



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
DĄBROWA GÓRNICZA



Dąbrowa Górnicza, 08.05.2023 r.

rodzaj dokumentu: odpowiedź na interpelację nr BRM.0003.1420.2023

znak sprawy: WOŚ.0003.12.2023

sprawa dotyczy: budowa terminalu samochodowego

data złożenia interpelacji w Biurze Rady Miejskiej: 26.04.2023 r.

S. P. Rociński

Pani Krystyna Stępień
Pan Grzegorz Przewieźlik
Pan Robert Kazimierski
Radni Rady Miejskiej
w Dąbrowie Górniczej

Szanowni Państwo,

Odpowiadając na ww. interpelację przekazuję na otrzymane adresy e-mailowe następujące dokumenty:

1. Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej” przewidzianego do realizacji w Dąbrowie Górniczej, przy ul. Południowej 2A, 41-300 Dąbrowa Górnicza na dz. nr 3827, 3828, 4256 obręb 0019 Dąbrowa Górnicza I,
2. Opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach,
3. Opinię Państwowego Inspektora Sanitarnego w Dąbrowie Górniczej.

Jednocześnie informuję, że Dyrektor Zarządu Zlewni w Katowicach PGW Wody Polskie nie wyraził jeszcze opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Z poważaniem

III Zastępca
Prezydenta Miasta
Wojciech Kędzia

Pismo otrzymują:

1. Biuro Rady Miejskiej- w miejscu (bez załącznika)
2. Biuro Organizacyjne- w miejscu (bez załącznika)

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestor:

AUTOTERMINAL ŚLĄSK LOGISTIC Sp. z o.o.
ul. Południowa 2a
41-300 Dąbrowa Górnicza

Nazwa przedsięwzięcia:

Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej

Opracowanie wykonał zespół:

mgr inż. Ewa Matusiak
mgr Mariusz Mizerski

Koordynator projektu:

mgr Karolina Grześkowiak

Kobylnica, 28.11.2022 r.

SPIIS TREŚCI

1. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	4
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ.....	6
3. RODZAJ TECHNOLOGII.....	8
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	11
5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO.....	12
6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII	13
7. RODZAJE I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	14
7.1 EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA.....	14
7.1.1 ŹRÓDŁA EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO....	14
7.1.2 WIELKOŚĆ I ŹRÓDŁA POWSTAWANIA EMISJI – AKTUALNYCH I PROPONOWANYCH (WARUNKI NORMALNE)	16
7.1.3 OKREŚLENIE ILOŚCI SUBSTANCJI EMITOWANYCH DO POWIETRZA Z TRANSPORTU KOLEJOWEGO I SAMOCHODOWEGO	16
7.1.4 ANALIZA WPŁYWU ŹRÓDEŁ SUBSTANCJI ZANIECZYSZCZAJĄCYCH NA STAN ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA	25
7.1.5 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE EMISJI NA ŚRODOWISKO	29
7.1.6 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	29
7.1.7 WNIOSKI I ZALECENIA	30
7.2 HAŁAS.....	31
7.2.1 INFORMACJA O FAKTYCZNYM ZAGOSPODAROWANIU TERENÓW WOKÓŁ ZAKŁADU	31
7.2.2 OPIS PLANOWANYCH ŹRÓDEŁ EMISJI HAŁASU WRAZ Z PODANIEM ICH DANYCH AKUSTYCZNYCH.....	33
7.2.3 WYNIKI OBLICZEŃ POZIOMU RÓWNOWAŻNEGO HAŁASU	37
7.2.4 ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE	41
7.2.5 PLANOWANE DZIAŁANIA, W TYM PRZEWIDYWANE ŚRODKI TECHNICZNE MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE LUB OGRANICZANIE EMISJI	46
7.2.6 ETAP REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI	46
7.2.7 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII	46
7.2.8 WNIOSKI.....	46
7.3 GOSPODARKA WODNO – ŚCIEKOWA.....	47
7.3.1 JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH.....	47
7.3.2 POBÓR WODY.....	51
7.3.3 EMISJA ŚCIEKÓW	52
7.3.4 WODY OPADOWE I ROZTOPOWE.....	53
7.3.5 ZABEZPIECZENIE ŚRODOWISKA GRUNTOWO–WODNEGO.....	53
7.4 GOSPODARKA ODPADAMI	54
7.4.1 ETAP REALIZACJI INWESTYCJI	54
7.4.2 ETAP EKSPLOATACJI.....	55

7.4.3 ETAP LIKWIDACJI	56
8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	57
9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA, KORYTARZE EKOLOGICZNE	57
10. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	60
12. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO.....	61
13. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO.....	61
14. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNYCH AWARII LUB KATASTROF NATURALNYCH I BUDOWLANYCH, PRZY UWZGLĘDNIENIU UŻYWANYCH SUBSTANCJI I STOSOWANYCH TECHNOLOGII, W TYM RYZYKA ZWIĄZANEGO ZE ZMIANĄ KLIMATU	61
15. ZAGROŻENIE DLA ZDROWIA LUDZI, W TYM WYNIKAJĄCEGO Z EMISJI	63
16. ZESTAWIENIE WYKORZYSTANYCH AKTÓW PRAWNYCH.....	63
17. ZAŁĄCZNIKI.....	65

1. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem opracowania jest Karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na *Przebudowie i modernizacji części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej w obszarze części działek o nr ewid. 3827, 3828, 4256 - obręb Dąbrowa Górnicza I.*

W ramach inwestycji planuje się:

- budowę 2 torów przeładunkowych o długości użytecznej:
 - projektowany tor 502 - 842mb;
 - projektowany tor 504 - 880mb;
- przeznaczenie na cele przeładunku intermodalnego istniejącego toru nr 501 o długości użytecznej 809 mb;
- budowę torów dojazdowych i łączących;
- wykonanie 2 jezdni suwnicowych wraz z montażem 2 suwnic elektrycznych kołowych;
- budowę dwukondygnacyjnego budynku socjalno – biurowego o łącznej powierzchni 160 m²;
- realizację pozostałej infrastruktury towarzyszącej.

Kartę opracowano zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 62a.1 oraz 63.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 2373).

Plan zagospodarowania terenu obejmujący planowane przedsięwzięcie stanowi załącznik 1.

Kwalifikacja przedsięwzięcia

Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia została sporządzona w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

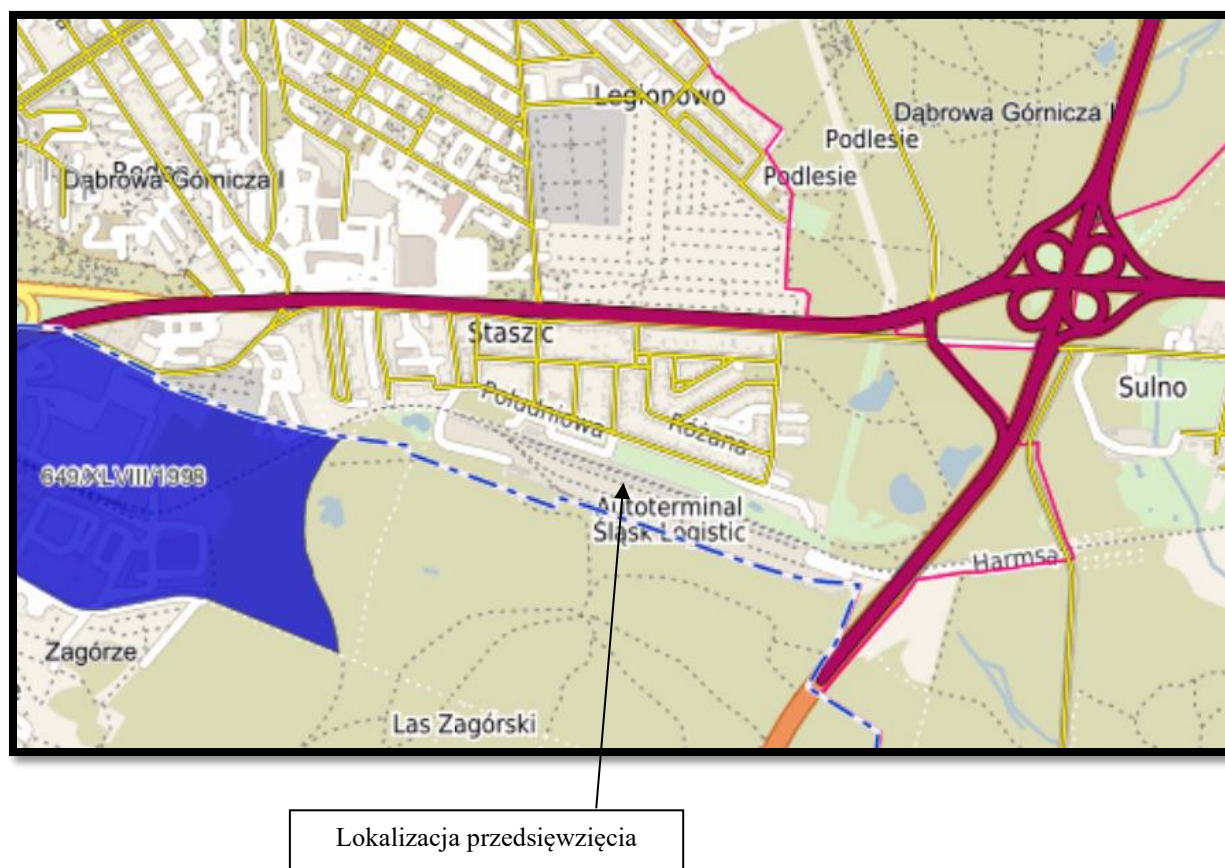
Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839) inwestycję należy zakwalifikować jako:

§ 3 ust. 1 pkt 60) linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej

powyżej 1 km – ze względu na planowane posadowienie dwóch suwnic kołowych o napędzie elektrycznym.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja zostanie zlokalizowana w Dąbrowie Górniczej, przy ul. Południowej 2A, 41-300 Dąbrowa Górnicza, w obszarze części działek o nr ew. 3827, 3828, 4256 - obręb Dąbrowa Górnicza I.



Inwestycja nie jest położona na terenach objętym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Wschodnia część działki o nr ew. 3827 jest położona w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Uchwała Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej Nr XLIV.801/09 z dnia 2 lutego 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza dla terenów położonych w

Strzemieszycach w rejonie Sulna, Centrum, Grabocina i Szałasowizny), jest to fragment działki nieujęty w granicy terenu objętego inwestycją.

Działka o nr ew. 3827, obręb Dąbrowa Górnicza I (stary nr działki 1/53) wymieniona jest w Załączniku nr 12, poz. 6017 Decyzji Nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe.

Otoczenie przedsięwzięcia stanowią:

- od strony południowej – Las Zagórski,
- od strony północnej – nieużytki, tereny zielone, zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ul. Południowej,
- od strony wschodniej – Wschodnia obwodnica GOP, tereny zielone, tereny działalności gospodarczej,
- od strony zachodniej – tereny zielone, obiekty usługowe, dalej tereny zakładów produkcyjnych.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w kierunku północnym, w odległości ok. 120 km od planowanego przedsięwzięcia.

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ

Bilans powierzchni

- Łączna powierzchnia terenu objętego wnioskiem: 52 600 m², w tym:
 - Łączna powierzchnia utwardzeń w postaci placów odstawczych i dróg dojazdowych oraz jezdni suwnicowych: 42 600 m²
 - Łączna powierzchnia zabudowy torowej: ok. 10 000 m²

W wyniku planowanej zabudowy łączna powierzchnia terenów utwardzonych w stosunku do stanu obecnego nie zwiększy się o więcej niż o ok. 1100 m².

Szata roślinna znajdująca się na terenie planowanej inwestycji oraz określenie ewentualnych kolizji planowanej inwestycji z istniejącą zielenią, wpływ na bioróżnorodność, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi

Na terenie inwestycji funkcjonuje istniejący terminal przeładunkowy z torami bocznicowymi, parkingiem samochodów osobowych i trasami komunikacyjnymi. Jest to teren utwardzony, a tereny biologicznie czynne porośnięte są przez pospolite gatunki ruderalne. Liczne zadrzewienia znajdują się po stronie północo-wschodniej i południowej od planowanej inwestycji (Las Zagórski), ale realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje kolizji z istniejącą w sąsiedztwie szatą roślinną. Inwestycja również nie powinna wpłynąć na bytujące w sąsiedztwie zwierzęta, ponieważ zamierzeniem inwestycyjnym jest modernizacja działalności w obszarze funkcjonującego terminala przeładunkowego.

W związku lokalizacją przedsięwzięcia poza terenami chronionymi ocenia się, że przedsięwzięcie nie wpłynie na uratę bioróżnorodności, bogactwo gatunków lub skład gatunkowy ekosystemu terenów chronionych (ze względu na znaczną odległość tych terenów od planowanego przedsięwzięcia).

Na terenie przeznaczonym pod realizację przedsięwzięcia nie znajdują się gatunki zagrożone oraz objęte formami ochrony przyrody zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Biorąc pod uwagę fakt, że działki przeznaczone pod planowane przedsięwzięcie zlokalizowane są w sąsiedztwie terenów kolejowych, w obszarze istniejącego terminala kolejowego, nie są fragmentem korytarza ekologicznego oraz nie znajdują się na nich siedliska oraz gatunki objęte formami ochrony przyrody na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody można uznać, że planowane przedsięwzięcie nie naruszy równowagi przyrodniczej regionu, nie wpłynie na jego walory krajobrazowe oraz nie spowoduje kolizji z istniejącą roślinnością.

Inwestycja na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji nie wpłynie na funkcję ekosystemu terenów chronionych (ze względu na znaczną odległość tych terenów od planowanego przedsięwzięcia) oraz korytarzy ekologicznych.

Korytarze ekologiczne

Według mapy zamieszczonej na stronie <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/> oraz Mapy korytarzy ekologicznych w Polsce wydanej udostępnionej przez Instytut Biologii Ssaków PAN w Białowieży - <http://mapa.korytarze.pl/>, inwestycja nie będzie zlokalizowana w obrębie projektowanych lub istniejących korytarzy ekologicznych.

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Przedmiotem opracowania jest Karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na *Przebudowie i modernizacji części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej w obszarze części działek o nr ewid. 3827, 3828, 4256 - obręb Dąbrowa Górnicza I.*

W ramach inwestycji planuje się:

- budowę 2 torów przeładunkowych o długości użytecznej:
 - projektowany tor 502 - 842mb;
 - projektowany tor 504 - 880mb;
- przeznaczenie na cele przeładunku intermodalnego istniejącego toru nr 501 o długości użytecznej 809 mb;
- budowę torów dojazdowych i łączących;
- wykonanie 2 jezdni suwnicowych wraz z montażem 2 suwnic elektrycznych kołowych;
- budowę dwukondygnacyjnego budynku socjalno – biurowego o łącznej powierzchni 160 m²;
- realizację pozostałej infrastruktury towarzyszącej.

Obecnie na terenie terminala kolejowego znajdują się trzy tory przeładunkowe. Pojazdy osobowe dostarczane są transportem kolejowym lub autotransporterami na teren terminala, a następnie po rozładunku są odstawiane na miejsca swojego postoju na placu magazynowym. Teren terminala opuszczają wywożone na autotransporterach.

- Tygodniowo przyjeżdża do zakładu 5 składów transportujących pojazdy osobowe,
- Dziennie wyjeżdża z terenu ok 40 autotransporterów.

Dzienne natężenie ruchu to 200 do 300 pojazdów osobowych.

Na analizowanym terenie znajduje się budynek serwisowy samochodów. Do ogrzewania pomieszczeń biurowych wykorzystywany jest kocioł zasilany olejem opałowym o mocy 120

kW. W budynku serwisowym prowadzony jest proces malowania pojazdów. Proces prowadzony jest w kabinie lakierniczej. Właściciel instalacji uzyskał wymagane zgłoszenie instalacji. Do suszenia pomalowanych elementów wykorzystywana jest nagrzewnica typu GTS o mocy 261 kW zasilana olejem opałowym. W obliczeniach uwzględniono źródła emisji tych samych zanieczyszczeń jakie będą emitowane z procesów transportu.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się wybudować dodatkowe dwa tory oraz przystosować jeden z istniejących do transportu intermodalnego. Projektowane tory przeładunkowe zaznaczono na planie zagospodarowania terenu kolorem różowym, istniejące tory oznaczono kolorem czarnym. Prace w punkcie przeładunkowym będą prowadzone 7 dni w tygodniu. Przeładunki odbywać się będą z udziałem 2 suwnic kołowych o napędzie elektrycznym, które poruszać się nad torami rozładunkowymi i w obszarze placów kontenerowych wzdłuż torów kolejowych. Kontenery i naczepy będą składowane w obszarze placów, a następnie przeładowane na wagony kolejowe lub samochody ciężarowe.

Planowana ilość składów kolejowych mogących zostać obsłużonych w ciągu doby to 3 co oznacza, że na teren terminala w czasie 24h odbędą się 3 wjazdy lokomotywy i 3 wyjazdy. Planuje się wykorzystać lokomotywy spalinowe.

Natężenie ruchu pojazdów w porze dziennej i nocnej przyjęto wg tabeli:

Pora dnia	Samochody ciężarowe	Samochody osobowe
6-22	100	10
22-6	25	5

Zatrudnienie

Na terenie punktu inwestycji planuje się zatrudnienie ok. 12 pracowników/ zmianę (7 pracowników fizycznych, 5 pracowników administracyjnych).

Pobór wód

Inwestycja wiąże się z zapotrzebowaniem na wodę na cele socjalne na potrzeby pracowników. Nie przewiduje się wykorzystywania wód do celów przemysłowych, czy też konserwacyjnych.

Odprowadzanie ścieków

W związku z przeprowadzeniem planowanej inwestycji będą powstawać ścieki socjalno-bytowe. Ścieki te będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej na podstawie obowiązującej umowy z PWiK Dąbrowa Górnicza.

Nie zakłada się powstawania ścieków przemysłowych.

Wody opadowe i roztopowe

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo – jak dotychczas. Ewentualne odprowadzanie wód do gruntu lub urządzeń wodnych nie stanowi zagrożenia dla ujęć wód podziemnych, gdyż najbliższe ujęcie wód zlokalizowane jest w odległość ok. 1,5 km w kierunku północnym - 9430125-DFME DAMEL S-1, głębokość 35 m, rzędna 275 m n.p.m.

Emisja do powietrza

W stanie podstawowym pracy emisja zanieczyszczeń do atmosfery pochodzi z procesów:

- transportu kolejowego - lokomotywy,
- transportu ciężarowego i osobowego,
- spalania oleju opałowego w kotle.

Hałas

Inwestycja będzie wiązała się z powstaniem następujących źródeł emisji hałasu:

- suwnica - 2 szt,
- lokomotywa spalinowa,
- transport kołowy TIR,
- pojazdy lekkie, parking poj. lekkich.

Wytwarzane odpadów

Realizacją prac budowlanych i adaptacyjnych zajmować się będzie specjalistyczna firma budowlana. Zgodnie art. 3 us.1., pkt. 32 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach,

wytwórcą odpadów prowadzący świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów jest podmiot, który świadczy usługę. W związku z tym wszystkie odpady powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia będą własnością firmy zewnętrznej wykonującej prace inwestycyjne. Wszystkie powstające na tym etapie odpady magazynowane zostaną czasowo w odpowiednich do tego pojemnikach lub bezpośrednio na placu budowy, a następnie przekazane do kolejnego posiadacza celem zagospodarowania – poddania odzyskowi. Ziemia i gleba z wykopów, przeprowadzonych niwelacji terenu w miarę możliwości zostanie wykorzystana ponownie na terenie inwestycji (zgodnie z art. 2. Ustawy z 14 grudnia 2012).

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wytwarzania odpadów, sporadycznie powstawać mogą odpady związane z utrzymaniem torów i urządzeń, czy powstające w wyniku awarii pojazdów, np. wycieku płynów, który zostanie zebrany sorbentem. Urządzenia będą serwisowane przez firmy zewnętrzne. Zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej. Na terenie punktu magazynowo - przeładunkowego powstawać będą także odpady komunalne.

Wszystkie odpady powstające na etapie likwidacji przedsięwzięcia przekazane będą do kolejnego posiadacza celem zagospodarowania – w pierwszej kolejności do odzysku, a jeśli z przyczyn technicznych czy ekonomicznych nie będzie to możliwe - do unieszkodliwienia.

4.EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego i technologicznego inwestycji niż ten opisany w niniejszym wniosku. Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na usprawnienie komunikacji w regionie – transport intermodalny pozwala na ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach i przyjazdach granicznych, zmniejsza częstotliwości przeładunków i zmiany środków transportu.

Wobec powyższego stwierdza się, że zaproponowane przez Inwestora rozwiązanie z zastosowaniem wszelkich metod ochrony środowiska, zgodnych z najnowocześniejszą wiedzą techniczną i przepisami prawa, jest rozwiązaniem najkorzystniejszym dla planowanej inwestycji z jednoczesnym uwzględnieniem minimalizowania ewentualnego niekorzystnego wpływu inwestycji na środowisko w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.

Przeprowadzone analizy wskazują, że proponowane rozwiązania pozwolą na dotrzymanie obowiązujących poziomów emisji, a oddziaływanie inwestycji z punktu widzenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, emisji ścieków będzie zachowane w granicach działek, na których planowana jest inwestycja. Emisje wynikające z realizacji przedsięwzięcia szczegółowo zostały przedstawione w Rozdziale 7. Wpływ oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Na etapie realizacji inwestycji:

- zakłada się racjonalnie wykorzystanie surowców i paliw niezbędnych na etapie realizacji zadania,
- zapewni się selektywną zbiórkę powstałych na tym etapie odpadów,
- wszystkie powstające na tym etapie odpady przekazywane będą podmiotom posiadającym stosowne uregulowania (zezwoleń na zbieranie lub przetwarzanie odpadów),
- prace prowadzone będą w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów,
- zaplecze wyposażone będzie w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów budowlanych; zapewni się ich regularne opróżnianie,
- prace przy wykorzystaniu ciężkich maszyn budowlanych prowadzone będą tylko w porze dziennej, w czasie przerw zakłada się wyłączanie silników,
- w trakcie realizacji zadania stosowane będą środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń (stosowanie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń montażowych gwarantujących szczelność układów silnikowych i jezdnych oraz brak jakichkolwiek wycieków olejów i płynów technologicznych a także zaopatrzenie w sorbenty),
- zapewni się minimalizację emisji do powietrza zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów dzięki wdrożeniu właściwej, zoptymalizowanej organizacji prac oraz poprzez unikanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- materiały sypkie dostarczane i odbierane z placu budowy będą przewożone luzem zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.) tj. w szczelnych skrzyniach ładunkowych przykrytych plandeką.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- wprowadzenie ograniczenia prędkości do 10 km/h, co pozytywnie wpłynie na poziom hałasu,
 - w przypadku wystąpienia jakiegokolwiek awarii na terenie inwestycji (np. wyciek oleju z samochodu) natychmiast podejmie się działania ograniczające i likwidujące całkowicie skutki zaistniałej sytuacji awaryjnej. W celu zminimalizowania potencjalnych zagrożeń dla środowiska należy zwrócić szczególną uwagę na elementarne zabezpieczenie, dlatego też na terenie placu powinny znajdować się środki służące do zabezpieczenia środowiska -sorbenty do pochłaniania substancji ropopochodnych,
 - selektywna zbiórka odpadów komunalnych i gospodarowanie nimi zgodnie z Regulaminem i ustawą o utrzymaniu czystości w gminie,
- realizowana inwestycja zakłada zastąpienie transportu ciężarowego samochodów oraz kontenerów, transportem kolejowym,
- projektowane urządzenia grzewcze oraz suwnice będą miały zasilanie elektryczne, co eliminuje emisję spalin.

Likwidacja przedsięwzięcia:

- całość odpadów powstałych w procesie ewentualnej likwidacji inwestycji zostanie zagospodarowana – przekazana do odzysku lub unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia. Maszyny przeładunkowe zostaną poddane oględzinom technicznym. W zależności od ich wyniku maszyny te będą dalej używane poprzez sprzedaż innym zakładom lub złomowane.

6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Zapotrzebowanie na energię:

- ok. 440 Mwh/rok

Zapotrzebowanie na wodę:

- ok. 660 m³/rok

7. RODZAJE I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

7.1 EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA

7.1.1 ŹRÓDŁA EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

Przedmiotem wniosku jest przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej.

Stan istniejący

Obecnie na analizowanym terenie znajdują się trzy tory przeładunkowe, z których odbywa się przeładunek pojazdów osobowych na autotransportery.

Tygodniowo przyjeżdża do zakładu 5 składów transportujących pojazdy osobowe. Ruch lokomotyw stanowi źródło emisji spalin. Trasy ruchu stanowią **emitory liniowe EL1, EL2, EL3**. Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie praca lokomotywy spalinowej SM48 lub SM42.

Dziennie wyjeżdża z terenu ok 40 autotransporterów – trasa ruchu stanowi **emitor EL4**.

Pojazdy osobowe dojeżdżają do miejsca rozładunku na parking i z parkingu na autotransporter po trasie stanowiącej **emitor liniowy EL5**. Dienne natężenie ruchu to 200 do 300 pojazdów.

Na analizowanym terenie znajduje się budynek serwisowy samochodów.

Do ogrzewania pomieszczeń warsztatowych wykorzystywany jest kocioł zasilany olejem opałowym o mocy 120 kW. Spaliny odprowadzane są do atmosfery **emitorem EK**. Założono czas pracy kotła jako 6 miesięcy pracy ciągłej czyli 4380h/rok.

W budynku serwisowym prowadzony jest proces malowania pojazdów. Proces prowadzony będzie w kabinie lakierniczej. Właściciel instalacji uzyskał wymagane zgłoszenie instalacji. Składniki wykorzystywanych farb odprowadzane będą do atmosfery **emitorem E1**. Wielkość emisji przyjęto zgodnie z danymi przygotowanymi do zgłoszenia instalacji.

Do suszenia pomalowanych elementów wykorzystywana jest nagrzewnica typu GTS o mocy 261 kW zasilana olejem opałowym. Spaliny z nagrzewnicy odprowadzane są do atmosfery **emitorem E2**. Przyjęto, że proces malowania i suszenia będzie trwał 1000 h/rok.

W obliczeniach uwzględniono źródła emisji tych samych zanieczyszczeń jakie będą emitowane z procesów transportu.

Stan projektowany

W ramach rozbudowy planuje się wybudować dodatkowe dwa tory oraz przystosować jeden z istniejących do transporty składów z kontenerami. Tory będą stanowiły **emitory liniowe EL3, EL6 i EL7**. Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie praca lokomotywy spalinowej SM48 lub SM42.

Zakłada się, że dziennie będą rozładowywane trzy składy z kontenerami. Przeładunki odbywać się będą z udziałem 2 suwnic kołowych o napędzie elektrycznym, które poruszać się nad torami rozładunkowymi i w obszarze placów kontenerowych wzdłuż torów kolejowych. Kontenery i naczepy będą składowane w obszarze placów, a następnie przeładowane na wagony kolejowe lub samochody ciężarowe. Zakłada się, że dziennie wyjedzie z terenu maksymalnie 125 pojazdów ciężarowych. Trasa ruchu pojazdów ciężarowych stanowi **emitor liniowy EL8**.

Do transportu kontenerów na pojazdy ciężarowe wykorzystywane będą dwie suwnice zaopatrzone w silniki elektryczne. Proces nie stanowi źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Ogrzewanie pomieszczeń po rozbudowie realizowane będzie z wykorzystaniem urządzeń elektrycznych.

Tabela Parametry techniczne emitorów

Źródło	Urządzenia do redukcji emisji zanieczyszczeń	Emitor	Wysokość m	Średnica m	Prędkość m/s	Temperatura K	Czas pracy h/rok
Trasa przejazdu lokomotywy SM48 lub SM42	brak	EL1	4,20	0,15	0	500	260
Trasa II przejazdu lokomotywy SM48 lub SM42	brak	EL2	4,20	0,15	0	500	260
Trasa III przejazdu lokomotywy SM48 lub SM42	brak	EL3	4,20	0,15	0	500	730

Trasa IV przejazdu lokomotywy SM48 lub SM42	brak	EL6	4,20	0,15	0	500	730
Trasa V przejazdu lokomotywy SM48 lub SM42	brak	EL7	4,20	0,15	0	500	730
Transportery	brak	EL4	0,5	-	0	500	7300
Przejazd pojazdów osobowych	brak	EL5	0,5	-	0	500	8395
Ruch pojazdów ciężarowych	brak	EL8	0,5	-	0	500	8395
Kocioł o mocy 120 kW	brak	EK	8,0	0,20	2,20	450	4380
Kabina lakiernicza	brak	E1	6,5	1,1 x 0,65	10,5	293	1000
Nagrzewnica komory lakierniczej GTS o mocy 261kW	brak	E2	6,5	0,20		293	1000

Parametry przedstawione w powyższej tabeli wyznaczono w oparciu o wyliczenia teoretyczne oraz informacje uzyskane od Inwestora.

7.1.2 WIELKOŚĆ I ŹRÓDŁA POWSTAWANIA EMISJI – AKTUALNYCH I PROPONOWANYCH (WARUNKI NORMALNE)

W stanie podstawowym pracy emisja zanieczyszczeń do atmosfery pochodzi z procesów:

- transportu kolejowego - lokomotywy,
- transportu ciężarowego i osobowego
- spalania oleju opałowego w kotle.

7.1.3 OKREŚLENIE ILOŚCI SUBSTANCJI EMITOWANYCH DO POWIETRZA Z TRANSPORTU KOLEJOWEGO I SAMOCHODOWEGO

Określenie wielkości emisji z transportu pojazdów przeprowadzono za pomocą modułu obliczeniowego „Samochody”.

Zadaniem modułu "Samochody" jest obliczenie emisji pochodzącej z ruchu samochodów po drogach, głównie emisji spalin oraz przeniesienie wyliczonej emisji do danych emitora

w pakiecie "Operat". Emisja jest obliczana metodyką EMEP / Corinair, zawartej w instrukcji dostępnej na stronie Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska. Obliczana jest emisja gorąca pochodząca ze spalin z silnika, emisja zimna występująca w początkującym okresie pracy silnika oraz emisja odparowania pochodząca z oparów, której źródłem są m.in. zmiany objętości oparów zbiorników pojazdu oraz rozgrzewanie się zbiornika po wyłączeniu silnika pojazdów. Dodatkowo metodyka EMEP / Corinair uwzględnia emisję pyłu ze ścierania opon, hamulców oraz nawierzchni jezdni. System Corinair dzieli pojazdy na ponad 200 kategorii w 6 grupach (pojazdy osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, motorowery i motocykle). Następnym kryterium podziału jest pojemność pojazdu lub jego ładowność (w przypadku samochodów ciężarowych). Innym kryterium podziału jest stosowana technologia wykonania silnika i zgodność z odpowiednimi dyrektywami (np. Euro I, II, III, IV).

Wykorzystane materiały i literatura:

1. EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook. 2007 r. European Environment Agency.
2. (http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR4/en/B710vs6.0.pdf)
3. Metoda prognozowania emisji zanieczyszczeń powietrza od pojazdów - model i program komputerowy COPERT III. GDDKiA (http://www.oos.pl/pliki/File/Metoda_COPERTIII.pdf)
4. Program COPERT IV

Zestawienie danych do obliczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery z ruchu pojazdów:

- **lokomotywa spalinowa SM48 lub SM42 – trasa EL1 lub EL2**
 - Długość drogi: 2,183 km, 2,154 km
 - Prędkość średnie 10km/h,
 - Rodzaj drogi: miejska
 - Czas pracy: 1 godzin na dobę, 5 dni w tygodniu na jednej z tras czyli ,wjazd i wyjazd daje 260 godzin na rok dla każdego z emitatorów.
 - Liczba pojazdów: 1 na godzinę. (1 lokomotywy docelowe/dobę)
- **lokomotywa spalinowa SM48 lub SM42 – trasa EL3, EL6, EL7**
 - Długość drogi: 2,332 km, 2,06 km, 2,328 km
 - Prędkość średnie 10km/h,
 - Rodzaj drogi: miejska

- Czas pracy: 1 godzin na dobę, wjazd i wyjazd daje 730 godzin na rok
- Liczba pojazdów: 1 na godzinę. (1 lokomotywy docelowe/dobę).

➤ **Pojazdy ciężarowe - transportery – trasa (EL4)**

- Długość drogi: 0,360 km
- Prędkość średnia 10km/h,
- Rodzaj drogi: miejska
- Czas pracy: 20 godzin na dobę, 7300 godzin na rok
- Liczba pojazdów: 2 na godzinę.

➤ **Pojazdy ciężarowe – trasa (EL8)**

- Długość drogi: 1,620km
- Prędkość średnia 10km/h,
- Rodzaj drogi: miejska
- Czas pracy: 23 godzin na dobę, 8395 godzin na rok
- Liczba pojazdów: 6 na godzinę.

➤ **Pojazdy osobowe – trasa (EL5)**

- Długość drogi: 1,642 km
- Prędkość średnia 10km/h,
- Rodzaj drogi: miejska
- Czas pracy: 23 godzin na dobę, 8395 godzin na rok
- Liczba pojazdów: 13 na godzinę.

Do obliczeń dla lokomotyw przyjęto parametry – pojazdy ciężarowe ciężkie

Tabela Pojazdy ciężarowe ciężkie

Rodzaj	Technologia	Udział, %	Prędkość , km/h	Stopień załadunku , %
EL1, EL2, EL3, EL6, EL7 Lokomotywa spalinowa - sztynne podwozie 20 - 26 t	HD Euro II	100	10	50
Transportery EL4 – ciężatrowe EL8 siodłowe 28 - 34 t	HD Euro V	100	5	50
EL5 pojazdy osobowe	Benzyna 1,4 - 2,0 l	30	10	-
	PC Euro 5	30	10	-
	Benzyna >2,0 l	20	10	-
	PC Euro 5	20	10	-

Zestawienie danych do obliczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery z ruchu pojazdów:

Zestawienie wskaźników emisji zanieczyszczeń do atmosfery (E_{HOT}), g/km

Tabela Zestawienie wskaźników emisji zanieczyszczeń do atmosfery (E_{HOT}), g/km

Rodzaj pojazdu	Technologia		CO	NO _x	LZO	Pył ogółem	Zużycie paliwa
EL1, EL2, EL3, EL6, EL7 Lokomotywa spalinowa - sztywne podwozie 20 - 26 t	HD Euro II		4,1926	17,4993	1,6647	0,3580	505,0284
Transportery EL4, ciężarowr EL8- siodłowe 28 - 34	HD Euro V		0,4395	0,4395	0,4395	0,4395	0,4395
EL5 pojazdy osobowe	Benzyna 1,4 - 2,0 l	PC Euro 5	0,1474	0,0684	0,0115	0,0013	107,3909
	Benzyna >2,0 l	PC Euro 5	0,1474	0,0684	0,0115	0,0013	168,2040
	Diesel <2,0 l	PC Euro 5	0,2768	0,6633	0,0330	0,0020	84,7953

	Diesel >2,0 l	PC Euro 5	0,2768	0,6633	0,0330	0,0020	117,3100
--	---------------	-----------	--------	--------	--------	--------	----------

Tabela Zestawienie emisji z poszczególnych źródeł.

Symbol	Nazwa emitora	Nazwa zanieczyszczenia	Emisja maks. kg/h
EL1, EL2, Lokomotywa spalinowa - EL3, EL6, sztywne EL7		tlenek węgla	0,0073
		tlenki azotu jako NO2	0,0315
		pył ogółem	0,000935
		-w tym pył do 2,5 µm	0,0001871
		-w tym pył do 10 µm	0,0001871
		amoniak	6,34E-6
		dwutlenek siarki	0,0000877
		ołów	0
		węglowodory alifatyczne	0,001267
		węglowodory aromatyczne	0,000677
		benzen	1,88E-6
EL4	Transportery, ciężarowe	tlenek węgla	0,0002779
		tlenki azotu jako NO2	0,00368
		pył ogółem	0,0001915
		-w tym pył do 2,5 µm	0,0000383
		-w tym pył do 10 µm	0,0000383
		amoniak	1,84E-6
		dwutlenek siarki	0,0000326
		ołów	0
		węglowodory alifatyczne	0,00002178
		węglowodory aromatyczne	0,00001163
		benzen	3,24E-8
EL8	Pojazdy ciężarowe - transport kontenerów	tlenek węgla	0,00427
		tlenki azotu jako NO2	0,0566
		pył ogółem	0,002948
		-w tym pył do 2,5 µm	0,00059
		-w tym pył do 10 µm	0,00059
		amoniak	0,00002822
		dwutlenek siarki	0,000501
		ołów	0
		węglowodory alifatyczne	0,000335
		węglowodory aromatyczne	0,0001789
		benzen	4,98E-7
EL5	Pojazdy osobowe	tlenek węgla	0,00498
		tlenki azotu jako NO2	0,0069
		pył ogółem	0,000946
		-w tym pył do 2,5 µm	0,0001891
		-w tym pył do 10 µm	0,0001891
		amoniak	0,00002146
		dwutlenek siarki	0,000293
		ołów	7,57E-6
		węglowodory alifatyczne	0,001397
		węglowodory aromatyczne	0,000377
		benzen	0,00002894

Określenie ilości substancji emitowanych do powietrza z procesu spalania oleju opałowego

Wielkość emisji określono w oparciu o wskaźniki określone w bazie KOBIZE dla kotłów zasilanych olejem opałowym o mocy do 0,5 MW.

Maksymalną ilość zużywanego paliwa obliczono ze wzoru:

$$B_{\max} = \frac{Q}{W_d \cdot \eta}$$

[dm³/h]

gdzie: Q- wydajność cieplna kotła [kJ/h]

W_d- wartość opałowa paliwa [kJ/dm³]

h- sprawność cieplna kotła

W przypadku kotła 120 kW wydajność cieplna = 120 kW * 3600 = 432000 kJ/h,
maksymalna ilość zużywanego paliwa =

$$B_{\max} = 432000 / (35905 \cdot 0,9) = 13,369 \text{ dm}^3/\text{h}$$

Wzory do obliczenia emisji:

Emisja z kotła 120 kW

Emisja pyłu:

$$E_p = B_{\max} \cdot E'_p$$

gdzie:

B_{max} - maksymalne zużycie paliwa, m³/h

E'_p - wskaźnik unosu pyłu, kg/m³

$$E_p = 0,013369 \cdot 0,34 = 0,004545 \text{ kg/h}$$

Pył zawiera 100 % frakcji do 10 μm

Emisja dwutlenku siarki:

$$ESO_2 = B_{\max} * E' * S$$

gdzie :

B_{\max} - maksymalne zużycie paliwa, m³/h

E' - wskaźnik dla dwutlenku siarki, kg/m³/%

S - zawartość siarki całkowitej w paliwie, %

$$ESO_2 = 0,013369 * 17 * 0,3 = 0,06818 \text{ kg/h}$$

Emisja tlenków azotu:

$$ENO_x = B_{\max} * E'$$

gdzie :

B_{\max} - maksymalne zużycie paliwa m³/h

E' - wskaźnik emisji tlenków azotu, kg/m³

$$ENO_x = 0,013369 * 2 = 0,026738 \text{ kg/h}$$

Emisja tlenku węgla:

$$ECO = B_{\max} * E'$$

gdzie :

B_{\max} - maksymalne zużycie paliwa m³/h

E' - wskaźnik emisji tlenku węgla, kg/m³

$$ECO = 0,013369 * 0,57 = 0,00762 \text{ kg/h}$$

Emisja benzo/a/pirenu:

$$EB(a)P = B_{\max} * E'$$

gdzie :

B_{\max} - maksymalne zużycie paliwa m³/h

E' - wskaźnik emisji benzo/a/pirenu, kg/m³

$$EB(a)P = 0,013369 * 0,00026 = 0,000003476 \text{ kg/h}$$

Zestawienie wielkości emisji

Kocioł 120 kW $B_{\max} = 0,013369 \text{ m}^3/\text{h}$ $B_{\text{rok}} = 58,56 \text{ m}^3/\text{rok}$

Tabela Zestawienie wielkości emisji

Nazwa zanieczyszczenia	Wskaźnik emisji kg/m ³	Emisja maksymalna		Emisja roczna i średnioroczna	
		mg/s	kg/h	Mg/rok	kg/h
Pył	0,34	1,263	0,00455	0,01991	0,002273
w tym pył do 2,5 μm	0,34	1,263	0,00455	0,01991	0,002273
w tym pył do 10 μm	0,34	1,263	0,00455	0,01991	0,002273
Dwutlenek siarki (SO ₂)	5,1	18,94	0,0682	0,2987	0,0341
Tlenki azotu jako NO ₂	2	7,43	0,02674	0,1171	0,01337
Tlenek węgla (CO)	0,57	2,117	0,00762	0,0334	0,00381
Benzo/a/piren	0,00026	0,000966	0,00000348	0,00001523	0,000001738

Czas emisji = 4380 godzin

Ilość spalin ze spalania paliwa ciekłego obliczono wg. wzoru:

$$V_z = 0,265 \cdot W_d + (1 - l) \cdot (0,209 \cdot W_d + 1,69)$$

gdzie:

V_z - ilość spalin w warunkach normalnych, m³/kg paliwa

W_d - wartość opałowa paliwa MJ/kg

l - współczynnik nadmiaru powietrza

Ilość spalin w warunkach normalnych z kotła 120 kW jest równa:

$$V_{zm} = 0,265 \cdot 43 + (1,2 - 1) \cdot (0,209 \cdot 43 + 1,69)$$

$$V_{zm} = 13,53 \text{ m}^3/\text{kg}$$

W przeliczeniu na 1 dm³ paliwa o gęstości 0,835 kg/dm³ $V_{zv} = 11,298 \text{ m}^3/\text{dm}^3$.

$$V_n = B_{\max} \cdot V_{zv} = 13,369 \cdot 11,298 = 151 \text{ m}^3/\text{h}$$

Przyjęto temperaturę u wylotu z emitora 177 °C ($T_k = 450,2 \text{ K}$)

Ilość gorących gazów uchodzących z emitora:

$$V_g = V_n \cdot T_k / 273,15 = 151 \cdot 450,2 / 273,15 = 248,92 \text{ m}^3/\text{h}$$

Powierzchnia przekroju emitora:

$$F = p \cdot d^2 / 4 = 3,1416 \cdot 0,2^2 / 4 = 0,0314 \text{ m}^2$$

Prędkość gazów u wylotu z emitora:

$$w = \frac{V_g}{F \cdot 3600} = \frac{248,92}{0,0314 \cdot 3600} = 2,2 \text{ m/s}$$

Dla nagrzewnicy 261 kW wielkości emisji określono w sposób analogiczny. Wyniki obliczeń zestawiono poniżej.

Tabela Wielkość emisji z procesu spalania oleju

Symbol	Nazwa emitora	Nazwa zanieczyszczenia	Emisja maks. kg/h
E2	Nagrzewnica 261 kW	pył ogółem	0,00989
		-w tym pył do 2,5 µm	0,00989
		-w tym pył do 10 µm	0,00989
		dwutlenek siarki	0,1483
		tlenki azotu jako NO ₂	0,0582
		tlenek węgla	0,01657
		benzo/a/piren	7,56E-6

Określenie ilości substancji emitowanych do powietrza z procesu malowania elementów samochodów

Wielkość emisji przyjęto zgodnie z wnioskiem – zgłoszenie instalacji dla procesy powlekania. W dalszych obliczeniach uwzględniono emisję tylko tych substancji, które są emitowane z procesów transportu.

Tabela Określenie wielkości emisji z procesów malowania

Emitor	Proces	Rodzaj substancji	Wielkość emisji maksymalnej kg/h
E1	Powlekanie elementów	ksylen	0,0073
		etylobenzen	0,0315
		butanol	0,000935
		Aceton	0,0001871
		Octan butylu	0,0001871
		węglowodory alifatyczne	6,34E-6
		węglowodory aromatyczne	0,0000877
		metylopentanon	0
		Izocyjaniany	
		Toluen	

Emitor	Proces	Rodzaj substancji	Wielkość emisji maksymalnej kg/h
		Alkohol diacetonowy	0,001267
		Metyleopropanol	
		Styren	0,000677
		Nadtlenek dibenzoilowy	1,88E-6

7.1.4 ANALIZA WPLYWU ŹRÓDEŁ SUBSTANCJI ZANIECZYSZCZAJĄCYCH NA STAN ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA

Obliczeń rozkładu przestrzennego dla poszczególnych zanieczyszczeń dokonano za pomocą pakietu OPERAT FB firmy PROEKO Ryszard Samoć z Kalisza. Pakiet ten jest narzędziem służącym do wykonania pełnej analizy stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego spowodowanego emisją z emitorów punktowych, powierzchniowych i liniowych. Obliczenia są przeprowadzane w oparciu o model Pasquilla rekomendowany w Polsce jako model do obliczania wpływu emisji z obiektów przemysłowych na stan powietrza atmosferycznego. Pakiet posiada atest Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie nr BA/147/96.

W celu przeprowadzenia obliczeń należy podać:

- emisję dla analizowanych zanieczyszczeń
- zdefiniować długość okresów emisji dla lata, zimy i roku (czas trwania emisji w poszczególnych okresach)
- tło w zakresie oddziaływania emitora
 - szorstkość terenu w obrębie oddziaływania emitora, rozróżniając okresy emisji,

Na podstawie tych danych program ustala, jaki zakres obliczeń będzie stosowany dla poszczególnych zanieczyszczeń, wylicza stężenia maksymalne i średnie w poszczególnych punktach przyjętej siatki obliczeniowej, wyznacza punkty w których występują przekroczenia wartości odniesienia określonych w

Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r.

Charakterystyka terenu w zasięgu $50H_{\max}$

Planuje się realizację inwestycji w miejscowości Dąbrowa Górnicza ul. Południowa 2A na działkach o numerach ewidencyjnych 3827, 3828, 4256 – obręb Dąbrowa Górnicza 1. Wokół znajdują się tereny:

- w kierunku północnym osiedle domków jednorodzinnych,
- w pozostałych kierunkach tereny leśne.

Najbliższe budynki mieszkalne - budownictwo wielorodzinne - zlokalizowane są w odległości ok 60 m od granicy działki, odległość przekracza 10 wysokości najwyższego emitora w zespole.

W zasięgu pięćdziesięciokrotnej wysokości najwyższego miejsca wprowadzania gazów lub pyłów do powietrza nie ma Obszarów Ochrony Uzdrowiskowej oraz Parków Narodowych.

Aerodynamiczna szorstkość terenu

Współczynnik przyjęto na podstawie tabeli 2.3 *Dz.U.nr16/10 poz.87*. Dla istniejących warunków topograficznych w promieniu 210 m określono typy pokrycia terenu i przyjęto odpowiednie współczynniki szorstkości terenu z_0 :

- ok. 30 % terenu stanowi zabudowa niska, współczynnik szorstkości $z_0=0,5$,
- ok. 70% terenu jak dla terenów leśnych, współczynnik szorstkości $z_0=2$,

zgodnie z wytycznymi wyznaczono:

$$z_o = \frac{1}{F} \sum \left(\frac{30}{100} F \cdot 0,5 + \frac{70}{100} F \cdot 2 \right) = 1,55$$

Aktualny stan jakości powietrza

Aktualny stan zanieczyszczenia powietrza przyjęto zgodnie z danymi dla miejscowości Małaszewicze określonymi przez GIOŚ w Katowicach.

Tabela Tło zanieczyszczeń wydane przez WIOŚ (załącznik).

Zanieczyszczenie	Jednostka	Stężenie
Pył zawieszony PM10	µg/m ³	34,0
Pył zawieszony PM2,5	µg/m ³	24,0
NO ₂	µg/m ³	24,0
SO ₂	µg/m ³	8,0
Benzen	µg/m ³	1,0
Ołów	µg/m ³	0,01

Na terenie planowanej inwestycji tło dla pyłu zawieszonego PM 2,5 ustalone w oparciu o informacje uzyskane od GIOŚ pismem z dnia 17 listopada 2022 r DMS-KA.731.1.704.2022 jest na poziomie 24µg/m³. Oznacza to, że przekracza poziom wartości dopuszczalnej – poziom substancji w powietrzu ustanowiony w RMŚ z dnia 24 sierpnia 2012 r. DzU poz. 1031. Każde nowe źródło emisji na tym terenie spowoduje przekroczenie obowiązującej wartości dyspozycyjnej.

Wielkość emisji generowanej przez projektowaną instalację nie jest znaczna. Przekroczenia wynikają z poziomu tła. Roczna wielkość emisji pyłu ze źródeł na terenie zakładu wynosi ok 57kg.

Jednocześnie w Dąbrowie Górniczej ruszył Program czyste powietrze, którego celem jest ograniczenie stężeń pyłu w tym pyłu zawieszonego PM 2,5 poprzez redukcję niskich źródeł emisji.

Program zakłada wsparcie finansowe, które obejmuje dotacje przyznawane na podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, zainstalowanie ogrzewania gazowego, elektrycznego, olejowego lub instalacji pompy ciepła i kolektorów słonecznych.

Efekty programu będą widoczne w kolejnych latach po realizacji inwestycji. Program jest zgodny z Programem ochrony powietrza opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego poz. 5070 Uchwała nr VI/21/12/2020 z dnia 22 czerwca 2020 r. dla aglomeracji górnośląskiej. Podstawowe działania to:

- ograniczenie emisji z sektora komunalno-bytowego,
- wprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane,
- przebudowa i modernizacja dróg,
- kształtowanie polityki przestrzennej.

Realizacja w/w działań pozwoli na redukcję emisji pyłu a co za tym idzie redukcję stężeń pyłu w terenie.

Dla pozostałych zanieczyszczeń wielkość tła zanieczyszczeń przyjęto w wysokości 10% obowiązującej wartości odniesienia zgodnie z *RMŚ Dz. U. 16 poz. 87*.

Warunki meteorologiczne przyjęte do obliczeń

W celu określenia warunków rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykorzystano różę wiatrów dla miasta Katowice wydaną przez Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Do obliczeń użyto 12 – sektorowej róży z rozróżnieniem na sezon zimowy, letni oraz rok.

Podstawowe dane:

- wysokość anemometru $h_a = 14$ m
- średnia temperatura zimą $t_z = 2.0^\circ\text{C}$
- średnia temperatura latem $t_l = 14.0^\circ\text{C}$
- średnia roczna temperatura $t_a = 8.0^\circ\text{C}$

Dopuszczalne normy

Tabela Dopuszczalne normy

Substancja	CAS	D1, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Da, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	R, $\mu\text{g}/\text{m}^3$
pył PM-10	-	280	40	34
dwutlenek siarki (Ditlenek siarki)	7446-09-5	350	20	8
tlenki azotu jako NO ₂ (Ditlenek azotu)	10102-44-0,10102-43-9	200	30	24
tlenek węgla	630-08-0	30000	-	-
benzo/a/piren	50-32-8	0,012	0,001	0,0001
amoniak	7664-41-7	400	50	5
benzen	71-43-2	30	5	1
ołów	7439-92-1	5	0,5	0,01
węglowodory aromatyczne	-	1000	43	4,3
węglowodory alifatyczne	-	3000	1000	100
pył zawieszony PM 2,5	-	-	20	24

Tło opadu pyłu 20 g/m²/rok

Tło opadu ołowiu 10 mg/m²/rok

Tło opadu kadmu 1 mg/m²/rok

7.1.5 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE EMISJI NA ŚRODOWISKO

W *RMŚ z dnia 26 stycznia 2010 r Dz. U. nr 16 poz. 87* określone zostały wartości odniesienia dla poszczególnych substancji emitowanych do powietrza atmosferycznego. Przy ich ustalaniu uwzględniono stopień oddziaływania poszczególnych związków na środowisko przyrodnicze. Można więc przyjąć, że utrzymanie emisji na poziomie nie powodującym przekroczeń wartości dyspozycyjnych, określonych w rozporządzeniu wymienionym powyżej, jest warunkiem wystarczającym do wyeliminowania negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że źródła zlokalizowane na analizowanym terenie, spełniają ten warunek w zakresie emisji poszczególnych substancji do powietrza.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że źródła zlokalizowane na analizowanym terenie, spełniają ten warunek w zakresie emisji poszczególnych substancji do powietrza z wyjątkiem stężeń pyłu zawieszonego PM_{2,5}, które wynikają z aktualnego stanu jakości powietrza.

7.1.6 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

Planuje się przebudowę i modernizację części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej.

W obliczeniach uwzględniono projektowane w związku z budową oraz eksploatowane dotychczas źródła emisji.

W celu uwzględnienia skumulowanego oddziaływania inwestycji na środowisko w obliczeniach rozprzestrzeniania zanieczyszczeń uwzględniono także aktualny stan jakości powietrza określony przez GIOŚ. Uwzględniono w ten sposób dodatkowo źródła emisji spalin ze źródeł w sąsiedztwie.

Dla pozostałych substancji nie uwzględnionych w stanie jakości powietrza, zgodnie z obowiązującą metodyką obliczeniową, przyjęto tło na poziomie 10% obowiązujących wartości dopuszczalnych.

7.1.7 WNIOSKI I ZALECENIA

Przedmiotem wniosku jest przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej.

W stanie podstawowym pracy emisja zanieczyszczeń do atmosfery pochodzi z procesów:

- transportu kolejowego - lokomotywy,
- transportu ciężarowego i osobowego,
- spalania oleju opałowego w kotle.

Określono wielkość emisji z poszczególnych procesów. Na podstawie ustalonych wartości emisji i innych parametrów mających wpływ na rozkład przestrzenny stężeń poszczególnych zanieczyszczeń, przeprowadzono symulacje rozkładu stężeń poszczególnych substancji. Obliczenia wykonano w siatce o kroku co 20 m w promieniu ok. 1000m.

Wyniki obliczeń nie wykazały przekroczenia obowiązujących wartości dyspozycyjnych poza stężeniem pyłu PM_{2,5}.

Na terenie planowanej inwestycji tło dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} ustalone w oparciu o informacje uzyskane od GIOŚ pismem z dnia 17 listopada 2022 r DMS-KA.731.1.704.2022 jest na poziomie 24µg/m³. Oznacza to, że przekracza poziom wartości dopuszczalnej – poziom substancji w powietrzu ustanowiony w RMŚ z dnia 24 sierpnia 2012 r. DzU poz. 1031. Każde nowe źródło emisji na tym terenie spowoduje przekroczenie obowiązującej wartości dyspozycyjnej.

Wielkość emisji generowanej przez projektowaną instalację nie jest znaczna. Przekroczenia wynikają z poziomu tła. Roczna wielkość emisji pyłu ze źródeł na terenie zakładu wynosi ok. 57Mg.

Jednocześnie w Dąbrowie Górniczej ruszył Program czyste powietrze, którego celem jest ograniczenie stężeń pyłu w tym pyłu zawieszonego PM_{2,5} poprzez redukcję niskich źródeł emisji. Program jest zgodny z Programem ochrony powietrza opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego poz. 5070 Uchwała nr VI/21/12/2020 z dnia 22 czerwca 2020 r. dla aglomeracji górnośląskiej. Podstawowe działania to:

- ograniczenie emisji z sektora komunalno-bytowego,
- wprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane,
- przebudowa i modernizacja dróg,
- kształtowanie polityki przestrzennej.

Realizacja w/w działań pozwoli na redukcję emisji pyłu a co za tym idzie redukcję stężeń pyłu w terenie czyli obniżenie poziomu tła zanieczyszczeń.

Realizowana inwestycja zakłada zastąpienie transportu ciężarowego samochodów oraz kontenerów, transportem kolejowym. Jest więc spójna z założeniami w/w programów. Dodatkowo projektowane urządzenia grzewcze oraz suwnice będą miały zasilanie elektryczne, co eliminuje emisję spalin.

Na analizowanym terenie nie planuje się lokalizacji źródeł emisji zanieczyszczeń wymagających pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego oraz zgłoszenia instalacji.

Wszystkie odstępstwa od przyjętych w opracowaniu ustaleń mogą mieć wpływ na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń i wymagają zmiany pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów.

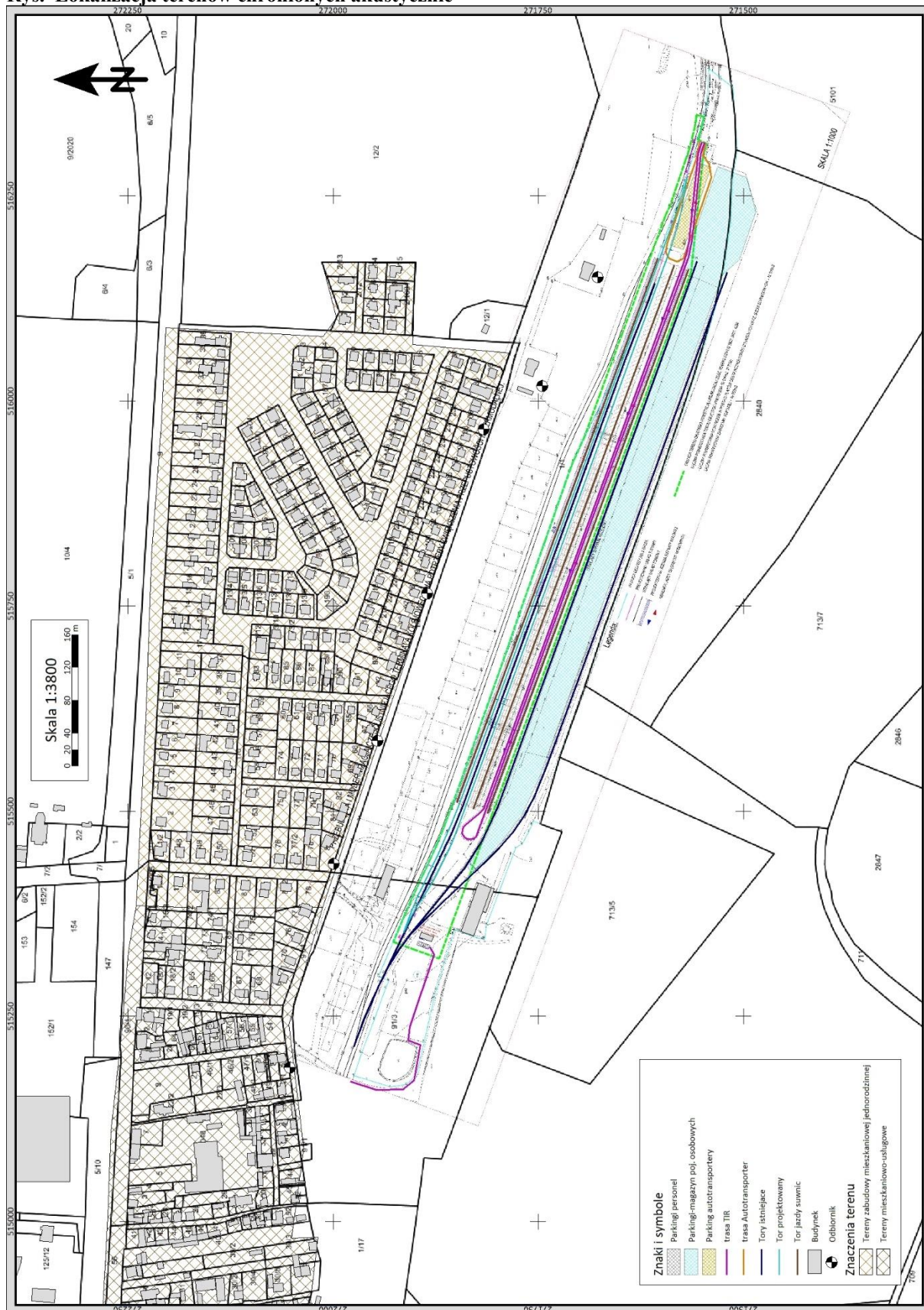
7.2 HAŁAS

7.2.1 INFORMACJA O FAKTYCZNYM ZAGOSPODAROWANIU TERENÓW WOKÓŁ ZAKŁADU

Teren, na którym planowana jest inwestycja nie został objęty aktualnym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W celu określenia położenia oraz klasyfikacji akustycznej terenów podlegających ochronie przed hałasem wykorzystano pismo z Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej WUA.6727.2.175.2018.JS i na tej podstawie przyjęto wartości poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. Najbliższymi terenami podlegającymi ochronie przed hałasem są tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowane ok 120m od granicy terenu objętego planowaną inwestycją w kierunku północnym. Ponadto w odległości ok 60m w kierunku północnym znajdują się budynki wielorodzinne zlokalizowane na terenie P2PU.

Poniżej przedstawiono wzajemne położenie terenów podlegających ochronie przed hałasem względem terenu planowanej inwestycji (Zał. H/1)

Rys. Lokalizacja terenów chronionych akustycznie



Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r (Dz.U. Poz. 1109) dopuszczalne poziomy hałasu w zależności od kwalifikacji terenów wynoszą odpowiednio:

Rodzaj terenu	Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L _{AeqD} [dB]	L _{AeqN} [dB]	L _{AeqD} [dB]	L _{AeqN} [dB]
	Przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Przedział czasu odniesienia równy najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	Przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
2a) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	61	56	50	40
3a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	65	56	55	45
3b) tereny zabudowy zagrodowej	65	56	55	45

7.2.2 OPIS PLANOWANYCH ŹRÓDEŁ EMISJI HAŁASU WRAZ Z PODANIEM ICH DANYCH AKUSTYCZNYCH

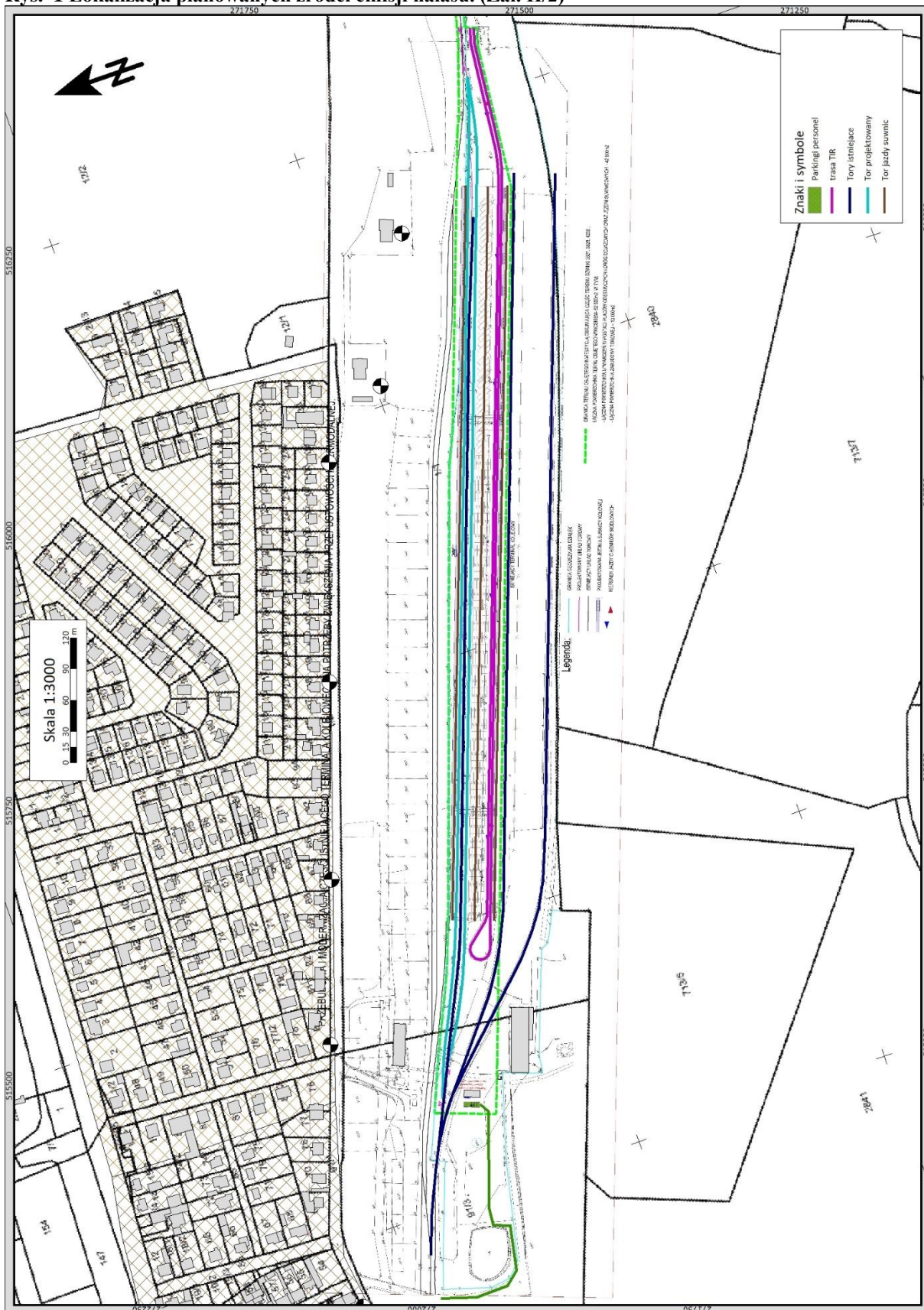
Realizacja planowanej inwestycji wiązała się będzie m.in. z pojawieniem na rozpatrywanym terenie nowych źródeł emisji hałasu do środowiska. Głównymi operacjami będącymi źródłem emisji hałasu do środowiska będą przeładunki kontenerów odbywające się z wykorzystaniem suwnic bramowych z napędem elektrycznym w liczbie 2 szt. poruszających się po drodze o długości $l = 707\text{m}$ Czas pracy każdej z suwnic to 6h/24h. W obliczeniach uwzględniono sytuację najmniej korzystną związaną z pracą obydwu suwnic również w godzinach 22-6. Skład kolejowy z kontenerami wtaczany będzie z wykorzystaniem kolejki spalinowej z silnikiem Diesel'a na jeden z trzech torów; istniejący tor 501 lub planowane tory 502 i 504. Przewidywana maksymalna liczba składów to 3/dzień co oznacza, że na terenie terminala odbędą się 3 wjazdy lokomotywy i 3 wyjazdy. Czas rozładunku jednego składu to ok 4h.

Liczba samochodów ciężarowych potrzebnych do rozładunku składów w ciągu doby to 100 szt. w godzinach 6-22 oraz 25 szt. w godzinach 22-6.

Tab. Charakterystyka akustyczna planowanych źródeł emisji hałasu do środowiska

źródło emisji hałasu do środowiska	Poziom mocy akustycznej L_{WA} [dB]	Czas pracy/iłość operacji
Suwnica z napędem elektrycznym	94,3 dB	6h/24h
lokomotywa spalinowa	106,8	3wjazdy/3wyjazdy
transport kołowy TIR	100	100 przejazdów w godz. 6-22 25 przejazdów w godz. 22-6
pojazdy lekkie	96	10 przejazdów w godz. 6-22 5 przejazdów w godz. 22-6
Parking poj. lekkich	74,8	0,83 operacji parkowania na jedno miejsce parkingowe

Rys. 1 Lokalizacja planowanych źródeł emisji hałasu. (Załącznik H/2)




Tab. Dane wprowadzone do programu obliczeniowego

Nazwa	Rodzaj źródła	X m	Y m	Z m	I lub A m,m2	L'w dB(A)	Lw dB(A)
Suwnica-dol	Linia	515842	271727	2,0	707,6	67,5	96
Suwnica-dol	Linia	515829	271689	2,0	707,6	67,5	96
Suwnica-gora	Linia	515834	271707	20,0	707,6	67,7	96,2
TIR	Linia	515883	271679	1,0	1814,2	55,2	87,8
Tor 501	Linia	515724	271765	1,5	895,3	63,8	93,3
Tor 502	Linia	515810	271737	1,5	983,8	63,8	93,7
Tor 504	Linia	515807	271730	1,5	985,5	63,8	93,7
trasa lekkie	Linia	515224	271909	0,3	263,4	52,2	76,4
PL1	Parking	515337	271890	0,3	73,0	56,2	74,8

Legenda

Nazwa		Nazwa źródła
Rodzaj źródła		Rodzaj źródła (punkt, linia, obszar)
X	m	Wsp.-X
Y	m	Wsp.-Y
Z	m	Wsp.-Z
I lub A	m,m2	Rozmiar źródła (długość lub powierzchnia)
L'w	dB(A)	Poziom mocy akustycznej na m, m2
Lw	dB(A)	Poziom mocy akustycznej na jednostkę

Poziom hałasu lokomotywy spalinowej $L_A = 75$ dB(A) dla $d = 7,5$ m



Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności dla kolei konwencjonalnej

Seminarium SIRTIS i CNTK

Warszawa, 17 lipca 2006 r.

Wartości dopuszczalne hałasu:

3. Hałas stacjonarny - lokomotywy, zespoły trakcyjne, wagony osobowe

Lokomotywy elektryczne	75 dB(A)
Lokomotywy spalinowe	75 dB(A)
EMU	68 dB(A)
DMU	73 dB(A)
Wagony pasażerskie	65 dB(A)

Poziom mocy akustycznej lokomotywy o wymiarach 10m x 4m x 4,4m wynosi zatem:

Pole powierzchni pomiarowej dla $d = 7,5$ m $S = 1506$ m²

$$L_{wA} = 75 + 10\lg(1506) = 106,8 \text{ dB}$$

7.2.3 WYNIKI OBLICZEŃ POZIOMU RÓWNOWAŻNEGO HAŁASU

Tab. Wyniki szacowania poziomu równoważnego w poszczególnych punktach kontrolnych po uruchomieniu planowanej inwestycji

Odbiornik	Przezn. cz.	X m	Y m	Z m	LAeqD,dop. dB(A)	LAeqD dB(A)	LAeqD,diff dB	LAeqN,dop. dB(A)	LAeqN dB(A)	LAeqN,diff dB
P1	2a)	5151 87	2720 52	4,0	50	24,9	---	40	28,4	---
P2	2a)	5154 36	2719 99	4,0	50	34,3	---	40	33,8	---
P3	2a)	5155 86	2719 46	4,0	50	36,5	---	40	36,3	---
P4	2a)	5157 66	2718 85	4,0	50	38,3	---	40	38,4	---
P5	2a)	5159 66	2718 16	4,0	50	36,4	---	40	36,5	---
P6	3a)	5160 19	2717 45	4,0	55	41,2	---	45	41,1	---
P7	3a)	5161 51	2716 78	4,0	55	43,0	---	45	42,7	---

Legenda

Receptor		Nazwa receptora
Przezn.		Znaczenie terenu
X	m	Wsp.-X
Y	m	Wsp.-Y
Z	m	Wsp.-Z n.p.t
LAeqD,lim	dB(A)	LAeqD,lim - wartość dopuszczalna dla pory dnia
LAeqD	dB(A)	LAeqD
LAeqD,diff	dB	Przekroczenie wartości dopuszczalnej dla pory dnia
LAeqD,lim	dB(A)	LAeqD,limwartość dopuszczalna dla pory nocy
LAeqN	dB(A)	LAeqD
LAeqN,diff	dB	Przekroczenie wartości dopuszczalnej dla pory nocy

Znaki i symbole

- Parkingi personel
- Parkingi-magazyn poj. osobowych
- Parkingi autotransportery
- trasa TIR
- trasa Autotransporter
- Tory istniejące
- Tory projektowane
- Tor jazdy suwnic
- Budynki
- Odbornik

Znaczenia terenu

- Tereny zabudowy mieszkaniowej (jednorodzinnej)
- Tereny mieszkaniowo-usługowe

Skala 1:3800

0 20 40 80 120 160 m

Znaki i symbole

Obiekt

Znaczenia terenu

Tereny zabudowy mieszkaniowej (jednorodzinnej)

Tereny mieszkaniowo-usługowe

Zasieg 50 dB

Zasieg 55 dB

Legenda

40 dB

35 dB

30 dB

25 dB

20 dB

15 dB

10 dB

5 dB

0 dB

BP 01

BP 02

BP 03

BP 04

BP 05

BP 06

BP 07

BP 08

BP 09

BP 10

BP 11

BP 12

BP 13

BP 14

BP 15

BP 16

BP 17

BP 18

BP 19

BP 20

BP 21

BP 22

BP 23

BP 24

BP 25

BP 26

BP 27

BP 28

BP 29

BP 30

BP 31

BP 32

BP 33

BP 34

BP 35

BP 36

BP 37

BP 38

BP 39

BP 40

BP 41

BP 42

BP 43

BP 44

BP 45

BP 46

BP 47

BP 48

BP 49

BP 50

BP 51

BP 52

BP 53

BP 54

BP 55

BP 56

BP 57

BP 58

BP 59

BP 60

BP 61

BP 62

BP 63

BP 64

BP 65

BP 66

BP 67

BP 68

BP 69

BP 70

BP 71

BP 72

BP 73

BP 74

BP 75

BP 76

BP 77

BP 78

BP 79

BP 80

BP 81

BP 82

BP 83

BP 84

BP 85

BP 86

BP 87

BP 88

BP 89

BP 90

BP 91

BP 92

BP 93

BP 94

BP 95

BP 96

BP 97

BP 98

BP 99

BP 100

BP 101

BP 102

BP 103

BP 104

BP 105

BP 106

BP 107

BP 108

BP 109

BP 110

BP 111

BP 112

BP 113

BP 114

BP 115

BP 116

BP 117

BP 118

BP 119

BP 120

BP 121

BP 122

BP 123

BP 124

BP 125

BP 126

BP 127

BP 128

BP 129

BP 130

BP 131

BP 132

BP 133

BP 134

BP 135

BP 136

BP 137

BP 138

BP 139

BP 140

BP 141

BP 142

BP 143

BP 144

BP 145

BP 146

BP 147

BP 148

BP 149

BP 150

BP 151

BP 152

BP 153

BP 154

BP 155

BP 156

BP 157

BP 158

BP 159

BP 160

BP 161

BP 162

BP 163

BP 164

BP 165

BP 166

BP 167

BP 168

BP 169

BP 170

BP 171

BP 172

BP 173

BP 174

BP 175

BP 176

BP 177

BP 178

BP 179

BP 180

BP 181

BP 182

BP 183

BP 184

BP 185

BP 186

BP 187

BP 188

BP 189

BP 190

BP 191

BP 192

BP 193

BP 194

BP 195

BP 196

BP 197

BP 198

BP 199

BP 200

BP 201

BP 202

BP 203

BP 204

BP 205

BP 206

BP 207

BP 208

BP 209

BP 210

BP 211

BP 212

BP 213

BP 214

BP 215

BP 216

BP 217

BP 218

BP 219

BP 220

BP 221

BP 222

BP 223

BP 224

BP 225

BP 226

BP 227

BP 228

BP 229

BP 230

BP 231

BP 232

BP 233

BP 234

BP 235

BP 236

BP 237

BP 238

BP 239

BP 240

BP 241

BP 242

BP 243

BP 244

BP 245

BP 246

BP 247

BP 248

BP 249

BP 250

BP 251

BP 252

BP 253

BP 254

BP 255

BP 256

BP 257

BP 258

BP 259

BP 260

BP 261

BP 262

BP 263

BP 264

BP 265

BP 266

BP 267

BP 268

BP 269

BP 270

BP 271

BP 272

BP 273

BP 274

BP 275

BP 276

BP 277

BP 278

BP 279

BP 280

BP 281

BP 282

BP 283

BP 284

BP 285

BP 286

BP 287

BP 288

BP 289

BP 290

BP 291

BP 292

BP 293

BP 294

BP 295

BP 296

BP 297

BP 298

BP 299

BP 300

BP 301

BP 302

BP 303

BP 304

BP 305

BP 306

BP 307

BP 308

BP 309

BP 310

BP 311

BP 312

BP 313

BP 314

BP 315

BP 316

BP 317

BP 318

BP 319

BP 320

BP 321

BP 322

BP 323

BP 324

BP 325

BP 326

BP 327

BP 328

BP 329

BP 330

BP 331

BP 332

BP 333

BP 334

BP 335

BP 336

BP 337

BP 338

BP 339

BP 340

BP 341

BP 342

BP 343

BP 344

BP 345

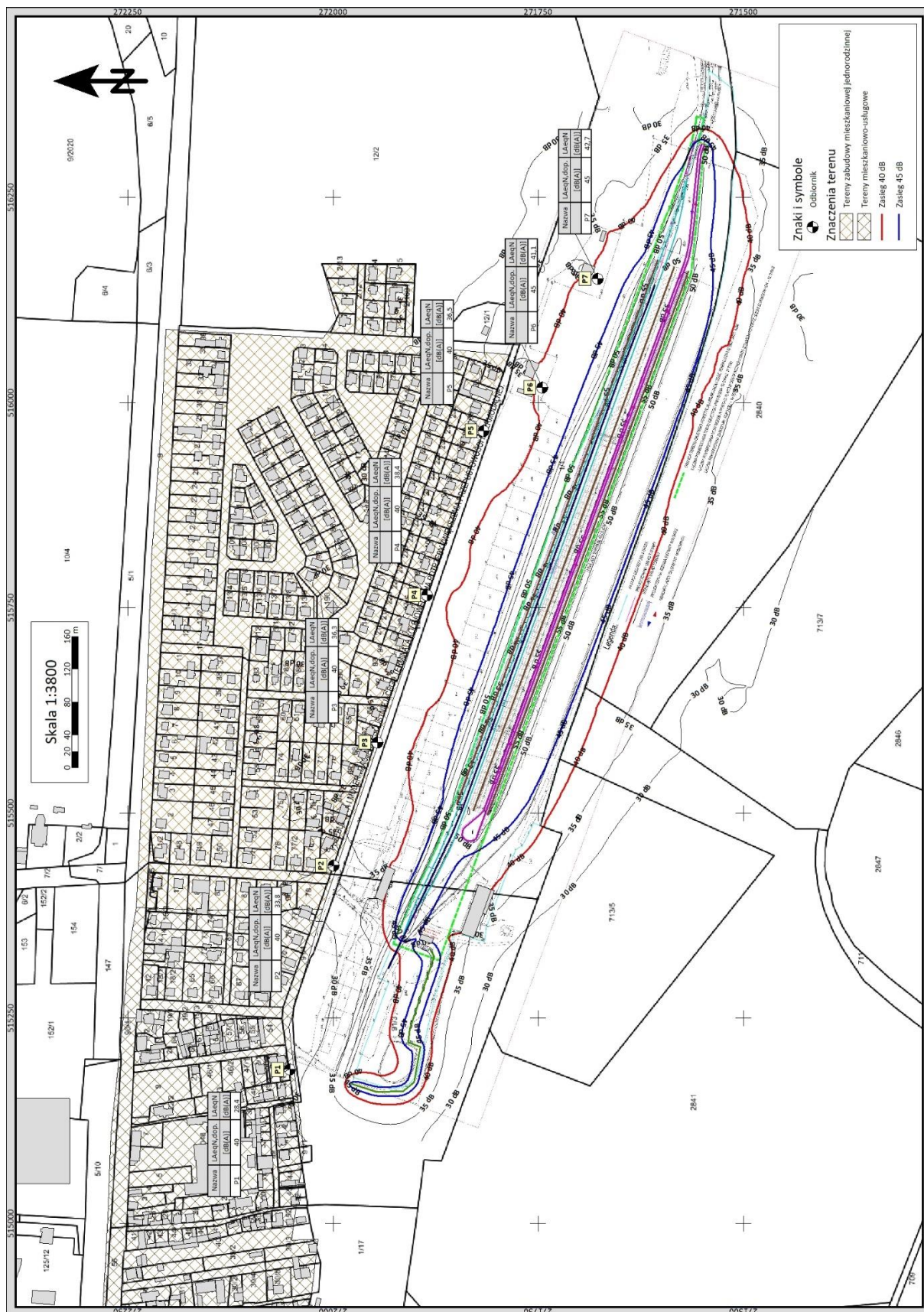
BP 346

BP 347

BP 348

BP 349

Rys. Zasięg oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji w porze nocnej



7.2.4 ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE

Na terenie, na którym planowana jest inwestycja znajduje się obecnie terminal przeładunkowy pojazdów samochodowych. Pojazdy osobowe magazynowane są na placu o pojemności ok. 4500 miejsc parkingowych. Pojazdy osobowe dostarczane są transportem kolejowym lub autotransporterami na teren terminala, a następnie po rozładunku są odstawiane na miejsca swojego postoju na placu magazynowym. Teren terminala opuszczają wywożone na autotransporterach.

Szacuje się, że w ciągu doby po placu magazynowym porusza się ok 300 samochodów osobowych. Dobowa liczba autotransporterów to ok 40 szt.

W celu oszacowania oddziaływania skumulowanego uwzględniono:

- przyjazd 1 składu kolejowego w porze nocy
- ruch 300 szt. pojazdów osobowych
- przyjazd i parkowanie autotransporterów - 40 szt/dobę

This architectural site plan illustrates a residential development. The plan includes a legend with the following symbols and their corresponding functions:

- Znaki i symbole** (Signs and symbols):
 - Parkingi / personel (Parking / personnel)
 - trasa TR (TR route)
 - Tory istniejące (Existing tracks)
 - Tory projektowane (Designed tracks)
 - Tory jazdy suwnic (Cranes driving tracks)
 - Parkingi magazyn pol. osob. (Parking for storage of personal belongings)
 - Parkingi autotransportery (Parking for motor vehicles)
 - trasa Autotransporter (Motor vehicle route)

The plan also features a scale bar indicating a scale of 1:3000, with markings for 0, 15, 30, 60, 90, and 120 meters. A north arrow is present in the upper right corner. The drawing is labeled with '271750' and '271750' at the top, and '271750' and '271750' at the bottom. The plan shows a grid of residential plots, some of which are numbered (e.g., 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100). The plan also shows a road network, including a main road labeled 'UL. GOSPODARSTWA ROLNO-PRZEMISLOWEGO' and a side road labeled 'UL. GOSPODARSTWA ROLNO-PRZEMISLOWEGO'. The plan is signed 'g/13' and 'g/13'.

Poniżej przedstawiono zestawienie źródeł ujętych w modelu obliczeniowych oraz wyniki szacowania oddziaływania skumulowanego.

Tabela Zestawienie danych ujętych w modelu obliczeniowym do oddziaływania skumulowanego

Nazwa	Rodzaj źródła	X m	Y m	Z m	I lub A m,m2	L'w dB(A)	Lw dB(A)
Suwnica-dol	Linia	515842	271727	2,0	707,6	67,5	96,0
Suwnica-dol	Linia	515829	271689	2,0	707,6	67,5	96,0
Suwnica-gora	Linia	515834	271707	20,0	707,6	67,7	96,2
TIR	Linia	515883	271679	1,0	1814,2	55,2	87,8
tor 2	Linia	515682	271748	1,5	1051,7	63,8	94,0
tor 3	Linia	515736	271684	1,5	907,0	63,8	93,4
Tor 501	Linia	515724	271765	1,5	895,3	63,8	93,3
Tor 502	Linia	515810	271737	1,5	983,8	63,8	93,7
Tor 504	Linia	515807	271730	1,5	985,5	63,8	93,7
trasa autotransportery	Linia	516240	271565	1,0	320,2	55,2	80,3
trasa lekkie	Linia	515224	271909	0,3	263,4	52,2	76,4
Parking autotransportery	Parking	516237	271565	0,5	1756,5	60,6	93,0
Parking poj. osobowych	Parking	515898	271638	0,3	32295,6	65,3	110,4
PL1	Parking	515337	271890	0,3	73,0	56,2	74,8

Tabela Wyniki szacowania oddziaływania skumulowanego.

Odbior nik	Przezn. cz.	X m	Y m	Z m	LAeqD,dop. dB(A)	LAeqD dB(A)	LAeqD,diff dB	LAeqN,dop. dB(A)	LAeqN dB(A)	LAeqN,diff dB
P1	2a)	5151 87	2720 52	4,0	50	26,5	---	40	28,7	---
P2	2a)	5154 36	2719 99	4,0	50	35,1	---	40	34,5	---
P3	2a)	5155 86	2719 46	4,0	50	37,0	---	40	36,9	---
P4	2a)	5157 66	2718 85	4,0	50	38,8	---	40	38,9	---
P5	2a)	5159 66	2718 16	4,0	50	36,8	---	40	37,1	---
P6	3a)	5160 19	2717 45	4,0	55	41,7	---	45	41,8	---
P7	3a)	5161 51	2716 78	4,0	55	43,8	---	45	43,8	---

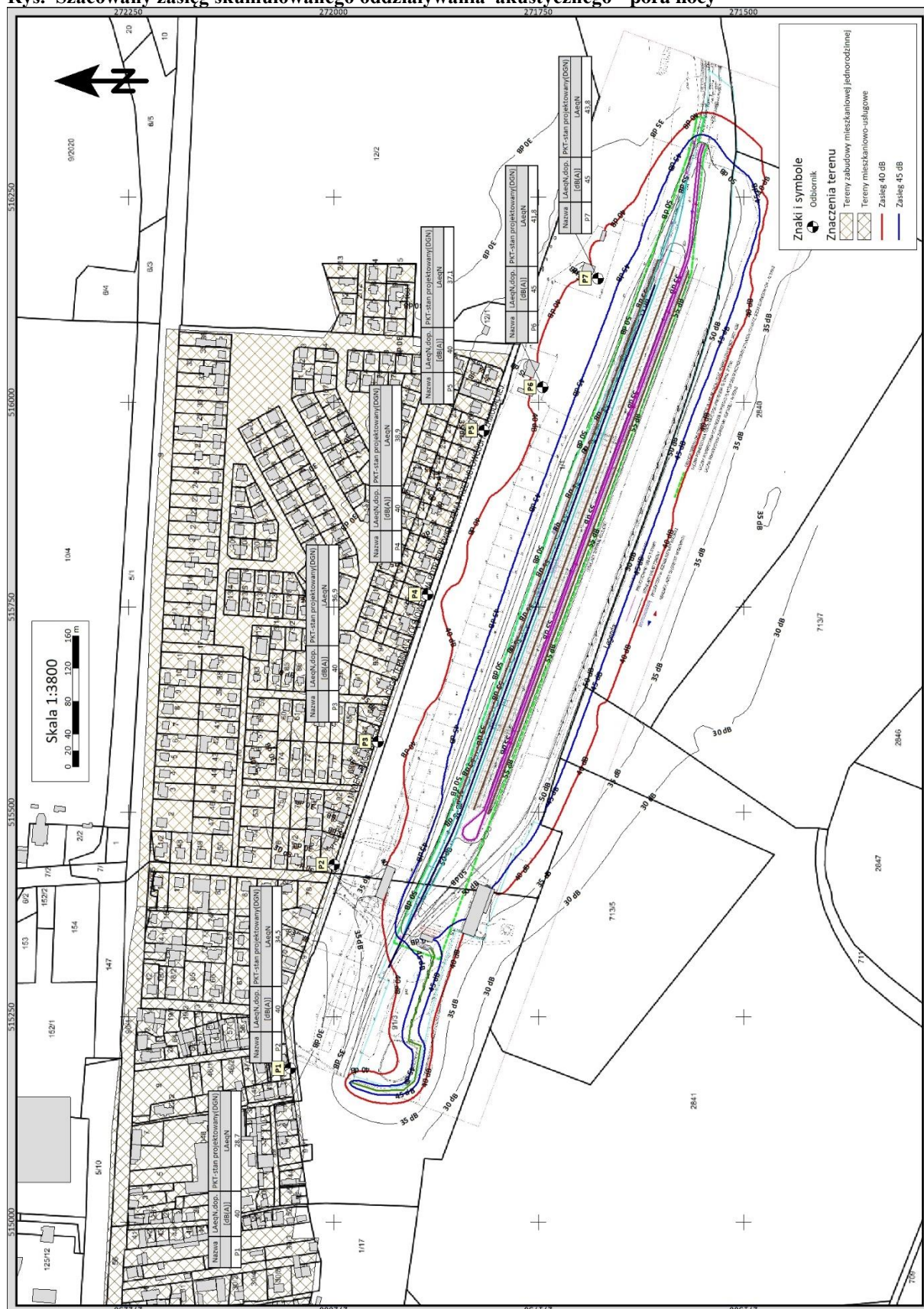
Legenda

Receptor		Nazwa receptora
Przezn.		Znaczenie terenu
X	m	Wsp.-X
Y	m	Wsp.-Y
Z	m	Wsp.-Z n.p.t
LAeqD,lim	dB(A)	LAeqD,lim - wartość dopuszczalna dla pory dnia
LAeqD	dB(A)	LAeqD
LAeqD,diff	dB	Przekroczenie wartości dopuszczalnej dla pory dnia
LAeqD,lim	dB(A)	LAeqD,limwartość dopuszczalna dla pory nocy
LAeqN	dB(A)	LAeqD
LAeqN,diff	dB	Przekroczenie wartości dopuszczalnej dla pory nocy

Rys. Szacowany zasięg skumulowanego oddziaływania akustycznego - pora dnia



Rys. Szacowany zasięg skumulowanego oddziaływania akustycznego - pora nocy



7.2.5 PLANOWANE DZIAŁANIA, W TYM PRZEWIDYWANE ŚRODKI TECHNICZNE MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE LUB OGRANICZANIE EMISJI

Uzyskane w drodze obliczeń, wyniki poziomów dźwięku w środowisku wskazują, że zasięg oddziaływania akustycznego funkcjonującego obiektu przy dochowaniu parametrów przyjętych w niniejszym opracowaniu nie spowoduje przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku. W związku z powyższym nie przewiduje się dodatkowych środków ograniczających emisję hałasu do środowiska.

7.2.6 ETAP REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

Przewiduje się podwyższony poziom hałasu na rozważanym terenie w okresie realizacji planowanej inwestycji. Podwyższony poziom hałasu związany może być z pracami budowlanymi oraz transportem ciężkim.

7.2.7 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWarii

Ewentualne sytuacje awaryjne związane np. z pożarem bądź wybuchem wiązać się będą z działalnością służb ratowniczych i specjalistycznych służb p.poż. W takich sytuacjach wzmożony będzie ruch pojazdów oraz pojawi się emisja hałasu wynikająca bezpośrednio z działań ratowniczych. Oddziaływanie to jednak będzie związane jedynie z zaistniałym incydentem i po usunięciu skutków ew. awarii ustaną.

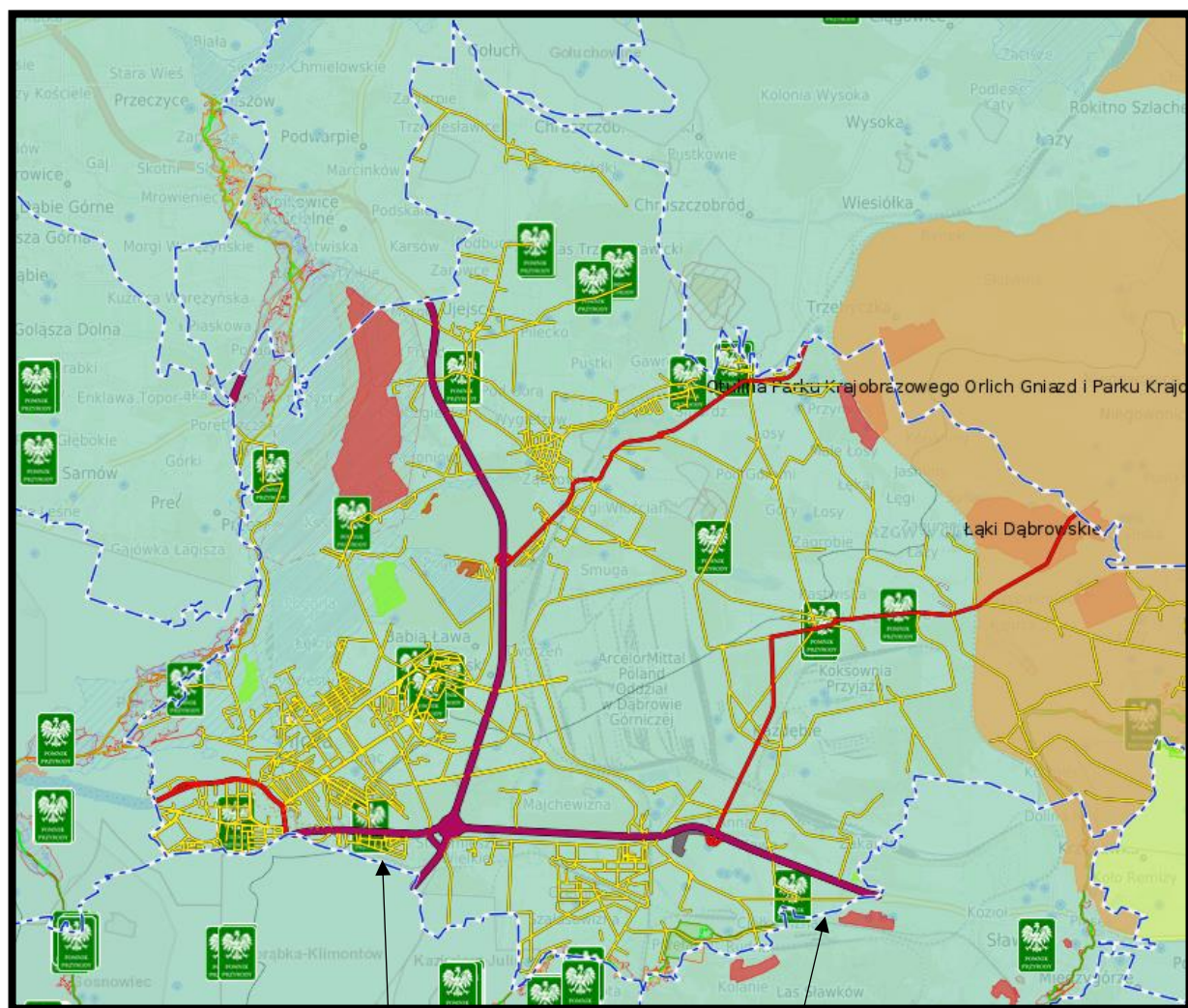
7.2.8 WNIOSKI

Przeprowadzona analiza uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji nie wykazała by jej realizacja powodowała przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.Nr. 1109) z późn. zmianami.

7.3 GOSPODARKA WODNO – ŚCIEKOWA

7.3.1 JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH

Inwestycja znajduje się na terenie jednolitej części wód powierzchniowych RW20005212889 – Boberek oraz jednolitej części wód podziemnych PLGW2000130.



Lokalizacja
przedsięwzięcia

Granica JCWP

Jednolita część wód powierzchniowych RW20005212889 – Boberek

Cele środowiskowe dla części wód zostały oparte głównie na wartościach granicznych poszczególnych wskaźników fizyko–chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych, określających stan ekologiczny wód powierzchniowych oraz wskaźników chemicznych, świadczących o stanie chemicznym wody, odpowiadających warunkom osiągnięcia przez te wody dobrego stanu jednolitych części wód powierzchniowych. Ostateczny status jednolitej części wód powierzchniowych Boberek został ustalony jako naturalna część wód.

Zgodnie z art. 56 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i chemicznego.

Przeprowadzenie planowanej inwestycji, będącej przedmiotem niniejszego wniosku, nie wpłynie negatywnie na stan ekologiczny i chemiczny jednolitej części wód. Przedsięwzięcie, z założeniem jego prawidłowej realizacji i eksploatacji, będzie neutralne dla wód powierzchniowych i podziemnych, gdyż nie zakłada odprowadzania ścieków do środowiska, ani prowadzenia poboru wód.

W art. 57 wyżej wymienionej ustawy określone jest, iż celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód podziemnych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Zakład znajduje się na terenie jednolitej części wód o statusie naturalnej części wód.

Artykuł 59 Prawa Wodnego określa, jakie są cele środowiskowe dla jednolitych części wód podziemnych. Są to:

1) Zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń.

Inwestycja nie będzie wiązała się z odprowadzaniem ścieków do wód podziemnych. Ścieki technologiczne nie będą generowane, a odprowadzanie ścieków bytowych na terenie punktu przeładunkowego nie spowoduje przedostanie się tych ścieków do środowiska.

2) Zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu.

Inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu wód podziemnych, gdyż nie będzie wiązała się z ich wykorzystaniem ani wprowadzaniem do środowiska zanieczyszczeń. Będzie neutralna dla stanu wód podziemnych.

3) Ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem, a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Nie dotyczy – inwestycja nie przewiduje poboru wód powierzchniowych lub podziemnych.

Artykuł 61 przytaczanej ustawy precyzuje cele środowiskowe dla obszarów chronionych. Jest to osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów na podstawie których te obszary chronione zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dotyczących tych obszarów, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych uregulowań.

Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszarów chronionych, ani w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Integralną częścią celów środowiskowych są tzw. odstępstwa. W art. 4 ust. 4-7 RDW określono warunki i procedurę, w jakich można je zastosować. W sytuacji, gdy osiągnięcie celów środowiskowych dla poszczególnych jednolitych części wód jest niemożliwe, ze względu na uwarunkowania techniczne, zbyt duże koszty działań prowadzących do poprawy stanu lub uniemożliwiają to warunki naturalne, dopuszczalne jest:

- przedłużenie terminu (odstępstwa czasowe).

Dobry stan musi być osiągnięty najpóźniej do 2021 lub 2027 roku (art. 4 ust. 4 RDW) albo w najkrótszym terminie, na jaki pozwalają warunki naturalne, po 2027 roku. Odstępstwa czasowe można wyznaczyć ze względu na: brak możliwości technicznych wdrożenia działań, dysproporcjonalne koszty wdrożenia zaplanowanych działań, warunki naturalne niepozwalające na poprawę stanu części wód, nie zachodzi pogarszanie stanu wód. Przesunięcie terminu i jego przyczyny są wyjaśnione w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza, a działania mające doprowadzić określone części wód do dobrego stanu w proponowanym (przesuniętym) terminie, wraz harmonogramem ich realizacji, są podane w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

- osiągnięcie mniej rygorystycznych celów pod pewnymi warunkami (art. 4 ust. 5 RDW).

Mniej rygorystyczne cele ustala się dla tych części wód, które zostały tak zmienione w wyniku działalności człowieka lub ich warunki są takie, że doprowadzenie ich do stanu (potencjału) dobrego jest niemożliwe ze względu na: brak możliwości technicznych wdrożenia działań, dysproporcjonalne koszty wdrożenia działań, zapewnione jest osiągnięcie stanu możliwie najbliższego wymaganiom stanu dobrego przy danych oddziaływaniach, nie zachodzi dalsze pogarszanie stanu części wód. Ustanowione mniej rygorystyczne cele i powody ich ustanowienia przedstawione są w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

- czasowe pogorszenie się stanu w przypadku okoliczności o charakterze naturalnym czy działania siły wyższej np. powódzie i susze (art. 4 ust. 6 RDW).

Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły scharakteryzowano JCW na omawianym obszarze.

Dla tej zlewni aktualny stan JCWP Boberek przedstawia się następująco:

- status ostateczny – naturalna część wód,
- jednolita część wód monitorowana;
- ocena aktualnego stanu – zły;
- typ: leśno-zantropogenizowana
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona;
- celem jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i dobrego potencjału ekologicznego;

- odstępstwa – Brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna i przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy – Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

W zakresie jednolitych części wód podziemnych przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze JCWPd oznaczonej kodem PLGW2000130. Dla obszaru aktualny stan przedstawia się następująco:

- ocena stanu ilościowego – słaby,
 - ocena stanu chemicznego – dobry,
 - ocena stanu jakościowego – słaby,
 - cel środowiskowy –dobry stan chemiczny i mniej rygorystyczny cel: ochrona stanu ilościowego przed dalszym pogorszeniem
- ocena ryzyka –zagrożona.

Przyczyną zagrożenia nieosiągnięciem celów środowiskowych jest drenaż górniczy, drenaż wymuszony ujęciami wód komunalnych, potencjalne ogniska zanieczyszczeń (punktowe, liniowe, obszarowe). Występujące presje przemysłu wydobywczego i utrzymanie tych presji w perspektywie czasowej 2015, 2021 i 2027.

Realizacja przedmiotowej inwestycji z założeniem jej prawidłowej eksploatacji, nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych i nie spowolni ich realizacji. Inwestycja nie jest związana z odprowadzaniem ścieków do środowiska.

7.3.2 POBÓR WODY

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zapotrzebowaniem na wodę na cele socjalno - bytowe pracowników. Nie przewiduje się wykorzystywania wód do celów przemysłowych, czy też konserwacyjnych.

Planowane zatrudnienie wynosi 36 osób na dobę (12 na zmianę), czyli:

- 21 pracowników fizycznych,
- 15 pracowników administracyjnych.

Ilość wody na cele socjalne obliczono na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002r., w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody.

Przyjęto następujące wskaźniki:

- ilość wody na pracownika fizycznego – 60 litrów/dobę – LPf;
- ilość wody na pracownika administracyjnego - 15 litrów/dobę –LPk;

Ilości dobowe pobieranej wody i powstających ścieków obliczono z zależności:

- średnia dobową ilość wody/ ścieków:

$$Q_{d.śr.} = 0,001 * q_f * LP_f + 0,001 * q_k * LP_k [m^3/d];$$

$$Q_{d.śr.} = 1,485 [m^3/d];$$

- maksymalną dobową ilość wody/ ścieków:

$$Q_{d.max.} = 1,2 * Q_{d.śr.};$$

$$Q_{d.max.} = 1,8 [m^3/d];$$

- roczną ilość wody/emisję ścieków na potrzeby socjalno-bytowe;

$$Q_r = Q_{d.max.} * 365 \text{ dni} [m^3/d];$$

$$Q_r = 657 [m^3/rok]$$

$$Q_r \approx 660 [m^3/rok].$$

7.3.3 EMISJA ŚCIEKÓW

W związku z przeprowadzeniem planowanej inwestycji będą powstawać ścieki socjalno-bytowe. Ścieki te będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji sanitarnej.

Nie zakłada się powstawania ścieków przemysłowych.

Zapotrzebowanie wody na funkcjonowanie przedsięwzięcia wyniesie około 660 [m³/rok]. Szacunkowo można przyjąć, że ilość pobieranej wody równa się ilości odprowadzanych ścieków, wobec czego w uśrednieniu zapotrzebowanie na wodę oraz ilość ścieków sanitarnych wyniesie w przybliżeniu:

- $Q_{śr d} = 1,8 [m^3/d]$,
- $Q_{max r} = 660 [m^3/rok]$.

Jakość ścieków bytowych można orientacyjnie określać na podstawie przeciętnych jednostkowych ładunków zanieczyszczeń w ściekach bytowych podawanych w literaturze (*Królikowski, 1994 r., Laaka 1986*) i przedstawionych w tabeli poniżej.

Tabela Przykładowa jakość ścieków bytowych

Wskaźnik zanieczyszczeń	Jednostka	Ścieki czarne	Ścieki szare	Razem
ChZT	[gO ₂ /Md]	80-135	40-75	120-210
BZT5	[gO ₂ /Md]	20-40	35-45	45-85
Zog.	[gO ₂ /Md]	40-55	25-35	65-90

7.3.4 WODY OPADOWE I ROZTOPOWE

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo – jak dotychczas. Ewentualne odprowadzanie wód do gruntu lub urządzeń wodnych nie stanowi zagrożenia dla ujęć wód podziemnych, gdyż najbliższe ujęcie wód zlokalizowane jest w odległość ok. 1,5 km w kierunku północnym - 9430125-DFME DAMEL S-1, głębokość 35 m, rzędna 275 m n.p.m.

7.3.5 ZABEZPIECZENIE ŚRODOWISKA GRUNTOWO-WODNEGO

Do magazynowania odpadów będą używane odpowiednio oznaczone i dobrane pojemniki, a miejsca ich zainstalowania zabezpieczone zostaną przed wpływem warunków atmosferycznych, co zapobiegnie ewentualnemu powstawaniu odcieków.

Ruch pojazdów na terenie dróg i placów wchodzących w zakres inwestycji będzie odbywał się z ograniczeniem prędkości, które pozwoli uniknąć poważnych awarii mogących skutkować wyciekami substancji ropopochodnych. Wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu na terminalu będą posiadały ważne badania techniczne. W celu dodatkowego zminimalizowania potencjalnych zagrożeń dla środowiska, spowodowanych mało prawdopodobną sytuacją opisaną powyżej, zakład wyposażony będzie w:

- sorbenty do pochłaniania substancji ropopochodnych,
- pojemniki, w których należy zbierać zużyte sorbenty,
- tzw. "apteczki ekologiczne", czyli zestawy materiałów sorpcyjnych, rękawów, poduszek i inne. Służące do zatrzymania ewentualnego awaryjnego wycieku substancji chemicznych (w tym ropopochodnych) nie tylko wewnątrz budynków podczas procesów produkcyjnych, ale również mogących mieć miejsce na zewnętrznych placach manewrowych.

Wymienione środki bezpieczeństwa będą znajdować się również na terenie przedsięwzięcia w trakcie jego realizacji.

Przeładunek kontenerów oraz transport kołowy nie będzie powodował znacznego ryzyka zanieczyszczenia powierzchni ziemi.

7.4 GOSPODARKA ODPADAMI

7.4.1 ETAP REALIZACJI INWESTYCJI

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z prowadzeniem prac budowlanych i porządkowych:

Przewidywane rodzaje i ilości odpadów planowanych do wytworzenia na etapie realizacji inwestycji

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Uwagi	Przewidywana ilość odpadów
1	15 0101	Opakowania z papieru i tektury	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 2,00
2	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 2,00
3	15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 5,00
4	15 01 11*	Opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 1,00
5	15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 1,00
6	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 10,00
7	17 02 01	Drewno	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 4,00
8	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	jednostka obliczeniowa [Mg]	ok. 2,00
9	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione	jednostka obliczeniowa [m ³]	ok. 42 000,00

W miarę możliwości część ziemi z wykopów i przeprowadzonych niwelacji terenu zostanie wykorzystana na placu budowy. Ziemia i gleba z wykopów wykorzystana ponownie na terenie,

na którym została wydobyta nie stanowi odpadu w rozumieniu art. 2. Ustawy z 14 grudnia 2012 o odpadach:

Przepisów ustawy nie stosuje się do: niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty.

Należy dążyć, aby wszelkie naprawy używanych maszyn i urządzeń wykonywane były przez firmy serwisowe posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Plac budowy wyposażony będzie w niezbędną ilość pojemników, kontenerów i koszy do czasowego magazynowania odpadów budowlanych.

Częstotliwość usuwania odpadów z terenu budowy uzgodniona będzie pomiędzy wytwarzającym, a odbiorcą, tak aby z jednej strony nie dopuścić do przepełnienia pojemników magazynowych, a z drugiej strony, aby ilość odpadów przygotowanych do wywozu uzasadniała transport.

7.4.2 ETAP EKSPLOATACJI

Na etapie eksploatacji placów rozładunkowych nie przewiduje się wytwarzania odpadów, sporadycznie powstawać mogą odpady powstające w związku z eksploatacją układu bocznikowego i płyty przeładunkowej oraz w wyniku awarii pojazdów, np. wycieku płynów, który zostanie zebrany sorbentem. Wykorzystany sorbent będzie stanowił odpad o kodzie 15 02 02*. Na terenie punktu przeładunkowego powstawać będą także odpady komunalne.

Szacunkowe ilości wytwarzanych odpadów, sposób magazynowania i dalszego zagospodarowania:

Tabela Odpady wytwarzane w związku z eksploatacją instalacji

Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość Mg/rok	Miejsce i sposób magazynowania	Dalsze zagospodarowanie
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	1,0	Szczelne, właściwie opisane, zamykane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.	Przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
17 02 01	Drewno	0,50	Szczelne, właściwie opisane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich	Przekazane do odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.

17 04 05	Żelazo i stal	1,00	Szczelne, właściwie opisane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich	Przekazane do odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	0,40	Szczelne, właściwie opisane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich	Przekazane do odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	3,00	Szczelne, właściwie opisane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich	Przekazane do odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
20 03 01	Niesegregowane odpady komunalne	2,50	Szczelne, właściwie opisane pojemniki zabezpieczone przed dostępem osób trzecich	Przekazanie odpadu uprawnionemu odbiorcy zgodnie z Regulaminem utrzymania czystości i porządku na terenie Gminy Terespol

Prawidłowe magazynowanie odpadów pozwala na zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed dopływem jakichkolwiek substancji niebezpiecznych i wyeliminuje możliwość jego zanieczyszczenia. Przyjęte w projekcie rozwiązania oraz prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami wyeliminują możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

7.4.3 ETAP LIKWIDACJI

Na chwilę obecną nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia, jeśli miałyby to nastąpić zakłada się, że powstaną odpady podobne jak na etapie realizacji inwestycji.

Na tym etapie ilości poszczególnych odpadów są niemożliwe do oszacowania w związku z tym nie przedstawiono tych szacunków.

Tabela Przewidywane rodzaje odpadów wytwarzanych na etapie likwidacji przedsięwzięcia

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu
1	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
2	17 02 03	Tworzywa sztuczne
3	17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)
4	17 04 02	Aluminium

5	17 04 05	Żelazo i stal
6	17 04 07	Mieszaniny metali
7	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 01 10
8	17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07
9	17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03
10	17 09 04	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 02 i 17 09 03

8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z Konwencją o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzoną w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., „oddziaływanie transgraniczne” oznacza jakiegokolwiek oddziaływanie, niemające wyłącznie charakteru globalnego, na terenie podlegającym jurysdykcji Strony, spowodowane planowaną działalnością, której fizyczna przyczyna jest w całości lub częściowo położona na terenie podlegającym jurysdykcji innej Strony.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia transgraniczne oddziaływanie można wykluczyć.

9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA, KORYTARZE EKOLOGICZNE

Zgodnie z Ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. formami ochrony przyrody są:

- Parki narodowe,
- Rezerваты przyrody,
- Parki krajobrazowe,
- Obszary chronionego krajobrazu,
- Obszary Natura 2000,
- Pomniki przyrody,
- Stanowiska dokumentacyjne,
- Użytki ekologiczne,

- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów objętych ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r.

Spośród obszarów chronionych, najbliższe miejsca inwestycji znajdują się:

Rezerwaty

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Dolina Żabnika - otulina</u>	14.73
---------------------------------	-------

Parki krajobrazowe

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Orlich Gniazd - otulina</u>	10.79
--------------------------------	-------

<u>Orlich Gniazd</u>	16.51
----------------------	-------

Parki narodowe

Brak obszarów

Obszary chronionego krajobrazu

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Góra Zamkowa</u>	6.35
---------------------	------

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Wzgórze Gołonoskie</u>	2.70
---------------------------	------

Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Stawy w Brzeszczach</u>	PLB120009 28.21
----------------------------	-----------------

Natura 2000 Specjalne obszary ochrony

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Torfowisko Sosnowiec-Bory</u>	PLH240038 5.09
----------------------------------	----------------

Stanowiska dokumentacyjne

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Srocza Góra</u>	5.08
--------------------	------

<u>Błachówka</u>	28.04
------------------	-------

Użytek ekologiczny

Nazwa	[km]
-------	------

<u>Uroczysko Zielona</u>	3.84
--------------------------	------

Pomnik przyrody

Nazwa	[km]
-------	------

<u>brak nazwy</u> - Wiąz szypułkowy - Ulmus laevis (Ulmus pedunculata, Ulmus effusa)	0.75
--	------

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji poza obszarami chronionymi nie przewiduje się jej negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym w/w obszary chronione.

W rejonie planowanej inwestycji nie występują:

- obszary wodno – błotne oraz inne obszary o niskim zaleganiu wód podziemnych

- obszary wybrzeży
- obszary górskie lub leśne
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone
- obrazy o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne
- obszary przylegające do jezior
- uzdrowiska i obszary ochrony środowiskowej
- korytarze ekologiczne

Korytarze ekologiczne

Przez teren inwestycji oraz tereny sąsiadujące nie przebiegają korytarze ekologiczne.

10. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM

W obliczeniach rozprzestrzeniania zanieczyszczeń do powietrza uwzględniono projektowane w związku z budową oraz eksploatowane dotychczas źródła emisji. W celu uwzględnienia skumulowanego oddziaływania inwestycji na środowisko w obliczeniach rozprzestrzeniania zanieczyszczeń uwzględniono także aktualny stan jakości powietrza określony przez GIOŚ. Uwzględniono w ten sposób dodatkowo źródła emisji spalin ze źródeł w sąsiedztwie. Dla pozostałych substancji nie uwzględnionych w stanie jakości powietrza, zgodnie z obowiązującą metodyką obliczeniową, przyjęto tło na poziomie 10% obowiązujących wartości dopuszczalnych.

W celu oszacowania oddziaływania skumulowanego hałasu uwzględniono źródła hałasu dotychczas działające na terenie terminala:

- przyjazd 1 składu kolejowego w porze nocy
- ruch 300 szt. pojazdów osobowych

- przyjazd i parkowanie autotransporterów - 40 szt/dobę

Uzyskane w drodze obliczeń, wyniki poziomów dźwięku w środowisku wskazują, że zasięg oddziaływania akustycznego funkcjonującego obiektu przy dochowaniu parametrów przyjętych w niniejszym opracowaniu nie spowoduje przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku.

12. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko opisano w rozdziale 7.4 GOSPODARKA ODPADAMI.

13. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będą prowadzone prace rozbiórkowe.

14. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNYCH AWARII LUB KATASTROF NATURALNYCH I BUDOWLANÝCH, PRZY UWZGLĘDNIENIU UŻYWANYCH SUBSTANCJI I STOSOWANYCH TECHNOLOGII, W TYM RYZYKA ZWIĄZANEGO ZE ZMIANĄ KLIMATU

Inwestycja nie wpłynie na zmiany klimatu. W stanie podstawowym pracy emisja zanieczyszczeń do atmosfery pochodzi z procesów:

- transportu kolejowego - lokomotywy,
- transportu ciężarowego.

Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie <http://klimada.mos.gov.pl/> analiza przewidywanych zmian klimatu w aspekcie funkcjonowania transportu wskazuje na to, że:

- nastąpi ocieplenie, wyrażone wzrostem średniej temperatury dobowej oraz zmniejszeniem liczby dni chłodnych,
- zmniejszy się okres zalegania pokrywy śnieżnej na gruncie,
- zwiększą się opady, wyrażone zarówno wzrostem maksymalnego opadu dobowego oraz liczbą dni z opadami ekstremalnymi,
- wskazane w opracowaniu parametry klimatu będą się charakteryzowały dużą zmiennością w odniesieniu do wartości ekstremalnych.

Ocenia się, że transport kolejowego może być szczególnie wrażliwy zwłaszcza na: śnieg, deszcz, silny wiatry i mróz. W transporcie kolejowym, podobnie jak drogowym, w aspekcie długoterminowych działań najbardziej wrażliwą na wszystkie kategorie klimatyczne jest infrastruktura.

Obiekty i infrastruktura, które powstaną w związku z planowanym przedsięwzięciem spełniać będą aktualne normy i przepisy budowlane.

Ujemna temperatura sprzyjać może pękaniu szyn, zamarzaniu rozjazdów, awariom urządzeń wodno-kanalizacyjnych obiektów zaplecza technicznego, powoduje oblodzenie i zrywanie sieci trakcyjnych i energetycznych. Wraz z postępującym procesem ocieplenia, silne spadki temperatury będą mieć charakter incydentalny, a przez to mogą być groźniejsze, bo mała częstotliwość występowania nie sprzyja mobilizacji służb do zapobiegania skutkom takich zjawisk i ich usuwania. W celu minimalizowania ewentualnych szkód Inwestor będzie prowadził systematyczne przeglądy i remonty infrastruktury. Intensywne opady śniegu w połączeniu z silnym wiatrem sprzyjają: powstawaniu zasp śnieżnych na torach, zaśnieżeniu układu torowego, trudnościom z przekładaniem rozjazdów, zaśnieżeniu i oblodzeniu nawierzchni peronów. Podobnie jak w wypadku silnych mrozów, zjawiska te będą mieć mniejszą częstotliwość. W celu usprawnienia przejazdu i rozładunku towarów infrastruktura będzie systematycznie odśnieżana. Deszcze ulewne i nawałne powodują podtopienia i zalanie dróg kolejowych, dojazdów, uszkodzenia infrastruktury kolejowej, miejscowe zalania terenu, tuneli i przejść podziemnych, obsunięcia nasypów, zalewanie rowów odwadniających, awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających i in. Z tego rodzaju opadami związane jest występowanie wyładowań atmosferycznych, które powodują uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń energetycznych, urządzeń łączności i uszkodzenia sieci trakcyjnej. Zjawiska takie będą się nasilać i tym samym zwiększać zagrożenie dla tego rodzaju transportu. Na podstawie map ryzyka powodziowego i map zagrożenia powodziowego nie stwierdzono w planowanej lokalizacji ryzyka wystąpienia powodzi. Działania minimalizujące polegać będą na kontroli stanu urządzeń wodnych, do których odprowadzane będą z terenu inwestycji. Silne wiatry i trąby powietrzne powodują tarasowanie dróg kolejowych przez powalone drzewa, zrywanie dachów i uszkodzenia budynków zaplecza technicznego. W odniesieniu do wiatru prognozy nie przewidują większych zmian w zakresie wartości średnich, za to dużą dynamikę zmian i możliwość występowania wartości ekstremalnych. Zatem należy monitorować „wietrzność” i prowadzić systematyczne przeglądy obiektów. Problem wiatru dotyczy budowli wysokich (mostów wiszących i podwieszonych, urządzeń przeładunkowych oraz wież kontrolnych).

Wysoka temperatura oddziałuje nie tylko na infrastrukturę poprzez deformację toru, w wyniku wydłużania się szyn i pożary infrastruktury kolejowej, ale przede wszystkim oddziałuje na warunki pracy (stres termiczny). Zmiany dotyczące kategorii „upał” wskazują na ocieplenie klimatu, ale wrażliwość sektora na oddziaływanie tej kategorii, w zależności od rodzaju transportu i jego elementów, oceniono jako nieduże (warunki utrudniające, ograniczające funkcjonowanie sektora). Inwestor prowadzić będzie monitoring konstrukcji wrażliwych na wzrost temperatury oraz o bieżącą kontrolę warunków pracy i podróży (komfort socjalny).

[opracowano na podstawie: <http://klimada.mos.gov.pl/>]

15. ZAGROŻENIE DLA ZDROWIA LUDZI, W TYM WYNIKAJĄCEGO Z EMISJI

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z czym można uznać, że inwestycja nie wpłynie na zdrowie oraz komfort życia mieszkańców.

16. ZESTAWIENIE WYKORZYSTANYCH AKTÓW PRAWNYCH

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*
2. Ustawa z dnia 3 października 2008 *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*
3. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*
4. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne*
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*
6. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 *o ochronie przyrody*
7. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. *o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie*
8. Ustawa z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach*
9. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach*
10. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*
11. Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. *o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi*

12. Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. *o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i opłacie depozytowej*
13. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. *w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych*
14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. *w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości*
15. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*
16. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 r. *w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu*
17. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. *w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu*
18. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. *w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz pomiarów ilości pobieranej wody*
19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. *w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości*
20. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. *w sprawie katalogu odpadów*
21. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 kwietnia 2019 r. *w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów*
22. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*

17. ZAŁĄCZNIKI

1. Plan zagospodarowania terenu
2. Dane wprowadzone do programu obliczeniowego, rozkład przestrzenny, tło zanieczyszczeń oraz wyniki obliczeń komputerowych – rozdział 7.1 Wpływ planowanej inwestycji na stan powietrza atmosferycznego
3. Rozdział 7.2 Hałas
4. Mapa w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

Katowice, 14 marca 2023

WOŚ.4220.121.2023.MP1.1

Postanowienie

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2000) - zwanej dalej Kpa, w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1 i ust 3 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) – zwanej dalej ustawą oos, odpowiadając na pismo Prezydenta Miasta Dąbrowa Górnicza z 22 lutego 2023 r. zn.:WOŚ-II.6220.38.2022.MK1,

postanawiam

wyrazić opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Uzasadnienie

Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza pismem z 22 lutego 2023 r. zn.: WOŚ II.6220.38.2022.MK1, wystąpił z zapytaniem co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej”.

Planowane zamierzenie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 – linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. 2019, poz. 1839 z późn. zm.).

Inwestycja będzie realizowana w Dąbrowie Górniczej przy ul. Południowej 2A, na działce nr 3827, 3828, 4256 obręb Dąbrowa Górnicza I. Dla przedmiotowego terenu brak jest obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Obecnie na terenie terminala kolejowego znajdują się trzy tory przeładunkowe. Pojazdy osobowe dostarczane są transportem kolejowym lub autotransporterami na teren terminala, a następnie po rozładunku są odstawiane na miejsca swojego postoju na placu magazynowym. Teren terminala opuszczają wywożone na autotransporterach.

W ramach inwestycji planuje się:

- 1) budowę 2 torów przeładunkowych o długości użytecznej:
 - projektowany tor 502 – 842 mb;
 - projektowany tor 504 – 880 mb;
- 2) przeznaczenie na cele przeładunku intermodalnego istniejącego toru nr 501 o długości użytecznej 809 mb;
- 3) budowę torów dojazdowych i łączących;
- 4) wykonanie 2 jezdni suwnicowych wraz z montażem 2 suwnic elektrycznych kołowych;
- 5) budowę dwukondygnacyjnego budynku socjalno – biurowego o łącznej powierzchni 160 m²;
- 6) realizację pozostałej infrastruktury towarzyszącej.

Prace w punkcie przeładunkowym będą prowadzone 7 dni w tygodniu. Przeładunki odbywać się będą z udziałem 2 suwnic kołowych o napędzie elektrycznym, które poruszać się będą nad torami rozładunkowymi i w obszarze placów kontenerowych wzdłuż torów kolejowych. Kontenery i naczepy będą składowane w obszarze placów, a następnie przeładowane na wagony kolejowe lub samochody ciężarowe.

Po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wraz z wymaganymi dokumentami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ustalono, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczegółowe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy oos.

Faza realizacji przedsięwzięcia będzie związana z emisją hałasu oraz emisją substancji do powietrza. Powyższe emisje będą związane z prowadzonymi pracami budowlanymi, które są niezbędne do zrealizowania przedmiotowej inwestycji. Należy jednak stwierdzić, że ww. prace mają charakter przejściowy i ww. emisje ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Etap realizacji przedsięwzięcia nie będzie generował powstawania ścieków przemysłowych.

Przy budowie powyższych linii mogą powstawać niewielkie ilości odpadów takich jak opakowania z drewna, tworzyw sztucznych i tektury po wszelkiego rodzaju urządzeniach i materiałach wykorzystywanych w czasie transportu i przebudowy linii. Powyższe odpady będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, pod warunkiem prowadzenia gospodarki odpadami, zgodnej z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami oraz przepisami szczegółowymi.

Eksplotacja planowanego zamierzenia będzie źródłem powstawania ścieków socjalno-bytowych. Ścieki te będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej na podstawie obowiązującej umowy z PWiK Dąbrowa Górnicza. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo – tak jak dotychczas. Eksplotacja inwestycji nie będzie źródłem powstawania ścieków przemysłowych. Biorąc pod uwagę powyższe informacje, należy stwierdzić, że przedmiotowe zamierzenie nie będzie stwarzało zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.

Etap eksploatacji zamierzenia będzie związany z emisją substancji do powietrza, która będzie generowana przez prace jakie prowadzone są na terenie terminala oraz przez spalanie paliw w silnikach lokomotyw, samochodach ciężarowych osobowych poruszających się po terenie terminala. Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie również spalanie oleju opałowego w istniejącym kotle grzewczym. Z przedstawionych informacji w karcie wynika, że planowane zmierzenie nie będzie powodowało przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji w powietrzu poza przekroczeniami dla pyłu PM_{2,5}. Powyższe przekroczenie wynika z poziomu tła dla pyłu PM_{2,5} jakie występuje na terenie Dąbrowy Górniczej. Wielkość emisji generowanej przez projektowaną inwestycję nie jest znacząca, w stosunku do emisji generowanych przez zakłady i działalności prowadzone na terenie Miasta Dąbrowy Górniczej. W Dąbrowie Górniczej wdrożono Program czyste powietrze, którego celem jest ograniczenie stężeń pyłu w tym pyłu zawieszonego PM_{2,5} poprzez redukcję niskich źródeł emisji. Realizowana inwestycja zakłada zastąpienie transportu ciężarowego samochodów oraz kontenerów, transportem kolejowym. Jest więc spójna z założeniami w/w programów. Dodatkowo projektowane urządzenia grzewcze oraz suwnice będą miały zasilanie elektryczne, co eliminuje emisję spalin, a tym samym ogranicza emisję pyłów.

Projektowane zamierzenie będzie związane emisją hałasu, którego źródłem będzie ruch kolejowy, samochodowy oraz prowadzone procesy rozładunkowe-załadunkowe które prowadzone są na terenie terminala. Projektowane dodatkowe tory zlokalizowane będą od strony zabudowy mieszkaniowej, która znajduje się 120 m (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz 60 m (zabudowa wielorodzinna) od planowanego zamierzenia. Prace w punkcie przeładunkowym będą prowadzone 7 dni w tygodniu. Przeładunki odbywać się będą z udziałem 2 suwnic kołowych o napędzie elektrycznym, które poruszać będą się nad torami rozładunkowymi i w obszarze placów kontenerowych wzdłuż torów kolejowych. Planowana ilość składów kolejowych mogących zostać obsłużonych w ciągu doby to 3, co oznacza, że na teren terminala w czasie 24h odbędą się 3 wjazdy lokomotywy i 3 wyjazdy. Biorąc pod uwagę powyższe oraz przedstawioną w karcie analizę akustyczną, należy stwierdzić, że eksploatacja przebudowanego terminala kolejowego nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, pomimo zwiększenia przepustowości intermodalnej terminala.

Na etapie eksploatacji będą powstawały odpady związane wyłącznie z utrzymaniem i funkcjonowaniem terminala. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska ze względu na ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów, pod warunkiem prowadzenia gospodarki odpadami, zgodnej z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami oraz przepisami szczegółowymi.

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916).

Inwestycja realizowana będzie na terenie, na którym nie występują obszary: wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary leśne, obszary objęte ochroną (w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych), obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, jeziora, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne lub kulturowe. Najbliżej położony obszar

Natura 2000 – Dolina Białej Przemszy PLH240038, znajduje się w odległości ok. 4,5 km od planowanego zamierzenia. Dla części ww. obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych [Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowisko Sosnowiec-Bory PLH240038, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 11 grudnia 2020 r. (poz. 9019), zmienione Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 29 lipca 2021 r. zmieniającym zarządzenie z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowisko Sosnowiec-Bory PLH240038, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z 30 lipca 2021 r. (poz. 5209); <https://www.gov.pl/web/rdos-katowice/torfowisko-sosnowiec-bory-plh240038>]. Od 27 czerwca 2022 r. przystąpiono do prac polegających na zmianach celów ochronnych dla ww. obszaru. Planowana inwestycja, z uwagi na zakres i położenie w znacznej odległości od przedmiotowego obszaru, nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych.

Ze względu na znaczną odległość inwestycji od granicy Państwa (ok. 70 km w linii prostej od planowanego zamierzenia), nie będą występowały oddziaływania transgraniczne.

Biorąc pod uwagę lokalizację, parametry eksploatowanego przedsięwzięcia oddziaływania skumulowane nie będą powstawały.

Z uwagi na prognozowane oddziaływania planowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać na zmiany klimatu.

Uwzględniając rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie poza terenami wymagającymi specjalnej ochrony oraz przewidywane oddziaływania, wyrażono opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Strona może je zaskarżyć w odwołaniu od decyzji.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Katowicach
dr Mirosława Mierczyk-Sawicka
podpisano elektronicznie

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza (ePUAP)

PAŃSTWOWY POWIATOWY INSPEKTOR SANITARNY W DĄBROWIE GÓRNICZEJ

Adres do korespondencji: 42-500 Będzin, ul. Kościuszki 58

Tel. (32) 267-36-57; (32) 360-27-90; (32) 360-27-48 Tel. / Fax. (32) 267-36-57

e-mail: psse.dabrowagornicza@sanepid.gov.pl

Dąbrowa Górnicza, dnia 06.03.2023

NS.ZNS.9027.17.1.141.828.9.2023

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 14.03.1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz.U. z 2023 r., poz. 338), art. 64 ust 1, pkt 2, art. 78 ust.1 pkt. 2 Ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 1, pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.).

po rozpatrzeniu wniosku: Prezydenta Miasta Dąbrowy Górniczej

ul. Graniczna 21, 41-300 Dąbrowa Górnicza

WOŚ-II.6220.38.2022.MK1

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej

opiniuje :

brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej”, przewidzianego do realizacji w Dąbrowie Górniczej przy ul. Południowej 2A w Dąbrowie Górniczej na dz. nr 3827, 3828, 4256 obręb 0019 Dąbrowa Górnicza I

Inwestor: Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.

ul. Południowa 2A, 41-300 Dąbrowa Górnicza

UZASADNIENIE

W dniu 22.02.2023 r. (data wpływu 24.02.2023 r.) Prezydent Miasta Dąbrowy Górniczej zwrócił się wnioskiem nr WOŚ-II.6220.38.2022.MK1 do tutejszego organu z prośbą o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i modernizacja części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej”, przewidzianego do realizacji w Dąbrowie Górniczej przy ul. Południowej 2A w Dąbrowie Górniczej na dz. nr 3827, 3828, 4256 obręb 0019 Dąbrowa Górnicza I

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

Z przedstawionej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że inwestycja polega na przebudowie i modernizacji części istniejącego terminala kolejowego na potrzeby zwiększenia przepustowości intermodalnej.

Otoczenie przedsięwzięcia stanowią: od strony południowej – Las Zagórski; od strony północnej – nieużytki, tereny zielone, zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ul. Południowej; od strony wschodniej – wschodnia obwodnica GOP, tereny zielone, tereny działalności gospodarczej; od strony zachodniej – tereny zielone, obiekty usługowe, dalej tereny zakładów produkcyjnych.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w kierunku północnym, w odległości ok. 120 km od planowanego przedsięwzięcia.

Łączna powierzchnia terenu objętego inwestycją to: 52 600 m², w tym: łączna powierzchnia utwardzeń w postaci placów odstawczych i dróg dojazdowych oraz jezdni suwnicowych: 42 600 m²; łączna powierzchnia zabudowy torowej: ok. 10 000 m². W wyniku planowanej zabudowy łączna powierzchnia terenów utwardzonych w stosunku do stanu obecnego nie zwiększy się o więcej niż o ok. 1100 m².

Obecnie na terenie terminala kolejowego znajdują się trzy tory przeładunkowe. Pojazdy osobowe dostarczane są transportem kolejowym lub autotransporterami na teren terminala, a następnie po rozładunku są odstawiane na miejsca swojego postoju na placu magazynowym. Teren terminala opuszczają wywożone na autotransporterach. Tygodniowo przyjeżdża do zakładu 5 składów transportujących pojazdy osobowe, dziennie wyjeżdża z terenu ok 40 autotransporterów. Dienne natężenie ruchu to 200 do 300 pojazdów osobowych.

Na przedmiotowym terenie znajduje się budynek serwisowy samochodów. Do ogrzewania pomieszczeń biurowych wykorzystywany jest kocioł zasilany olejem opałowym o mocy 120 kW. W budynku serwisowym prowadzony jest proces malowania pojazdów. Proces prowadzony jest w kabinie lakierniczej. Właściciel instalacji uzyskał wymagane zgłoszenie instalacji. Do suszenia pomalowanych elementów wykorzystywana jest nagrzewnica typu GTS o mocy 261 kW zasilana olejem opałowym.

W ramach inwestycji planuje się:

- budowę 2 torów przeładunkowych o długości użytkowej: projektowany tor 502 - 842mb; projektowany tor 504 - 880mb;
- przeznaczenie na cele przeładunku intermodalnego istniejącego toru nr 501 o długości użytkowej 809mb;

- budowę torów dojazdowych i łączących;
- wykonanie 2 jezdni suwnicowych wraz z montażem 2 suwnic elektrycznych kołowych;
- budowę dwukondygnacyjnego budynku socjalno – biurowego o łącznej powierzchni 160 m²;
- realizację pozostałej infrastruktury towarzyszącej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się wybudować dodatkowe dwa tory oraz przystosować jeden z istniejących do transportu intermodalnego. Prace w punkcie przeładunkowym będą prowadzone 7 dni w tygodniu. Przeładunki odbywać się będą z udziałem 2 suwnic kołowych o napędzie elektrycznym, które poruszać będą się nad torami rozładunkowymi i w obszarze placów kontenerowych wzdłuż torów kolejowych. Kontenery i naczepy będą składowane w obszarze placów, a następnie przeładowane na wagony kolejowe lub samochody ciężarowe.

Planowana ilość składów kolejowych mogących zostać obsłużonych w ciągu doby to 3 co oznacza, że na teren terminala w czasie 24h odbędą się będą 3 wjazdy lokomotywy i 3 wyjazdy. Planuje się wykorzystać lokomotywy spalinowe.

Na terenie punktu inwestycji planuje się zatrudnienie ok. 12 pracowników na zmianę (7 pracowników fizycznych, 5 pracowników administracyjnych). Ogółem zatrudnienie w zakładzie będzie wynosiło 36 osób na dobę (12 na zmianę), czyli: 21 pracowników fizycznych, 15 pracowników administracyjnych.

Inwestycja wiąże się z zapotrzebowaniem na wodę na cele socjalne na potrzeby pracowników. Nie przewiduje się wykorzystywania wody do celów przemysłowych, czy też konserwacyjnych.

W związku z prowadzeniem planowanej inwestycji będą powstawać ścieki socjalno-bytowe. Ścieki te będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej na podstawie obowiązującej umowy z Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji Dąbrowa Górnicza. Nie zakłada się powstawania ścieków przemysłowych.

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo – jak dotychczas.

Na etapie realizacji inwestycji w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi i wykorzystywanym sprzętem i urządzeniami budowlanymi będzie występowała emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz emisja hałasu. Uciążliwości związane z etapem budowy ustąpią po jego zakończeniu.

Na etapie budowy będą powstawały następujące rodzaje odpadów: opakowania z papieru i tektury; opakowania z tworzyw sztucznych; opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone; opakowania z metali zawierające niebezpieczne porowate elementy wzmocnienia konstrukcyjnego (np. azbest), włącznie z pustymi pojemnikami ciśnieniowymi; sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami

niebezpiecznymi (np. PCB); odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów; drewno; kable inne niż wymienione w 17 04 10; gleba i ziemia, w tym kamienie; odpady komunalne.

W miarę możliwości część ziemi z wykopów i przeprowadzonych niwelacji terenu zostanie wykorzystana na placu budowy. Plac budowy wyposażony będzie w niezbędną ilość pojemników, kontenerów i koszy do czasowego magazynowania odpadów budowlanych. Częstotliwość usuwania odpadów z terenu budowy uzgodniona będzie pomiędzy wytwarzającym, a odbiorcą, tak aby z jednej strony nie dopuścić do przepełnienia pojemników magazynowych, a z drugiej strony, aby ilość odpadów przygotowanych do wywozu uzasadniała transport.

Na etapie budowy zostaną zastosowane następujące rozwiązania mające na celu ochronę środowiska:

- zakłada się racjonalne wykorzystanie surowców i paliw niezbędnych na etapie realizacji zadania,
- zapewni się selektywną zbiórkę powstałych na tym etapie odpadów,
- wszystkie powstające na tym etapie odpady przekazywane będą podmiotom posiadającym stosowne uregulowania (zezwolenie na zbieranie lub przetwarzanie odpadów),
- prace prowadzone będą w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów,
- zaplecze wyposażone będzie w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów budowlanych; zapewni się ich regularne opróżnianie,
- prace przy wykorzystaniu ciężkich maszyn budowlanych prowadzone będą tylko w porze dziennej, w czasie przerw zakłada się wyłączanie silników,
- w trakcie realizacji zadania stosowane będą środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń (stosowanie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń montażowych gwarantujących szczelność układów silnikowych i jezdnych oraz brak jakichkolwiek wycieków olejów i płynów technologicznych a także zaopatrzenie w sorbenty),
- zapewni się minimalizację emisji do powietrza zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów dzięki wdrożeniu właściwej, zoptymalizowanej organizacji prac oraz poprzez unikanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- materiały sypkie dostarczane i odbierane z placu budowy będą przewożone luzem, tj. w szczelnych skrzyniach ładunkowych przykrytych plandeką.

W trakcie eksploatacji źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie: transport kolejowy – lokomotywy; transport ciężarowy i osobowy; kabina lakiernicza; spalanie oleju opałowego w kotle.

Do powietrza atmosferycznego uwalniane będą następujące substancje: tlenek węgla, tlenki azotu, pył ogółem w tym: pył PM_{2,5}, pył PM₁₀, amoniak, dwutlenek siarki, ołów, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen, ksylen, etylobenzen, butanol, aceton, octan butylu,

metylopentanon, izocyjaniany, toluen, alkohol diacetonowy, metylopropanol, styren, nadtlenuk dibenzoilowy.

Z przeprowadzonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia obliczeń wynika, że źródła zlokalizowane na przedmiotowym terenie, spełniają warunek utrzymania emisji na poziomie nie powodującym przekroczeń wartości dyspozycyjnych, w zakresie emisji poszczególnych substancji do powietrza z wyjątkiem stężeń pyłu zawieszonego PM_{2,5}, które wynikają z aktualnego stanu jakości powietrza.

W trakcie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia głównymi operacjami będącymi źródłem emisji hałasu do środowiska będą przeładunki kontenerów odbywające się z wykorzystaniem suwnic bramowych z napędem elektrycznym w liczbie 2 szt., skład kolejowy z kontenerami wtaczany z wykorzystaniem kolejki spalinowej, ruch samochodów ciężarowych potrzebnych do rozładunku składów.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przeprowadzono obliczenia równoważnego poziomu dźwięku w poszczególnych punktach kontrolnych po uruchomieniu planowanej inwestycji. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że najwyższy poziom dźwięku przy dopuszczalnych wartościach dla pory dnia 50 dB, pory nocy 40 dB występuje w P4 – pora dnia 38,3 dB, pora nocy 38,4 dB; przy dopuszczalnych wartościach dla pory dnia 55 dB, pory nocy 45 dB występuje w P7 – pora dnia 43,0 dB, pora nocy 42,7 dB. Z obliczeń oddziaływania skumulowanego wynika, że najwyższy poziom dźwięku przy dopuszczalnych wartościach dla pory dnia 50 dB, dla pory nocy 40 dB występuje w P4 – pora dnia 38,8 dB, pora nocy 38,9 dB; przy dopuszczalnych wartościach dla pory dnia 55 dB, pory nocy 45 dB występuje w P7 – pora dnia 43,8 dB, pora nocy 43,8 dB.

Uzyskane w drodze obliczeń, wyniki poziomów dźwięku w środowisku wskazują, że zasięg oddziaływania akustycznego funkcjonującego obiektu przy dochowaniu parametrów przyjętych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku.

Na etapie eksploatacji placów rozładunkowych przewiduje się powstawania odpadów w związku z eksploatacją układu bocznikowego i płyty przeładunkowej oraz w wyniku awarii pojazdów, np. wycieku płynów, który zostanie zebrany sorbentem, tj. sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB); drewno; żelazo i stal; tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07; odpady ulegające biodegradacji; niesegregowane odpady komunalne.

Powstające odpady będą magazynowane w szczelnych, opisanych pojemnikach, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych, a następnie będą przekazywane do odzysku firmom posiadającym stosowne zezwolenia.

Dla przedmiotowego terenu brak obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta.

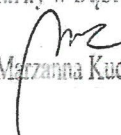
Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej w oparciu o analizę przedstawionych informacji o planowanym przedsięwzięciu, uwzględniając fakt, że planowana inwestycja polega na przebudowie i modernizacji części istniejącego terminala kolejowego o dodatkowe dwa tory oraz przystosowanie jednego z istniejących do transportu intermodalnego, skalę inwestycji, wykazane nieznaczne oddziaływanie inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, powstawania odpadów w stosunku do istniejącego stanu faktycznego, uznał, że nie zachodzą przesłanki co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę zaopiniowano jak w sentencji niniejszej opinii sanitarnej.

Podpis jest prawidłowy

Dokument podpisany
przez Marzanna Kuc
Data: 2023.06.06
10:06:22 CET

Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny w Dąbrowie Górniczej


Marzanna Kuc

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Dąbrowy Górniczej
ul. Graniczna 21, 41-300 Dąbrowa Górnicza
2. Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.
ul. Południowa 2A, 41-300 Dąbrowa Górnicza

Do wiadomości:

1. NS/ZNS w/m