraz na jakie obszary, w jaki sposób i przez co konkretnie obszary te są zagrożone w wyniku budowy terminala w tej lokalizacji w Świnoujściu.

#### **4. Gmina Międzyzdroje – pismo z dnia 01.08.2023 r.**

W przedłożonej w postępowaniu dokumentacji wykonano analizy ukazujące obszary, w których dochodzi do znaczących oddziaływań zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia. Wpływ budowy i eksploatacji przedsięwzięcia na teren gminy Międzyzdroje i obszar Wolińskiego Parku Narodowego może być jedynie rozpatrywany w kontekście pośrednich oddziaływań z zakresu akustyki i będzie związany z wpływem hałasu emitowanego z ruchu transportu kolejowego i samochodowego na obecnie modernizowanej drodze krajowej nr 3. Sama realizacja portu kontenerowego będzie oddziaływaniem okresowym i ustanie po wykonaniu prac budowlanych i pogłębieniowych. Wykonawcy zapewnią jak największą ochronę dóbr otaczających interesariuszy poprzez zastosowanie szeregu narzędzi i metod minimalizacji wpływu oddziaływań związanych z pracami na środowisko wodne, glebowe, klimat akustyczny, emisje zanieczyszczeń do atmosfery i środowisko biotyczne. W raporcie zaproponowano szereg działań zapobiegających i minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia, które ujęte są w rozdziale 14 Raportu. Odległość ok. 7 km lokalizacji budowy mola kontenerowego od zabudowy turystycznej i mieszkaniowej oraz od kąpieliska miasta Międzyzdroje, zabezpiecza przed negatywnym wpływem emisji hałasu na etapie realizacji inwestycji. Hałas nie przekroczy dopuszczalnych norm dedykowanych terenom i ich funkcjom na terenie miejscowości Międzyzdroje. Z kolei eksploatacja portu kontenerowego i związany z tym hałas nie będzie bezpośrednio wpływał na funkcjonowanie turystyki w Międzyzdrojach, ze względu na odległość mola kontenerowego od zabudowy usług turystycznych i korzystania z plaży jako kąpieliska. Oddziaływanie związane z ruchem transportu kolejowego i samochodowego zależy od intensywności i prędkości przejazdu oraz od stanu technicznego samego taboru. Z analizy i koncepcji ruchu na przyszłym terminalu kontenerowym i na S3 wynika, że w ciągu doby z terminalu wyjedzie 11 pociągów, przewożąc po ok. 120 TEU. Transport samochodowy będzie obejmował wjazd i wyjazd około 300 samochodów ciężarowych w ciągu doby. Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem transportu kolejowego na terenie terminala określono przy założeniu, że w ciągu 1 godziny wyjedzie jeden skład przewożący 120 TEU. Ruch ten może odbywać się zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Należy zaznaczyć, iż ruch kolejowy będzie odbywał się istniejącą od lat infrastrukturą kolejową zlokalizowaną przy południowych obrzeżach zabudowań m. Międzyzdroje. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż największe oddziaływanie hałasu z transportu kolejowego jest w fazach hamowania i przyspieszania składu, a jednostajny hałas podczas przejazdu taboru kolejowego będzie krótkookresowy bez postoju w obrębie miasta. W odniesieniu do ruchu samochodowego należy zaznaczyć, iż obecnie realizowana modernizacja drogi krajowej nr 3 posiada prognozy zarówno w zakresie emisji hałasu jak i zanieczyszczeń do powietrza przy przepustowości osiągającej maksymalnie 65 tys. wszystkich pojazdów na dobę, gdzie obecnie ruch ten sięga ok. 15 tys. pojazdów na dobę.

W odniesieniu do kwestii zagrożeń dotyczących przyszłego funkcjonowania plaży w Międzyzdrojach, wykonane zostały analizy dotyczące zmiany morfologii i morfodynamiki brzegu morskiego w rejonie budowy i w sąsiedztwie lokalizacji projektowanego mola kontenerowego. Przeprowadzono analizy w dwóch strefach - strefa I obejmuje rejon położony pomiędzy falochronem osłaniającym obszar ujściowy Świny (Falochron Centralny), a Falochronem Wschodnim (Gazoportu), - strefa II obejmuje swoim zasięgiem obszar położony na wschód od Falochronu Wschodniego. Badania wykazały, iż zmiany w rzeźbie plaży i wydmy mają odmienny charakter w obu strefach. W strefie I ograniczenie obszaru od wschodu i zachodu przez dwie duże budowle hydrotechniczne spowodowały zmiany wzdłuż brzegowych prądów wodnych, zredukowanie falowania na brzeg oraz modyfikację przebiegu i intensywności procesów eolicznych zachodzących w strefie brzegowej. Zdecydowało to o mniejszej erozji plaży w strefie I niż w strefie II. Wały wydmy przednich na odcinku pomiędzy Falochronami Centralnym i Wschodnim nie uległy erozji. Największą dynamikę plaża i wydmy morskie mają w rejonie bezpośredniego sąsiedztwa Falochronu Centralnego. Zmiany wysokości w dolnej części plaży są zjawiskiem związanym bezpośrednio z wahaniami poziomu morza i należy rozpatrywać je jako efekt działalności procesów hydro-litodynamicznych. Strefa II położona jest na wschód od falochronu wschodniego. Zachodzące tu procesy brzegowe są modyfikowane w mniejszym stopniu niż w strefie I. W 2017 roku w wyniku oddziaływania silnego spiętrzenia sztormowego doszło do przemodelowania rzeźby plaży oraz wydmy przedniej. W strefie plaży formy efemeryczne zostały rozmyte, powierzchnia plaży wyrównana, a jej wysokość w znaczący sposób nie zmieniła się. W III oraz IV kwartale obserwowano na plaży liczne wydmy embrionalne o wysokości dochodzącej nawet do 30 cm, co wskazuje na duże tempo akumulacji osadów w strefie plaży. Na potrzeby raportu OOS została przeprowadzona analiza zachodzących zmian położenia linii podstawy wydmy oraz linii wody. Uzyskana w ten sposób informacja pozwoliła na określenie szczegółowego położenia linii podstawy wydmy oraz linii wody na poszczególnych profilach bazowych a w dalszym etapie geoprzetwarzania na określenie szerokości plaży oraz określenia zmian dynamiki morfologii strefy brzegowej. Analiza jednoznacznie wskazuje, iż brzeg ten ma charakter akumulacyjny na odcinku od zachodniej granicy RP do km 419.0. Cofnięcie się linii podstawy wydmy w analizowanym okresie wystąpiło pomiędzy km 417.50-416.0. Na profilu znajdującym się na km 424.0 nastąpiło pomiędzy 2017 a 2019 r. uszkodzenie podstawy wydmy w wyniku naturalnych procesów brzegowych oraz na profilu km 423.05 gdzie w wyniku budowy infrastruktury fragment wydmy został przekształcony. Przeprowadzona analiza wyników badań, wykazała, że tendencje akumulacyjne są największe nie przy samym falochronie w Świnoujściu, a w rejonie Warszowa. Analiza ta służyła zobrazowaniu analogicznych przyszłych zmian, które zajądą na skutek realizacji mola kontenerowego. Zmiany te zostaną przesunięte na skutek rozszerzenia linii zabudowy brzegu na tym odcinku od ujścia Świny do projektowanego mola kontenerowego. Biorąc pod uwagę wpływ ruchu osadów morskich podczas pogłębiania w czasie realizacji inwestycji, nie będzie miał on negatywnych oddziaływań na erozyjny fragment plaży w Międzyzdrojach, ze względu na dużą odległość, a zmętnienie będzie okresowe i nie będzie miało dużego zasięgu negatywnie wpływającego na kąpielisko Międzyzdroje przy zastosowaniu minimalizujących działań i ekranów oraz kurtyn zapobiegających rozprzestrzenianiu się osadów przy budowie mola kontenerowego i obrotnicy. Zmętnienie ustąpi po zaprzestaniu prac pogłębieniowych, podobnie jak ma to miejsce obecnie w okresach prac eksploatacyjnych toru wodnego i systematycznego jego oczyszczania, które odbywa się systematycznie bez wpływu na walory turystyczne miasta Międzyzdroje i jej kąpieliska. W rejonie Zatoki Pomorskiej ruchy osadów wywołane są naturalnymi procesami erozji i akumulacji brzegu morskiego. Największe zmiany morfodynamiki brzegu morskiego przewiduje się w bezpośrednim sąsiedztwie kilkuset metrów po wschodniej stronie projektowanego mola kontenerowego i będą polegały na akumulacji materiału piaszczystego i odkładaniu go poszerzając plażę w tym rejonie.



Należy również podkreślić, że będzie istniała również możliwość zasilania plaży piaskiem pobranym w ramach prac pogłębiarskich przy realizacji inwestycji i systematyczna ochrona brzegu morskiego w granicach miasta Międzyzdroje, relokując zasoby piasku wydobyte podczas wspomnianych prac pogłębiarskich.

**5. członek Stowarzyszenia Prawobrzeża Świnoujścia – e-mail z dnia 31.07.2023 r.**

Odnosząc się do zarzutów wskazanych w piśmie należy wskazać, że Raport został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami. W opracowaniu raportu wziął udział szereg specjalistów z różnych dziedzin i o różnych specjalnościach, opracowanie raportu wraz ze wszelkimi analizami i uaktualnieniami trwało od roku 2017 do roku 2022, co świadczy o rzetelnym podejściu do tematyki wykonania analiz i obszernej problematyki badań środowiskowych wykonywanych dla tej inwestycji, złożonych projektów koncepcyjnych budowy, w których brano pod uwagę uwarunkowania środowiskowe i lokalizację. Badania ornitologiczne i fitosocjologiczne dla przedmiotowej inwestycji były uaktualniane w latach 2019-22. Dodatkowo w obszarze oddziaływania inwestycji wykonywanych w międzyczasie było szereg inwentaryzacji fauny i flory, m.in. do dokumentacji Planu Zadań Ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, które potwierdzają aktualność danych, przyjętych w specjalistycznych opracowaniach wykonanych na potrzeby Raportu. Niezrozumiałym zatem jest przedstawienie uwagi dotyczącej poprawy dokumentacji. W ramach opracowania wykonane zostały wszelkie niezbędne badania i analizy dla wszystkich elementów składowych przedsięwzięcia, zarówno dla etapu jego realizacji jak i eksploatacji, w tym w zakresie osadów dennych, oddziaływania akustycznego (w tym hałasu podwodnego), zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki morskie, ptaki), wpływu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000. Raport odnosi się do całości środowiska przyrodniczego objętego wieloletnimi badaniami na obszarze i bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji.

W odniesieniu do kwestii dotyczącej nieaktualności przedstawionego Raportu oś, dotyczącego budowy terminalu należy zaznaczyć, iż Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu to inwestycja, dla której przeprowadzana jest procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a jedynie nazewnictwo jest modyfikowane. Wizualizacje planowanej inwestycji zostały przedstawione w Raporcie na stronach 18, 410, 411. Podobnie pokazano miejsca przebiegu infrastruktury drogowej i kolejowej, zatem zarzuty kierowane w piśmie są bezpodstawne. Należy również podkreślić, że Świnoujście jest miastem portowym, w którym od 1945 r. funkcjonuje port i zróżnicowane nabrzeża, armatorzy oraz przywożony jest zróżnicowany towar. Port i prowadzone działalności są również źródłem stałego dochodu dla budżetu miasta. Atrakcyjność miasta związana jest z funkcjonującym portem, działalnościami gospodarczymi, rozwijającą się w związku z tym turystyką i atrakcyjnością wizualną miasta oraz jego dostępnością wynikającą z lokalizacji w centralnej Europie. Działalność portu nie powoduje zatem spadku atrakcyjności turystycznej miasta Świnoujścia.

Zarzut dotyczący przyjętej zbyt małej powierzchni zniszczenia pod infrastrukturę lądową, również jest bezpodstawny. Obszar wskazany do przekształcenia w związku z realizacją infrastruktury lądowej wyniesie ok. 30 ha i ta powierzchnia jest określona ścisłymi granicami.

## II. Odniesienie się do uwag zgłoszonych w procedurze transgranicznej.

1. **Usedomer Eisenbahnfreunde [Przyjaciele kolei uznamskich] e.V., adres: Peenestrasse 10, 17406 Usedom c/o Vorsitzender, Dr.**

**Usedom; adres e-mail:**

**pismo z dnia 24.02.2023 r.**

W odniesieniu do wpływu planowanego Terminala kontenerowego na infrastrukturę transportową na wyspie Uznam wyjaśniam, że z przedłożonych w raporcie informacji wynika, iż realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego nie zakładały, nie planowały, ani nie prognozowały ze strony polskiej i obecnie również nie zakładają obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z/do projektowanego portu kontenerowego do/z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Należy również podkreślić, że sama budowa tunelu pod Świną również nigdy nie zakładała oraz obecnie nie wiąże się z rozbudową sieci dróg transportów masowych dostosowanej do ciężkiego ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych na Wyspie Uznam po stronie polskiej. Z tego co wiadomo, również strona niemiecka nie ma w planach rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej na wyspie Uznam dostosowanej do ukierunkowanego na port w Świnoujściu transportu kontenerów. We wszystkich materiałach na temat dawniej planowanego tunelu, a obecnie obiektu już użytkowanego, wskazywano jasno i konkretnie, że budowa tunelu ma służyć mieszkańcom i turystom Miasta Świnoujście i Wyspy Uznam. Port kontenerowy i jego rozwój będzie obsługiwał gospodarczo i transportowo południe Polski, bez ukierunkowania na Uznam i związany będzie z drogami i z tranzytem towarów północ-południe jako realizacją porozumień tzw. Grupy Wyszehradzkiej. Port kontenerowy w Świnoujściu może obsługiwać i będzie obsługiwał przedsiębiorców z Niemiec, jednak transport ten będzie mógł być realizowany ze strony zachodniej, czyli z Niemiec, jedynie drogą ekspresową S3, która jest fragmentem drogi międzynarodowej E65 z kierunku od strony Szczecina. Strona polska jest świadoma, że mogą powstać próby wymuszania przewozów przez tunel w Świnoujściu i skracania sobie drogi przez Pomorze Przednie do autostrad prowadzących w kierunku zachodu Niemiec i w kierunku Polski z Niemiec. Możliwości zajścia takich sytuacji omawiane były na spotkaniach stron Polski i Niemiec w ramach transgranicznej współpracy regionów przygranicznych już od 2015 r. Jednak odpowiednia współpraca transgraniczna, kontrola służb oraz ustalone zasady i zakazy przejazdów przez terytoria obu współpracujących Państw, również komunikacja z Gminą Miastem Świnoujście, które są od lat na najwyższym poziomie dzięki świadomej i aktywnej współpracy, rozwiąże problemy przygranicznych sąsiadujących gmin turystycznych związane z zapobieganiem przewidywanym obawom i zagrożeniom drogowym. Należy również zauważyć, że brak właściwej infrastruktury komunikacyjnej dla ciężkich i dużych jednostek transportowych jakimi są samochody przewożące kontenery, nie pozwala na planowanie wskazanych w uwagach potencjalnych tras przejazdu, które miałyby generować zwiększony hałas, zanieczyszczenie powietrza w miejscowościach turystycznych Niemiec oraz utratę właściwości nośnych niedostosowanych do takiego transportu lokalnych dróg np. poprowadzonych przez bagienne obszary. Projekt realizacji analizowanej inwestycji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. nie zakładał wykonania ekspertyzy określającej wpływ budowy portu kontenerowego na zwiększenie ruchu komunikacyjnego na drogach pomiędzy Polską i Niemcami w zakresie transgranicznym, ponieważ inwestycja ta nigdy nie zakładała realizacji dostaw i tranzytu towarów i usług z kierunku Uznamu przez tunel pod Świną do/z portu kontenerowego w Świnoujściu położonego na wyspie Wolin. W planach rozwoju Terminala kontenerowego nie zakładano transportu towarów od strony wyspy Uznam. Stąd od początku założeń i planowania Terminala kontenerowego nie zakładano transgranicznego oddziaływania tejże inwestycji na stronę niemiecką od strony lądu. Biorąc pod uwagę otwarcie dla turystów tunelu pod Świną, przewiduje się wzrost ruchu turystycznego, co może wiązać się również ze zwiększonym ruchem turystycznym w okresie letnim w gminach niemieckich sąsiadujących ze Świnoujściem. Jednakże prognozowany wzrost ruchu turystycznego

związany jest z otwarciem tunelu pod Świną a nie z budową i funkcjonowaniem projektowanego Terminala Kontenerowego.

**2. Stowarzyszenie Lokalne Uznam/ Peenestrom [cieśnina Piana] Sojusz 90/Zieloni; Dorfstr. 15; 17406 Rankwitz OT Reestow; adres e-mail: ov.usedom@gruene-vg.de - pismo z dnia 24.02.2023 r. e-mail**

W odniesieniu do rozwoju turystyki należy podkreślić, że nigdy w planach dot. realizacji Terminala kontenerowego nie zakładano transportu towarów od strony wyspy Uznam. Stąd od początku założeń i planowania Terminala kontenerowego nie zakładano transgranicznego oddziaływania tejże inwestycji na stronę niemiecką od strony łądu. Biorąc pod uwagę otwarcie dla turystów tunelu pod Świną, przewiduje się przez pierwsze lata wzrost ruchu komunikacyjnego na drogach, związanego z turystyką w kierunku Świnoujścia i sąsiadujących gmin niemieckich. Nadmieniam jednak, że prognozowany wzrost ruchu turystycznego związany jest z otwarciem tunelu pod Świną, rozwijającą się branżą hotelarską i noclegową oraz gastronomiczną w Świnoujściu. Projektowana inwestycja Terminala kontenerowego w większości znajdować się będzie na projektowanym moście kontenerowym, które to będzie stanowiło swoistą „wyspę”, dostępną z pobliskiego toru wodnego, z którego będą odbijały jednostki transportujące kontenery. Należy zwrócić uwagę, że projektowany port kontenerowy nie osiąga tak dużych rozmiarów jak niemieckie porty kontenerowe i ich terminale, dlatego wyobrażenie wielkości i emitowanego hałasu może być różne w przypadku Polski i Niemiec. Podobnie jak w przypadku terminala regazyfikacji LNG, tak samo i w przypadku przyszłego terminala kontenerowego Rząd Polski i jego służby zapewnią najwyższą jakość bezpieczeństwa i zachowanie nie pogorszonego stanu środowiska naturalnego. Pomimo budowy Gazoportu i jego infrastruktury w porcie zewnętrznym, rozwój turystyki na wyspie Wolin i Uznam nadal silnie się rozwija, a prognozy jego rozwoju dzięki budowie tunelu łączącego wyspy Wolin i Uznam wskazują na dalszy progres. Ostatni regres w gałęzi turystyki w Świnoujściu był skutkiem pandemii Covid-19. Obecnie turystyka wraca na dawne tory, lecz wymaga ciągłego zainwestowania i wzrostu gospodarczego, podobnie jak cała krajowa gospodarka. Zasoby naturalne, z których korzysta branża turystyczna nie zostaną zniszczone w wyniku powstania terminala kontenerowego, a wręcz zostaną podjęte wszelkie działania zapewniające właściwy rozwój przyrodniczy florze i faunie, minimalizację oddziaływań dla ssaków morskich oraz czystość wody dla organizmów morskich i ptactwa wodnego, a także dostęp turystom do plaż i atrakcji przyrodniczych istniejących w pobliżu lokalizacji portu kontenerowego.

W odniesieniu do zwiększonego ruchu pojazdów potencjalnie mogących zwiększyć ruch na obszarze Niemiec należy zaznaczyć, iż realizacja i funkcjonowanie projektowanego Terminala kontenerowego, a także otwarcie tunelu pod rzeką Świną łączącego wyspę Wolin i wyspę Uznam nie zakładało, nie planowało, ani nie prognozowało ze strony polskiej i obecnie również nie zakłada obsługi przemysłowej czy tranzytowego transportu towarów z/do projektowanego portu kontenerowego w/z kierunku Niemiec przez tunel w Świnoujściu. Port kontenerowy i jego rozwój będzie obsługiwał gospodarczo i transportowo południe Polski bez ukierunkowania na Uznam i związany będzie z drogami i z tranzytem towarów północ-południe jako realizacją porozumień tzw. Grupy Wyszehradzkiej. Port kontenerowy w Świnoujściu może obsługiwać i będzie obsługiwał przedsiębiorców z Niemiec, jednak transport ten będzie mógł być realizowany ze strony zachodniej, czyli z Niemiec jedynie drogą ekspresową S3, która jest fragmentem drogi międzynarodowej E65 z kierunku od strony Szczecina. Prawdopodobnie mogą powstać próby wymuszania przewozów przez tunel w Świnoujściu i skracania sobie drogi przez Pomorze Przednie do Autostrad prowadzących w kierunku zachodu Niemiec, jednak odpowiednia współpraca transgraniczna, kontrola służb oraz ustalone zasady komunikacji przez oba współpracujące Państwa, współpraca z Gminą Miastem Świnoujście, które są od lat na najwyższym poziomie dzięki świadomej i aktywnej współpracy, rozwiąże problemy transgraniczne sąsiadujących gmin turystycznych i ich problemy związane z zapobieganiem przewidywanym obawom i zagrożeniom

drogowym. Brak właściwej infrastruktury komunikacyjnej dla ciężkich i dużych jednostek transportowych jakim są samochody przewożące kontenery, nie pozwala na planowanie wskazanych w uwagach potencjalnych tras przejazdu, które miałyby generować zwiększony hałas, zanieczyszczenie powietrza w miejscowościach turystycznych Niemiec oraz utratę właściwości nośnych niedostosowanych do takiego transportu lokalnych dróg. W planach budowy Terminala kontenerowego nie zakładano transportu towarów od strony wyspy Uznam. Stąd od początku założeń i planowania inwestycji nie zakładano transgranicznego oddziaływania tejże inwestycji na stronę niemiecką od strony lądu. Z uwagi na otwarcie dla turystów tunelu pod Świną, przewiduje się przez pierwsze lata wzrost ruchu szczególnie w kierunku Świnoujścia, co wiąże się z obowiązkiem zapewnienia przez miasto Świnoujście odpowiednio funkcjonującej infrastruktury parkingowej i drogowej na terenie miasta. Przewiduje się wzrost ruchu turystycznego, co może wiązać się również ze zwiększonym ruchem turystycznym w okresie letnim, również w gminach niemieckich sąsiadujących ze Świnoujściem. Rozwój branży transportu morskiego w Polsce na tle bardzo rozwiniętego transportu morskiego w Niemczech nie jest duży. Budowa portu kontenerowego zmieni sposób transportu, ale drastycznie go nie zwiększy. Nie będzie to miało negatywnego wpływu na zasoby przyrodnicze i zasoby środowiska morskiego, czy zasoby czystego powietrza również dla Niemiec, które są podstawą rozwoju turystyki na Wyspie Uznam i Wolin. Główny ruch transportu morskiego dla toru wodnego północnego stanowią obecnie promy towarowe i turystyczne, a w dalszej kolejności gazowce czy małe kontenerowce. Eksploatacja terminala kontenerowego zbilansuje dostarczanie towarów, w związku z czym nie prognozuje się znaczącego wzrostu ruchu transportu morskiego na torze północnym. Dodatkowo należy wskazać, że biorąc pod uwagę obawy strony Niemieckiej głoszone od 3 lat, Polska ogłosiła przygotowania do budowy dodatkowego wschodniego toru wodnego do portu morskiego w Świnoujściu od strony Dziwnowa, który jest szczególnie dedykowany dla planowanego portu kontenerowego.

W odniesieniu do wpływu na zasoby rybne należy wskazać, że z ekspertyzy jak i dostępnej literatury wynika, iż Zatoka Pomorska jest miejscem rozrodu śledzi (rasy wiosennej), ryb babkowatych, tobiaszy i dobijaków, igliczni i kurów jak również belony. Przy analizie możliwości rozrodczych ryb morskich na obszarze planowanej inwestycji wzięto pod uwagę nie tylko ekologię rozrodu poszczególnych gatunków ryb, ale również parametry fizykochemiczne wody (głównie zasolenie) i dane morfometryczne, w tym dane batymetryczne, strukturę i stopień urozmaicenia dna oraz roślinność podwodną. Wnioski z tej ekspertyzy zostaną wdrożone podczas budowy i eksploatacji portu kontenerowego:

- w przypadku braku możliwości odkładania urobku na lądzie, w okresie intensywnego tarła ryb komercyjnych (tj. od kwietnia do września) urobek nie będzie składowany na kłapowiskach. Warunkowo w okresie od lipca urobek może być składowany na kłapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw ryb komercyjnych, pod warunkiem zastosowania ekranów nieprzepuszczających zawiesiny na kłapowanym obszarze. Od 1 września do 31 marca urobek może być składowany na kłapowiskach bez jakiegokolwiek oddziaływania na ryby.

- w okresie całego roku przy pracach powodujących hałas powyżej 150dB prace rozpoczynane będą procedurą Soft start lub procedurą "rozpędzania" (ang. rump-up procedure), ponadto przy hałasie powyżej 170dB zastosowane zostaną systemy minimalizowania hałasu podwodnego w celu zmniejszenia wpływu na ichtiofaunę.

- przy pracach refulacyjnych i kłapowiskowych powodujących powstawanie nadmiernej ilości zawiesiny zastosowane zostaną kurtyny (tzw. przysłony). Przy czym po rozstawieniu i zamknięciu obiektu kurtyną, w przypadku zauważenia ryb, zostaną odłowione i przeniesione w inne miejsca charakteryzujące się zbliżonymi warunkami środowiskowymi.

- prowadzone będą codziennie badania zawartości tlenu i zawiesiny.

Podsumowując, przeprowadzone analizy wykazały, że granice oddziaływania i szkodliwości przedsięwzięcia kończą się w odległości ok. 1,9 km przed granicą polsko-niemiecką, a dla lokalizacji kłapowiska kończą się w odległości ok. 0,3 km przed granicą.

W zakresie oddziaływania na ptaki na etapie eksploatacji należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie oddziaływać na tą grupę zwierząt przede wszystkim pośrednio, poprzez oddziaływanie na ryby w trakcie prowadzenia podczyszczeniowych prac czerpalnych. Oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i będzie ograniczone do kilkunastu dni w roku, przez co nie będzie znaczące, a basen portu nadal będzie atrakcyjnym żerowiskiem dla awifauny. Realizacja planowanego Terminalu wraz z infrastrukturą dostępową spowoduje następujące oddziaływania na awifaunę:

- powstanie nowych, antropogenicznych siedlisk, zasiedlonych przez wąską, odmienną od aktualnej, grupę awifauny związaną z terenami industrialnymi;
- możliwość wykluczenia fragmentu akwenu portowego z użytkowania żerowiskowego (wykorzystywane między innymi przez ptactwo lęgowe);
- wykluczenie, lub ograniczenie możliwości wykorzystywania akwenu planowanego terminalu przez migrujące i zimujące ptactwo możliwość wystąpienia kolizji ptactwa z urządzeniami przeładunkowymi (dźwigi, rampy).

Ruch statków kontenerowych i innych jednostek będzie wpływać na ograniczenie użytkowania powierzchni basenu planowanego terminalu przez ptactwo. Przewiduje się, że będzie to zwłaszcza istotne dla ptaków zimujących i zatrzymujących się na wodach przybrzeżnych w okresie migracji. Płoszenie ptaków będzie dotyczyć zwłaszcza gatunków pojawiających się tu w dużych koncentracjach jak: czernica, ogorzałka, nurogęś, perkoz dwuczuby, łódówka, a także kormoran i mewy (głównie srebrzysta). Wykorzystywanie przez nie basenu Portu Zewnętrznego związane jest w dużej mierze z antropogenicznym charakterem tego terenu. Istniejące obiekty infrastruktury hydrotechnicznej (falochrony, mola) zapewniają zmniejszenie falowania. Akweny te są utrzymywane także jako wolne od zjawisk lodowych, co ma znaczenie dla zimujących tu ptaków. Wzmożenie ruchu statków kontenerowych przyczyni się do wypłoszenia ptaków z akwenu planowanego Terminalu. Znajdą one jednak alternatywne akweny dla zatrzymań migracyjnych i zgrupowań zimowiskowych. Migrujące i zimujące ptaki prawdopodobnie będą poszukiwały alternatywnych akwenów - położonych np. na wschód od Terminalu lub zaadoptują planowane przedsięwzięcie. Oddziaływanie inwestycji w fazie eksploatacji będzie zatem prawdopodobnie polegać na przemieszczeniu się ptaków z terenów portowych do miejsc o niższym stopniu antropopresji. Prawdopodobny jest także wzrost znaczenia innych obszarów znanych z zatrzymań wędrowkowych i zimowania ptactwa - głównie rejonów Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego oraz Delt Świny. Pojemność akwenów Zatoki Pomorskiej zapewnia odpowiednią ilość miejsc na zgrupowania ptactwa w okresie pozalęgowym. W związku z tym nie przewiduje się znaczącego wpływu na ptactwo migrujące i zimujące. Zmianie ulegnie struktura gatunkowa awifauny części lądowej planowanego przedsięwzięcia wraz z infrastrukturą dostępową. Powstałe tu duże przestrzenie zajęte przez sztuczne, utwardzone powierzchnie, zabudowę i urządzenia przeładunkowe, będą stanowić nowe, bardzo specyficzne siedliska, niesprzyjające zasiedleniu przez szerszy zespół awifauny. W efekcie pojawi się tu wąska grupa gatunków o specyficznych wymaganiach siedliskowych, reprezentowana przez ptaki związane z siedliskami zurbanizowanymi.

Ze względu na bliskość wybrzeża, nowe konstrukcje antropogeniczne, w tym budynki zapewne zasiedli mewa srebrzysta *Larus argentatus*. Z uwagi na bliskość wybrzeża jako gatunki zalatujące pojawiać się będą z pewnością śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, mewa pospolita *Larus canus*. Urozmaicheniem tego zespołu awifauny będą gatunki, które wkroczą na ten teren po realizacji nasadzeń zieleni. Ich skład będzie uzależniony od struktury przestrzennej i gatunkowej wprowadzonej zieleni. Na etapie funkcjonowania mogą wystąpić kolizje ptactwa z urządzeniami portowymi, służącymi do przeładunku (dźwigi, rampy). Do sytuacji takich może dojść głównie w warunkach nocnych, a zwłaszcza w

warunkach słabej widoczności, przy mgłach i zamgleniach. Oddziaływanie to będzie skutecznie eliminowane przez oświetlenie obiektów wysokościowych.

W zakresie wpływu ruchu osadów morskich podczas pogłębiania obszaru pod port kontenerowy na jakość plaż przeznaczonych dla turystów i warunki uzdrowiskowe po stronie niemieckiej, należy zwrócić uwagę, że odległość od miejsca najbliższego pogłębiania wejścia do portu kontenerowego do granic plaży z RFN wynosi ok. 3,66 km. Wpływ rozprzestrzeniania osadów nie będzie miał negatywnych oddziaływań ze względu na dużą odległość, a zmętnienie będzie okresowe i nie będzie miało dużego zasięgu ze względu na zastosowanie ekranów oraz kurtyn zapobiegających rozprzestrzenianiu się osadów. Zmętnienie ustąpi po zaprzestaniu prac pogłębiennych, podobnie jak ma to miejsce obecnie w okresach prac eksploatacyjnych toru wodnego i systematycznego jego oczyszczania. Wywołane jest to naturalnym ruchem osadów przy brzegu morskim. Tak więc nie wystąpi oddziaływanie na terenie kraju sąsiedniego. Z kolei odległość miejsca najbliższego pogłębiania, czyli wejścia do portu kontenerowego od plaży w strefie ochrony uzdrowiskowej Uzdrowiska Świnoujście wynosi ok. 1,7 km. Wpływ rozprzestrzeniania się osadów na plaże uzdrowiska będzie odbywał się okresowo i jedynie w czasie robót pogłębiania wejścia do portu kontenerowego i będzie miał ograniczony zasięg przy zastosowaniu ww. działań minimalizujących. Wszystkie prace pogłębiennicze odbywać się będą poza okresem wypoczynkowym, tak aby nie wpłynąć na jakość wypoczynku zarówno turystów i mieszkańców Świnoujścia jak i Niemiec.

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

W odniesieniu do wpływu na obszar Natura 2000 PLB320002 Delta Świny należy wskazać, że w przeprowadzanych analizach stwierdzono, iż gatunki stanowiące przedmiot ochrony nie są związane bezpośrednio z obszarem realizacji planowanego przedsięwzięcia. Obserwowano jedynie osobniki w trakcie przelotów podczas migracji sezonowych. W zakresie ptaków niełęgowych obserwacje koncentrowały się w kilku obszarach – trasach przelotów migracyjnych i koczowania. Wyznaczają one istotne dla trwałości korytarza migracyjnego obszary (biotopy). W przypadku ptaków korzystających w czasie migracji z osłony, ich stan i zachowanie jest kluczowym elementem zachowania odpowiedniego stanu szlaku migracyjnego. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje ingerencji ani zniszczeń w siedliskach istotnych dla występowania i ochrony populacji ptaków. Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż w związku z realizacją i eksploatacją terminalu nie nastąpi zniszczenie siedlisk istotnych dla gatunku ani nie wystąpią żadne inne negatywne oddziaływania bezpośrednie i pośrednie. Nie przewiduje się możliwości wystąpienia zagrożenia ze strony przedsięwzięcia w stosunku do przyjętego celu ochrony dla gatunków stanowiących przedmiot w obszarze. W przypadku przemieszczeń regionalnych i lokalnych ptaki gromadzące się w Porcie Zewnętrznym oraz zimujące kaczki i mewy, zaobserwowano przemieszczenia między rejonem Portu i sąsiednimi akwenami leżącymi na terenie lub w pobliżu rezerwatów Karsiborska Kępa. Wysoce prawdopodobne są też przemieszczenia ptaków wodnych między Portem Zewnętrznym i rezerwatem, a także obszarami Natura 2000 Zatoka Pomorska oraz Delta Świny. Przemieszczenia takie świadczą o istnieniu funkcjonalnego związku obszarów chronionych położonych w rejonie Zalewu Szczecińskiego. Ptaki wodne w zależności od lokalnie panujących warunków (pogoda, zasobność siedlisk w pokarm) przemieszczają się między tymi obszarami. Na etapie funkcjonowania terminalu będą występowały przemieszczenia ptactwa wodnego w okresie zimowania i w pewnym zakresie zmiany jego przestrzennego rozmieszczenia. Ruch jednostek pływających nie wpłynie jednak w żaden sposób na utrzymanie możliwości migracji ptaków wędrujących i zimujących, zarówno w aspekcie lokalnym jak i regionalnym. W kontekście ponadlokalnym - Zatoki Pomorskiej - nie przewiduje się zmian liczebności



ptaków w czasie zatrzymań wędrówkowych i zimowania. Z racji wzajemnego usytuowania terenu inwestycyjnego oraz obszarów Natura 2000, potencjalne oddziaływania ze strony przedsięwzięcia należy rozpatrywać wyłącznie w kontekście potencjalnych skutków pośrednich. Brak jest natomiast bezpośredniego negatywnego wpływu realizacji i eksploatacji inwestycji na przedmioty ochrony oraz tymczasowe cele ochrony w ww. obszarze.

Odnosząc się do zwiększonego ruchu statków, to zgodnie z założeniami oraz analizami przewiduje się zwiększenie ruchu statków w początkowym etapie o ok. 4% a docelowo o ok. 7%, należy zaznaczyć, iż oddziaływanie to będzie nieistotne choćby z uwagi na fakt, iż w chwili obecnej dotyczy to istniejącego od kilkudziesięciu lat toru wodnego, a istniejący ruch jednostek zawijających do portu Szczecin i Świnoujście wynosi ok. 6000 rocznie. Zatem przyjmując zgodnie z analizami, iż w pełnym rozwoju Terminal Kontenerowy obsługiwał będzie 9 jednostek tygodniowo oraz to, że oddziaływania w zakresie ruchu statków będą miały miejsce na obszarze toru wodnego, który od lat jest użytkowany w taki sam sposób, można uznać te oddziaływania za nieistotne.

Odnosząc się do obaw strony niemieckiej na temat negatywnego wpływu budowy i eksploatacji planowanego terminala kontenerowego na emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w aspekcie transgranicznym, należy wskazać, że na etapie budowy falochronu osłonowego, który będzie najbardziej wysuniętym w morze elementem portu kontenerowego nastąpią okresowe uciążliwości związane z wykorzystaniem do budowy ciężkiego sprzętu i emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Faza ta będzie okresowa i nie będzie uciążliwa w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla strony niemieckiej. Jak wynika z wykonanych analiz w tym zakresie, dobre przewietrzanie obszaru wybrzeża morskiego w okolicach Świnoujścia zapobiegnie uciążliwościom dla otoczenia na lądzie i po stronie granicy niemieckiej przy budowie falochronu osłonowego. Uśrednione emisje etapu budowy falochronu i pogłębiania nie przekraczają granic polsko-niemieckich. W zakresie emisji hałasu powierzchniowego na etapie budowy mogą wystąpić okresowe uciążliwości, dlatego obowiązkowe będzie stosowanie działań minimalizujących, czyli zmniejszających emisje hałasu (osłony i tłumiki młotów, kurtyny i tłumienie podwodne) bądź wybór najnowocześniejszych metod budowy falochronu polegających na stosunkowo cichym wwiercaniu, a nie wbijaniu pali, co stanowczo zmniejszy wpływ emisji hałasu na otoczenie na etapie budowy. Jeśli chodzi o etap funkcjonowania, to emisja zanieczyszczeń zarówno terminala kontenerowego oraz terminala regazyfikacji LNG, jak również innych sąsiadujących emitorów i zakładów, nie wpłynie negatywnie na część lądową i wybrzeża Polski i Niemiec. Uśrednione skumulowane emisje zanieczyszczeń do atmosfery etapu funkcjonowania zakładów w porcie zewnętrznym w tym terminala kontenerowego nie przekraczają granic polsko-niemieckich. W odniesieniu do obaw o oddziaływanie akustyczne na etapie funkcjonowania projektowanego Terminala Kontenerowego wraz z infrastrukturą dostępową w Wariantcie I, przyjęto, że przy nabrzeżach terminalu cumować będą mogły w ciągu tygodnia jeden duży i trzy małe kontenerowce. Analizę oddziaływania akustycznego wykonano dla okresu postoju i rozładunku jednego kontenerowca przy nabrzeżu portu zewnętrznego oraz wejścia drugiej dużej jednostki z jednoczesną pracą terminala oraz pracy istniejącego i planowanego do rozbudowy Gazoportu. Istotne oddziaływanie na klimat akustyczny na terenach sąsiednich, w tym na terenach zabudowy mieszkaniowej w Świnoujściu (dzielnica Warszów), podlegających ochronie przed hałasem, będzie miał ruch jednostek kontenerowych w projektowanym akwenie. W mniejszym stopniu oddziaływanie akustyczne związane będzie z pracą systemów wentylacyjnych podczas postoju ww. jednostek przy nabrzeżach cumowniczych (przy zasilaniu jednostek w energią elektryczną z nabrzeża), a także praca dźwigowych urządzeń przeładunkowych oraz ruch środków transportu ciągników i wózków z napędem elektrycznym na placu składowym terminala. Wpływ na hałas emitowany z terenu projektowanego terminala do środowiska będzie miał także ruch transportu kolejowego i samochodowego na drogach i projektowanych parkingach. Oddziaływanie związane z ruchem transportu kolejowego i samochodowego na terenie terminala będzie zależało od intensywności i prędkości przejazdu. Z koncepcji wynika, że w ciągu doby z terminalu

wyjedzie 11 pociągów, przewożąc po ok. 120 kontenerów 20-stopowych każdy. Transportem samochodowym wyjeżdżać będzie średnio 526 kontenerów dziennie. Przyjęto, że będzie to wjazd i wyjazd 300 samochodów ciężarowych w ciągu doby, a więc średnio ok. 13 poj./godz. Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem transportu kolejowego na terenie terminala określono przy założeniu, że w ciągu 1 godziny wyjedzie jeden skład przewożący 120 kontenerów. Ruch ten może odbywać się zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Przyjęto prognozowaną intensywność ruchu w wysokości ok. 100 – 200 pojazdów na dobę. Źródłem hałasu będzie także ruch pojazdów, w tym 63 wózków o napędzie elektrycznym na placu składowym terminala. Przyjęto, że wszystkie urządzenia i instalacje przeładunkowe terminala posiadać będą napęd elektryczny i pracować będą w sposób ciągły. Jak to już zaznaczono, źródłami hałasu będą także systemy wentylacyjne (czerpnie oraz wyrzutnie powietrza) jednostek kontenerowych, cumujących przy projektowanych nabrzeżach terminala. Podczas postoju kontenerowca przy nabrzeżu jednostka zasilana będzie energią elektryczną z lądu. Praca okrętowych systemów wentylacyjnych i chłodniczych oraz instalacji lądowych odbywać się będzie w sposób ciągły, a więc także w porze nocnej. Przyjęto, że równoważny poziom mocy akustycznej poszczególnych źródeł hałasu będzie więc taki sam w porze nocnej i w porze dziennej. Maksymalny zasięg oddziaływania hałasu występował będzie w porze nocnej, gdyż to dla pory nocnej obowiązują niższe poziomy dopuszczalne hałasu. W ciągu najgorszej godziny pory nocnej, może zacumować jedna jednostka kontenerowa. W okresie wejścia do portu jednostki kontenerowej oraz jej wyjścia z portu po zakończeniu rozładunku i załadunku, wystąpi wzrost emisji dźwięku oraz zasięgu oddziaływania hałasu. Jednakże z wykonanych prognostycznych obliczeń wynika, że emitowany z ww. obiektów hałas, choć wysoki, na terenach podlegających ochronie nie przekracza wielkości dopuszczalnych. Od terminalu kontenerowego maksymalny zasięg oddziaływania emitowanego hałasu wynosić będzie w porze dnia 1200 - 1300 m, natomiast w porze nocy 2000 - 2100 m. Dodatkowo w ramach uzupełnienia, w celu zweryfikowania potencjalnego wpływu na uzdrowisko w miejscowości Ahlbeck, wykonano dodatkowe analizy rozprzestrzeniania się hałasu, które wykazały dotrzymanie poziomów dopuszczonych po stronie niemieckiej (dokument pt. *Ocena oddziaływania inwestycji Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na środowisko w zakresie emisji hałasu (rozszerzenie o stronę Niemiecką). Etap projektowy - koncepcja techniczna „Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”*. dr inż. Tomasz Malec. Szczecin, 2023 r.). Ponadto uzgodniono, że w ramach analizy porealizacyjnej wykonane zostaną obliczenia w dodatkowych punktach kontrolnych, przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania), a w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek przekroczeń Strony podejmą rozmowy w tym zakresie. Odległość od projektowanego mola kontenerowego do najbliższej zabudowy usług turystycznych w strefie B ochrony uzdrowiskowej lewobrzeżnej części Świnoujścia wynosi ok. 2,8 km. Przekroczenia hałasu na tych terenach podczas eksploatacji portu kontenerowego nie wystąpią. Przeprowadzona analiza oddziaływania terminala kontenerowego w zakresie emisji SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, pyłów, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych wykazała, że wystąpią przekroczenia jedynie dopuszczalnych stężeń tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) odniesionych do 1 godziny, które obejmą tylko obszar portu zewnętrznego, mieszcząc się w granicach wód portowych w granicach Port Morskiego w Świnoujściu w punkcie oddalonym o przeszło 4,5 km od granicy. Tak więc nie wystąpi oddziaływanie negatywne na terenie kraju sąsiedniego.

Odnosząc się do uwagi o nieprzedłożeniu kompletnej dokumentacji w języku niemieckim należy zaznaczyć, że dokumentacja przedkładana Stronie niemieckiej w ramach procedury transgranicznej zawiera zgodnie z przepisami całość dokumentacji w języku polskim, a w tłumaczeniu na język niemiecki jej część zgodnie artykułem art. 20 ust. 1 pkt 3 Umowy polsko-niemieckiej z 2018 r. Wykonywany przed podjęciem EIA scoping nie wykazał znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji Portu kontenerowego na obszary transgraniczne. W takim przypadku, zgodnie z przepisami krajowymi, nie ma podstawy do przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i notyfikowania drugiego państwa. Postępowanie transgraniczne dla Portu kontenerowego zostało

wszczęte na wniosek Strony niemieckiej już w trakcie opracowywania Raportu o oddziaływaniu na środowisko (Raport EIA). Sposób prowadzenia postępowania jest zgodny z art. 3 ust. 5 Umowy polsko-niemieckiej z 2018 r.

**3. Inicjatywa obywatelska Lebensraum Vorpommern [przestrzeń życiowa Pomorza Przedniego] e.V. Wysłane przez:** , Trassenheider Weg 16, 17454 Zinnowitz, Niemcy; adres Rada inicjatywy obywatelskiej Lebensraum lter Seebau Ahlbeck; 2) Am Schulberg 72, 17424 Seebad Heringsdorf; adres e-mail: email: e-mail z dnia 22.02.2023r. mail z dnia 24.02.2023 r., e-mail z dnia 23.02.2023 r.

Odpowiadając na zarzut ignorowania wymogów prawnych z zakresu ochrony środowiska oraz prawa międzynarodowego wyjaśniamy poniżej. Wykonywany przed podjęciem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (EIA) scoping, nie wykazał znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji Portu kontenerowego na obszary transgraniczne. W takim przypadku, zgodnie z przepisami krajowymi, nie ma podstawy do przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i notyfikowania drugiego państwa. Postępowanie transgraniczne dla Portu kontenerowego zostało wszczęte na wniosek Strony niemieckiej już w trakcie opracowywania Raportu EIA (ang. EIA Report). Sposób prowadzenia postępowania jest zgodny z art. 3 ust. 5 Umowy polsko-niemieckiej z 2018 r. Strona niemiecka została notyfikowana dla przedmiotowej inwestycji w trybie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (Dyrektywa EIA, ang. EIA Directive). W polskim systemie prawnym postępowanie to nie kończy się wydaniem pozwolenia na realizację inwestycji, a jedynie wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (Decyzja EIA). Jest to decyzja administracyjna prawnie wiążąca, która określa środowiskowe warunki realizacji inwestycji. Zakres dokumentacji przedkładanej w ramach tego postępowania administracyjnego obejmuje Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Raport EIA). Raport EIA zawiera wszelkie niezbędne opracowania, analizy i ekspertyzy. Wykonane zostały badania i analizy dotyczące osadów dennych, oddziaływania akustycznego (w tym hałasu podwodnego), zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki morskie), wpływu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000.

Raport Espoo jest konkluzją wykonanych badań i analiz zawartych w Raporcie EIA oraz jego załącznikach. Zawiera opis istotnego dla strony niemieckiej zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Raport Espoo skupia się głównie na podsumowaniu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w części morskiej jako bezpośrednio leżącej w sąsiedztwie oraz potencjalnie narażonej na oddziaływania w kontekście transgranicznym.

W odniesieniu do braku uzasadnienia ekonomicznego informujemy, że stosowna analiza została wykonana w 2018 r. Wykazuje ona jednoznacznie opłacalność i potrzebę budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu, nawet pomimo działania nowo otwartego terminala kontenerowego w Gdańsku. Analiza dwóch scenariuszy morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków w kontenerach, przy realizacji lądowej części transportem samochodowym, pokazała, że koszty takiego łańcucha via port Hamburg są wyższe o 43% w porównaniu do trasy via projektowany terminal głębokowodny w Świnoujściu.

Należy wskazać, iż w związku z realizacją inwestycji zaplanowane jest zastosowanie wszelkich działań kompensacyjnych i minimalizujących oddziaływanie budowy przedsięwzięcia i jego funkcjonowania, które obecnie jest konsultowane szeroko z organami ochrony środowiska w Polsce i

komisji Europejskiej. Kompensacja przyrodnicza i jej procedura została rozpoczęta i ma ona zapewnić utrzymanie właściwej różnorodności biologicznej, struktury i funkcji obszarów chronionych i ich przedmiotów ochrony w Natura 2000. Dodatkowo należy wskazać, że lokalizacja projektowanego terminala kontenerowego była wybrana ze względu na istnienie już w pobliżu węzła kolejowego i drogi krajowej ekspresowej S3, nie będą więc tworzone poza portem kontenerowym kolejne autostrady, drogi ekspresowe czy system komunikacji kolejowej specjalnie na potrzeby portu kontenerowego.

W zakresie wpływu na krajobraz, po posadowieniu przyszłej inwestycji w krajobrazie na I i II planie widokowym pojawi się nowy element pochodzenia antropogenicznego. Będzie on tylko częściowo ingerować w otoczenie, z tego względu, że w pobliżu miejsca projektowanego terminala doszło już do przekształceń antropogenicznych na środowisko przyrodnicze i krajobraz. Nieopodal znajduje się Terminal LNG i rozbudowana infrastruktura portu przy ujściu Świny. Barierą widokową dla przyszłej inwestycji będzie otoczenie inwestycji od strony lądu zwartym kompleksem leśnym, który oddziela część lądową Świnoujścia od morza, z wykluczeniem fragmentu plaży. Tutaj nastąpi największe otwarcie widokowe w kierunku inwestycji. Należy również zaznaczyć, że przedsięwzięcie będzie lokalizowane w granicach portu morskiego, i obecnie obszar ten jest wyłączony z gospodarki rybackiej. Budowa i funkcjonowanie portu kontenerowego nie spowoduje znaczących zmian krajobrazowych i nie wpłynie negatywnie na ogólny widok i panoramę krajobrazową Świnoujścia. Inwestycja ta może być rozpatrywana jedynie z punktu widokowego panoramy jakim jest wejście do portu w Świnoujściu. Pojawienie się portu kontenerowego będzie zasłonięte od strony morza falochronem osłonowym co również zmniejszy wpływ na środowisko i jego krajobraz: ograniczając widok różnych barw jednostek pływających oraz zanieczyszczenie środowiska światłem i jego natężeniem. Widok panoramy Świnoujścia ze strony morza nie będzie miał więc negatywnego wpływu na krajobraz Świnoujścia.

W zakresie emisji świetlnej związanej z funkcjonowaniem terminalu kontenerowego wykonano analizę z której wynika, iż największe skupienie źródeł zanieczyszczeń ze strony sztucznego światła obserwuje się w obszarze zabudowanym i zurbanizowanym miasta Świnoujście. Ograniczenie użycia silnego oświetlenia będzie zatem polegało na stosowaniu jedynie oświetlenia wymaganego przepisami prawa i zasadami bezpieczeństwa niezbędnego do prawidłowej technologicznej eksploatacji. Dlatego też działania minimalizujące nie mogą być niezgodne z obowiązującymi przepisami, w związku z powyższym mogą one jedynie ograniczać wykorzystanie źródeł światła, których stosowanie nie jest podyktowane przepisami i zasadami bezpieczeństwa operacji technologicznych, w szczególności umożliwiających sprawne wykonanie działań zapewniających jednocześnie bezpieczeństwo ludzi i mienia. W związku z powyższym, na podstawie dokonanej analizy pod kątem rozkładu emisji sztucznego światła należy stwierdzić, że nie zaistnieje możliwość znaczącego zaburzenia migracji ornitofauny na terenie przedsięwzięcia w związku z zasięgiem sztucznego światła (zanieczyszczeń świetlnych typu „light pollution”), a trasy przelotów ptaków zostaną utrzymane. Projektowana inwestycja – dzięki przewidywanym rozwiązaniom ochronnym, minimalizującym negatywny wpływ sztucznego oświetlenia na zwierzęta – nie doprowadzi do znaczącego wzrostu i istotnej kumulacji zanieczyszczeń świetlnych w powiązaniu z istniejącym stanem zanieczyszczeń świetlnych „light pollution”.

Odnosząc się do zwiększonego ruchu statków, to zgodnie z założeniami oraz analizami przewiduje się zwiększenie ruchu statków w początkowym etapie o ok. 4% a docelowo o ok. 7%. Należy zaznaczyć, iż oddziaływanie to będzie niewielkie choćby z uwagi na fakt, iż w chwili obecnej dotyczy to istniejącego od kilku dziesięciu lat toru wodnego, a obecny ruch jednostek zawijających do portu Szczecin i Świnoujście wynosi ok. 6000 rocznie. Zatem przyjmując zgodnie z analizami, iż w pełnym rozwoju Terminal Kontenerowy obsługiwał będzie 9 jednostek tygodniowo oraz to, że oddziaływania w zakresie ruchu statków będą miały miejsce na obszarze toru wodnego, który od lat jest użytkowany w taki sam sposób, można uznać te oddziaływania za nieistotne.

Odnosząc się do obaw strony niemieckiej na temat negatywnego wpływu budowy i eksploatacji planowanego terminala kontenerowego na emisje hałasu i zanieczyszczeń powietrza w aspekcie transgranicznym, to należy wskazać poniższe informacje. Na etapie budowy falochronu osłonowego, który będzie najbardziej wysuniętym w morze elementem portu kontenerowego nastąpią okresowe uciążliwości związane z wykorzystaniem do budowy ciężkiego sprzętu i emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Faza ta będzie okresowa i nie będzie uciążliwa w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza dla strony niemieckiej. Jak wynika z wykonanych analiz emisji zanieczyszczeń do atmosfery etapu budowy, dobre przewietrzanie atmosfery wybrzeża morskiego w okolicach Świnoujścia zapobiegnie uciążliwościom dla otoczenia na lądzie i po stronie granicy niemieckiej przy budowie falochronu osłonowego. Średnie emisje etapu budowy falochronu i pogłębiania nie przekraczają granic polsko-niemieckich. W zakresie emisji hałasu powierzchniowego na etapie budowy mogą wystąpić okresowe uciążliwości, dlatego obowiązkowe będzie stosowanie działań minimalizujących, czyli zmniejszających emisje hałasu (osłony i tłumiki młotów, kurtyny i tłumienie podwodne) bądź wybór najnowocześniejszych metod budowy falochronu polegających na stosunkowo cichym wwiercaniu a nie wbijaniu pali, co stanowczo zmniejszy wpływ emisji hałasu na otoczenie na etapie budowy. Jeśli chodzi o etap funkcjonowania, eksploatacji to emisja zanieczyszczeń eksploatacji terminala kontenerowego oraz terminala regazyfikacji LNG oraz innych sąsiadujących emitorów i zakładów nie wpłynie negatywnie na część lądową i wybrzeża Polski i Niemiec. Średnie skumulowane emisje zanieczyszczeń do atmosfery etapu funkcjonowania zakładów w porcie zewnętrznym w tym terminala kontenerowego nie przekraczają granic polsko-niemieckich. W odniesieniu do obaw o oddziaływanie akustyczne na etapie funkcjonowania podczas użytkowania projektowanego Terminala Kontenerowego wraz z infrastrukturą dostępową oraz instalacji związanych z jego funkcjonowaniem w Wariantcie I wnioskowanym przez inwestora, występować będzie sumaryczne oddziaływania akustyczne. Przyjęto, zgodnie z założeniami projektowymi, że przy nabrzeżach terminalu cumować będą mogły w ciągu tygodnia jeden duży i trzy małe kontenerowce. Analizę oddziaływania akustycznego wykonano dla okresu postoju i rozładunku jednego kontenerowca przy nabrzeżu portu zewnętrznego oraz wejścia drugiej dużej jednostki z jednoczesną pracą terminala oraz pracy istniejącego i planowanego do rozbudowy Gazoportu. Istotne oddziaływanie na klimat akustyczny na terenach sąsiednich, w tym na terenach zabudowy mieszkaniowej w Świnoujściu (dzielnica Warszów), podlegających ochronie przed hałasem, będzie miał ruch jednostek kontenerowych w projektowanym akwenie. W mniejszym stopniu oddziaływanie akustyczne związane będzie z pracą systemów wentylacyjnych podczas postoju ww. jednostek przy nabrzeżach cumowniczych (przy zasilaniu jednostek w energią elektryczną z nabrzeża), a także praca dźwigowych urządzeń przeładunkowych oraz ruch środków transportu ciągników i wózków z napędem elektrycznym na placu składowym terminala. Wpływ na hałas emitowany z terenu projektowanego terminala do środowiska będzie miał także ruch transportu kolejowego i samochodowego na drogach i projektowanych parkingach. Oddziaływanie związane z ruchem transportu kolejowego i samochodowego na terenie terminala będzie zależało od intensywności i prędkości przejazdu. Z koncepcji wynika, że w ciągu doby z terminalu wyjedzie 11 pociągów, przewożąc po ok. 120 kontenerów 20-stopowych każdy. Transportem samochodowym wyjeżdżać będzie średnio 526 kontenerów dziennie. Przyjęto, że będzie to wjazd i wyjazd 300 samochodów ciężarowych w ciągu doby, a więc średnio ok. 13 poj./godz. Oddziaływanie akustyczne związane z ruchem transportu kolejowego na terenie terminala określono przy założeniu, że w ciągu 1 godziny wyjedzie jeden skład przewożący 120 kontenerów. Ruch ten może odbywać się zarówno w porze dnia jak i w porze nocy. Przyjęto prognozowaną intensywność ruchu w wysokości ok. 100 – 200 pojazdów na dobę. Źródłem hałasu będzie także ruch pojazdów, w tym 63 wózków o napędzie elektrycznym na placu składowym terminala. Przyjęto, że wszystkie urządzenia i instalacje przeładunkowe terminala posiadać będą napęd elektryczny i pracować będą w sposób ciągły. Jak to już zaznaczono, źródłami hałasu będą także systemy wentylacyjne (czerpnie oraz wyrzutnie powietrza) jednostek kontenerowych,

cumujących przy projektowanych nabrzeżach terminala. Podczas postoju kontenerowca przy nabrzeżu jednostka zasilana będzie energią elektryczną z lądu. Praca okrętowych systemów wentylacyjnych i chłodniczych oraz instalacji lądowych odbywać się będzie w sposób ciągły, a więc także w porze nocnej. Przyjęto, że równoważny poziom mocy akustycznej poszczególnych źródeł hałasu będzie więc taki sam w porze nocnej i w porze dziennej. Maksymalny zasięg oddziaływania hałasu występował będzie w porze nocnej, gdyż to dla pory nocnej obowiązują niższe poziomy dopuszczalne hałasu. W ciągu najgorszej godziny pory nocnej, może zacumować jedna jednostka kontenerowa. W okresie wejścia do portu jednostki kontenerowej oraz jej wyjścia z portu po zakończeniu rozładunku i załadunku, wystąpi wzrost emisji dźwięku oraz zasięgu oddziaływania hałasu. Jednakże z wykonanych prognostycznych obliczeń wynika, że emitowany z ww. obiektów hałas, choć wysoki, na terenach podlegających ochronie nie przekracza wielkości dopuszczalnych. Od terminalu kontenerowego maksymalny zasięg oddziaływania emitowanego hałasu wynosić będzie:

- w porze dnia 1200 - 1300 m,
- w porze nocy 2000 - 2100 m.

Dodatkowo w ramach uzupełnienia, w celu zweryfikowania potencjalnego wpływu na uzdrowisko w miejscowości Ahlbeck, wykonane zostały dodatkowe analizy rozprzestrzeniania się hałasu, które wykazały dotrzymanie poziomów dopuszczonych po stronie niemieckiej (dokument pt. *Ocena oddziaływania inwestycji Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na środowisko w zakresie emisji hałasu (rozszerzenie o stronę Niemiecką). Etap projektowy - koncepcja techniczna „Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”*, dr inż. Tomasz Malec. Szczecin, 2023 r.). Ponadto uzgodniono, że w ramach analizy porealizacyjnej wykonane zostaną obliczenia w dodatkowych punktach kontrolnych, przedstawionych w ramach modelu zaprezentowanego w trakcie spotkania), a w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek przekroczeń Strony podejmą rozmowy w tym zakresie.

W zakresie hałasu podwodnego uwagi strony niemieckiej w tej kwestii są niezrozumiałe i prawdopodobnie wynikają z jakości tłumaczenia. Jak pisze Strona niemiecka zastosowanie najnowszych technologii będzie wdrożone, a w przypadku, kiedy zostaną wycofane z użytkowania technologie ochrony akustycznej przedstawione w Raporcie EIA, to zastosowane zostaną inne nowsze dostępne na rynku. Przedstawione w raporcie EIA oraz Espoo rozwiązania są zgodne z możliwą dostępną wiedzą. Dlatego też przedstawiono kilka różnych możliwości i urządzeń. Brak dostępności jednego z wielu urządzeń nie powoduje błędów w rozumowaniu konieczności zastosowania urządzeń, które minimalizują hałas podwodny podczas budowy falochronu i mola. W Polsce użycie kurtyn akustycznych było w ostatnich latach stosowanym z powodzeniem działaniem minimalizującym przy budowie portu kontenerowego w Gdyni oraz przy detonacji historycznej amunicji. Jeśli chodzi o zarzut, że transgraniczne oddziaływanie hałasu nie uwzględnia faktu, że zgodnie z prawem niemieckim należy już unikać poziomów hałasu 160 dB SEL dla dźwięku impulsowego (próg TTS), a w Raporcie Espoo nie przyjęto tej wartości to w rzeczywistości w analizie do Raportu EIA wskazano, że pierwsze opracowanie w tym zakresie i odpowiednie regulacje przyjęli Niemcy, którzy ustalili wartość graniczną SEL na poziomie 160 dB re 1 μPa, mierzoną w odległości 750 m od źródła hałasu. Dlatego też na etapie opracowania aktualnego raportu EIA ustalono konieczność monitorowania hałasu podwodnego podczas całego procesu budowy z użyciem źródeł hałasu podwodnego. Będą prowadzone pomiary hałasu podwodnego umożliwiające ocenę poziomu hałasu, z wykorzystaniem boi pomiarowych wyposażonych w dookólny hydrofon rejestrujący podwodne dźwięki w zakresie częstotliwości od 10 Hz do 20 Hz. W przypadku, kiedy z pomiarów wynikać będzie przekroczenie w odległości 200 m progu 140 dB, powodującego wystąpienie reakcji behawioralnej u morświnów, przerwane zostanie wiercenie i zastosowane zostaną dodatkowe działania minimalizujące w postaci kurtyny powietrznej, do czasu kiedy poziom ekspozycji spadnie do bezpiecznych wartości. Powszechnie wiadomym jest, że największe skupisko i subpopulacja morświna w zachodnio-południowej części morza Bałtyckiego,



gdzie odbywa się okres rozrodczy i wychowania młodych znajduje się jedynie na wodach Niemiec na siedlisku „Ławicy Odrzanej” ponad 20 km od wejścia do morskiego portu w Świnoujściu. Morświn jest gatunkiem płochliwym. Wszelkie badania liczebności morświna na południowym brzegu Bałtyku wskazują nisko jego występowania w okolicach Świnoujścia. Częściej spotykana jest foka szara, na co są zebrane przez Autorów analizy dokumentacji fotograficznej. Wybrzeże w okolicy Świnoujścia nie jest miejscem i siedliskiem atrakcyjnym dla bytowania morświna. Sam ruch jednostek pływających i istniejący tutaj hałas podwodny, ale również brak dostatecznego pożywienia nie jest właściwym siedliskiem dla przebywania morświnów. Obecny ruch statków na torze podejściowym do Świnoujścia jest duży jednak nie największy w tej części Europy oraz sam szlak wodny jest starym szlakiem handlowym. Morświny znają i uczą się lokalizacji poruszania się jednostek torem wodnym, a mimo to wybrały na siedlisko swojego rozwoju ławicę w sąsiedztwie tego toru i powoli mimo niebezpieczeństw zwiększają liczebność swojej populacji. Realizacja portu kontenerowego będzie wykonana zachowując jak największą ostrożność i stosując jak najlepsze środki minimalizujące dostępne na rynku. Istnieje możliwość zastosowania nawet technologii wwiercania pali bez stosowania impulsowego wbijania generującego silny podwodny hałas płoszący ssaki morskie. Morświn to gatunek o wysublimowanym słuchu i wrażliwości i ocena oddziaływania powinna być oparta na wskazaniu maksymalnego ograniczenia oddziaływania hałasu na ten gatunek jako gatunek tzw. „parasolowy”, co ułatwi ochronę również innej fauny morskiej, w tym fok, które posiadają mniej wrażliwy słuch. Badanie szczegółowego hałasu podwodnego w okolicach wejścia do portu w Świnoujściu, nie przyniesie innych informacji poza te, które są już znane o dużym i znaczącym hałasie podwodnym poznany podczas badań monitoringu hałasu podwodnego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Zrozumiałym i faktycznym jest informacja, że w wodzie słonej hałas może rozprzestrzeniać się na krótsze odległości z powodu jej dużego zasolenia i gęstości wody. Należy zwrócić uwagę, że nawet woda morza Bałtyckiego posiada zróżnicowane stany zasolenia w zależności od zachodzących zjawisk wlewu wód oceanicznych jak i głębokości morza. Rozchodzenie się hałasu w okresie realizacji portu kontenerowego jest trudne do przewidzenia z powodu wielu czynników wpływających na to zjawisko i wielu niewidomych, na tym etapie planowania. Dlatego też na etapie opracowania aktualnego raportu EIA ustalono konieczność monitorowania hałasu podwodnego w czasie realizacji budowy podwodnych.

Odnośnie zagrożeń związanych z utratą kontenerów, zanieczyszczeniami i zwiększeniem ruchu jednostek pływających, wykonano ekspertyzę dotyczącą wpływu budowy na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków. W opracowaniu przeanalizowano modelowanie matematyczne wzrostu ruchu statków na torze wodnym i podejściowym do Świnoujścia, jak również przeanalizowano zaistniałe w latach 2013-2020 awarie i wypadki z udziałem jednostek pływających. Obliczono prawdopodobieństwo wystąpienia awarii i katastrof z udziałem jednostek pływających, biorąc pod uwagę ich skalę oddziaływania i rodzaj przewożonego materiału oraz istniejący sposób kierowania ruchem. Przeanalizowano również możliwość utraty kontenera. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz można stwierdzić, iż:

- największe wartości ryzyka dla statków związane są z zagrożeniem kolizji zarówno z innym statkiem, jak i obiektem stałym na skutek nieodpowiednich działań małych statków płynących poza torem, statków przecinających tor, włączających się do ruchu na głównym torze, a także na skutek niewłaściwej nawigacji prowadzonej na małych jednostkach rekreacyjnych;
- odbywający się ruch statków na torze podejściowym oraz w samym porcie nie stanowi istotnego problemu, biorąc pod uwagę liczbę zaistniałych zdarzeń niepożądanych, zwłaszcza z udziałem kontenerowców, nie występują strefy stanowiące poważny problem nawigacyjny;
- decydujący wpływ na uszkodzenie i/lub utratę kontenera zarówno w porcie, jak i poza portem mają niekorzystne warunki pogodowe, pożar oraz utrata stateczności, często związana z przechyłem stałego statku, przy czym głównymi przyczynami wypadków w porcie jest błąd

- operatora, awaria podczas za/wyładunku i utrata stateczności, zazwyczaj na skutek błędnie przeprowadzonych obliczeń i niewłaściwej deklaracji masy ładunku czy oznaczenia kontenera;
- prawdopodobieństwo przekroczenia wartości krytycznych prędkości wiatru na obszarze portu zewnętrznego w Świnoujściu i jego toru podejściowego jest na bardzo niskim poziomie, co oznacza, że utrata kontenera na kontenerowcu o pojemności do 24000 TEU z powodu oddziaływania bardzo silnego wiatru jest bliska zero;
  - przeprowadzona analiza prędkości wiatrów, pozwala stwierdzić, że występowanie wartości krytycznych, mogących wywołać uszkodzenie i/lub utratę kontenera, jest niezwykle mało prawdopodobna - rzędu 10<sup>-8</sup> – 10<sup>-6</sup>;
  - uzyskane prawdopodobieństwa wystąpienia awarii technicznej statku są na bardzo niskim poziomie: rzędu 10<sup>-7</sup> – 10<sup>-6</sup>. Oznacza to, że na 10 milionów przejść statków tylko w kilku (od 4 do 10) przypadkach nastąpi awaria techniczna, która mogłaby skutkować kolizją z główkami wejściowymi do portu, nabrzeżem lub zacumowanym przy nabrzeżu statkiem
  - uzyskane wyniki prawdopodobieństwa wystąpienia awarii technicznej statku są na bardzo niskim poziomie i wskazują, że prognozowana obsługa holownicza statków, jak i ich nadmiar strukturalny wyposażenia gwarantują bardzo duży poziom bezpieczeństwa;
  - rozbudowa portu o głębokowodny terminal kontenerowy przyczyni się do podniesienia standardów obsługi i udzielania pomocy poprzez implementację nowych procedur oraz zapewnienie adekwatnych sił i środków reagowania. Dlatego obecność terminala nie wpłynie negatywnie na żaden aspekt funkcjonowania portu oraz bezpośrednie sąsiedztwo akwenów i łądu Republiki Federalnej Niemiec.

Odnosząc się do obaw strony niemieckiej na temat negatywnego wpływu budowy i eksploatacji terminala kontenerowego, w tym transportu osadów morskich, które mogłyby wpływać na jakość akwenów przeznaczonych dla sektora turystyki, rybołówstwa, zwłaszcza lokalnego rybołówstwa przybrzeżnego, które może być spotęgowane etapem budowy portu kontenerowego, wykonana została analiza w zakresie ruchu osadów dennych, która wskazała, że:

- prace związane z budową portu, w szczególności odkład urobku na kłapowiskach, nie będą prowadzone w intensywnych warunkach hydrometeorologicznych, a tym bardziej w warunkach sztormowych;
- planowane przedsięwzięcie w zakresie sposobu zagospodarowania urobku czerpalnego będzie miało niewielki wpływ na środowisko naturalne spowodowany lokalnym i krótkotrwałym zmęceniem wody ze względu na obecność zawiesiny ziaren gruntów spoistych w rejonie kłapowiska. Efekt zmęcenia wody zawiesiną gruntów niespoistych będzie prawie niezauważalny;
- przy oddziaływaniu dość silnych wiatrów (5°B) zasięg rozprzestrzeniania się osadów niespoistych wokół pola odkładu F1 wyniesie ok. 170 m, a zawiesina piaszczysta opadnie w kolumnie wody w czasie ok. 10 sekund. Ze względu na przewagę oddziaływań hydrodynamicznych z kierunków zachodnich, a także specyfikę procesów morfodynamicznych południowego Bałtyku, materiał piaszczysty nie ulegnie przetransportowaniu na odległość kilku kilometrów od pola odkładu F1;
- zasięg rozprzestrzeniania się osadów niespoistych wokół pola odkładu A wyniesie ok. 230 m, a zawiesina piaszczysta opadnie w kolumnie wody w czasie ok. 13 sekund. Osady spoiste rozprzestrzeniać się natomiast mogą na odległość do 7700 m i pozostawać mogą zawieszone w kolumnie wody przez ponad 7 godzin;
- przy oddziaływaniu prądów morskich generowanych dość silnym wiatrem (5°B) z kierunku zachodniego i północnego znaczna większość osadów spoistych odkładanych na polu A pozostanie zawieszona w kolumnie wody;

- przy oddziaływaniu prądów morskich generowanych dość silnym wiatrem (5°B) z kierunku wschodniego i południowego większość osadów spoistych odkładanych na polu A pozostanie zawieszona w kolumnie wody, a zjawisko rozprzestrzeniania się zawiesiny sięgnie obszaru ochrony środowiska i przyrody ławicy pomorskiej i tam część ulegnie sedymentacji;
- w celu zminimalizowania zasięgu rozprzestrzeniania się zawiesiny osadów spoistych i przeciwdziałania temu zjawisku podczas odkładania urobku na polu A wskazane jest:
  - skorelowanie harmonogramu prac z prognozowanymi korzystnymi warunkami pogodowymi,
  - przy występowaniu silnych wiatrów z kierunków zachodnich i północnych lub wschodnich i południowych zastosowanie przesłon, zmniejszających rozprzestrzenianie się zawiesiny,
  - zastosowanie sprzętu pogłębiarskiego wyposażonego w rury umożliwiające odprowadzenie urobku na dno pola odkładu, z uniknięciem klapowania bezpośrednio pod powierzchnię wody,
  - monitorowanie robót czerpalnych oraz prac związanych z klapowaniem urobku w sposób umożliwiający szybką reakcję na ewentualne pojawiające się niekorzystne okoliczności.

Dlatego też stwierdza się, że efekty prac zrealizowanych na polach odkładu, wystąpią w większości na wodach terytorialnych oraz w małej części na wodach należących do polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej. Planowane klapowanie materiału pochodzącego z robót pogłębiarskich nie będzie miało oddziaływania transgranicznego.

Biorąc pod uwagę ssaki morskie: zidentyfikowane zaburzenia będą miały charakter lokalny i czasowy, stąd też oddziaływania należy uznać za niewielkie lub nieistotne, poza hałasem podwodnym na etapie realizacji inwestycji hałas podwodny (prace budowlane, zdarzenia nieplanowane, eksploatacja terminala). Dodatkowe wyjaśnienia odnośnie wpływu hałasu podwodnego na ssaki, w szczególności morswiny zawarto w odpowiedzi powyżej. Za znaczące oddziaływanie nieplanowane należy uznać te, które wystąpią podczas detonacji wykrytej amunicji konwencjonalnej. Sytuacje te mogą powodować trwałe przesunięcia progu słuchu u ssaków bytujących w wodzie. W przypadku konieczności dokonania detonacji zidentyfikowanych ładunków wybuchowych zaproponowano odpowiednie działania minimalizujące negatywny wpływ wybuchu na ssaki morskie (a także na ryby), których zastosowanie pozwoli na ostateczne zmniejszenie znaczenia oddziaływania na nieznaczące. Przewiduje się zastosowanie urządzeń akustycznych płoszących zwierzęta, tzw. pingerów lub/oraz kurtyń powietrznych zmniejszających wpływ fali uderzeniowej na faunę. W harmonogramie prac zostaną uwzględnione okresy wrażliwe dla ssaków, takie jak okres godowy i okres rozrodu. tj. od maja do września. Dodatkowo w okresie hałasu impulsowego zostaną zastosowane urządzenia minimalizujące hałas podwodny i zmniejszający o kilkanaście dB poprzez zastosowanie urządzeń tłumiących i minimalizujących uderzenia młota pneumatycznego. Zmniejszając hałas podwodny ograniczamy jego wpływ na ssaki do 750 m od źródła dźwięku.

Biorąc pod uwagę wskazane przez stronę niemiecką opracowanie firmy BioConsult, to strona polska jednoznacznie musi stwierdzić, że nie może odnieść się merytorycznie do tego opracowania, ponieważ pomimo założenia przez stronę niemiecką, że są to badania to jednak firma BioConsult przeprowadziła analizę dostępnych w sieci internetowej danych i na tej podstawie wyciągnęła wnioski. Biorąc pod uwagę, że pozyskane dane są nieaktualne to wnioski również należy uznać za nieaktualne. Odnosząc się natomiast do zarzutów przedstawionych przez firmę BioConsult – informujemy, że projektowane przedsięwzięcie nie zawiera dzielenia inwestycji, zarówno od strony morza i lądu prowadzona jest dla całości jedna procedura, bez podziału na części. Strona Polska nie zlekceważyła traktatów w tym ESPOO co opisane jest powyżej. Wykonana w 2018 roku strategiczna ocena oddziaływania na środowisko planów zagospodarowania przestrzennego wód morskich i jej Prognoza (Urząd Morski w Gdyni): „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania

przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000” 2018 r. (Wydawnictwa Wewnętrzne Instytutu Morskiego w Gdańsku Nr 7253) wskazywała zaplanowanie budowy portu kontenerowego w Świnoujściu. Analiza oddziaływania transgranicznego wykazała w tym dokumencie brak potrzeby oceny transgranicznej dla tej inwestycji. Wykonywany przed podjęciem EIA scoping nie wykazał znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji portu kontenerowego na obszary transgraniczne. W takim przypadku, zgodnie z przepisami krajowymi, nie ma podstawy do przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i notyfikowania drugiego państwa. Postępowanie transgraniczne dla Portu kontenerowego zostało wszczęte na wniosek Strony niemieckiej już w trakcie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Lokalizacja portu kontenerowego po wschodniej stronie falochronu gazoportu wskazuje na minimalizację oddziaływania transgranicznego na sąsiedzki kraj RFN, co wynika z istnienia barier takich jak Gazoport z falochronem, wejście do portu w Świnoujściu i toru wodnego, istnienia zabudowy przemysłowa i mieszkaniowej Świnoujścia, rzeki Świna, kierunku przepływu prądów morskich. W wyniku dużego ruchu jednostek pływających na torze podejściowym do portu w Świnoujściu maleje zainteresowanie ssaków morskich terenem lokalizacji terminala kontenerowego. Dodatkowo w lokalizacji portu kontenerowego i okolic występuje stosunkowo ubogą ichtiofauna co jest czynnikiem kluczowym dla zainteresowania tym miejscem przez ssaki morskie. Miejsce to nie jest siedliskiem ważnym dla ssaków i ptaków morskich. Dodatkowo wskazane bariery oddzielają skutecznie obszar Niemiec od lokalizacji projektowanego terminala kontenerowego, co ograniczać będzie generowany podczas budowy hałas i ruch osadów powstających w wyniku pogłębiania basenu portu kontenerowego. Dodatkowo strona Polska nie może odnosić się do zleconego opracowania firmy BioConsult (2021), ponieważ opracowanie to nie opiera się na faktycznych założeniach planowanej inwestycji, które obecnie były i są rozpatrywane w Raporcie EIA dla projektowanego terminala kontenerowego w Świnoujściu. Dodatkowo pomimo wskazania, że BioConsult prowadził badania, z których wynika, że wystąpi poważny wpływ na środowisko, nie są tam wskazane żadne wyniki badań, a są to jedynie przypuszczenia nie oparte na badaniach ani adekwatnych analizach, ponieważ nie wskazano żadnych potwierdzonych założeń badawczych inwestycji. Trudno określić jakie założenia skłaniają do wniosków, że realizacja i funkcjonowanie terminala kontenerowego będzie miała wpływ na niemieckie obszary objęte ochroną, oraz na jakie obszary i w jaki sposób i przez co konkretnie obszary te są zagrożone poprzez budowę terminala w tej lokalizacji w Świnoujściu.

#### **4. pismo z dnia 23.02.2023 r.**

Budowa planowanego Terminala kontenerowego nie narusza prawa Unii Europejskiej. Realizowany jest on na tych samych zasadach, co wszystkie porty kontenerowe w Unii Europejskiej. W przeciwnym razie, w oparciu o taką tezę, należałoby zamknąć działalność wszystkich portów kontenerowych w Europie. Na potrzeby niniejszego postępowania wykonane zostały wszelkie niezbędne badania i analizy w zakresie osadów dennych, oddziaływania akustycznego (w tym hałasu podwodnego), zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na klimat oraz krajobraz (z uwzględnieniem obecności źródeł światła), wpływu na jakość wód i gleby, ruchu osadów w strefie brzegowej, wpływu na środowisko przyrodnicze (w szczególności zasoby rybne, ssaki morskie, ptaki), wpływu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków oraz wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony obszarów Natura 2000. Wyniki analiz i badań oraz zaproponowane działania minimalizujące i kompensacyjne wykazały, że granice oddziaływania i szkodliwości przedsięwzięcia kończą się ok. 1,9 km przed granicą polsko-niemiecką, a dla lokalizacji kłapowiska kończą się one 0,3 km przed granicą. Realizacja przedsięwzięcia nie ma negatywnego oddziaływania transgranicznego, a konkluzje wynikające z tych badań i analiz zostały zawarte w Raporcie Espoo

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