

Wnioski i Uwagi do złożonego raportu środowiskowego dot. przedsięwzięcia pn. "Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźlu"

1. Raport środowiskowy nie uwzględnia emisji zanieczyszczeń wynikających z transportu autocysternami (dowóz i wywóz) na terenie dróg dojazdowych włączając w to drogę publiczną tj. ul. Kłodnicką. Nadmienić należy iż w całym raporcie nie uwzględniono zaprojektowania i wybudowania dróg transportu drogowego dla autocystern co jest jednoznacznie wymagane miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, które mówi w paragrafie 152 iż działki przewidziane pod bazę paliw muszą posiadać drogi dojazdowe (uwzględniono jedynie budowę dojazdowych torów kolejowych). Emisja substancji do powietrza wymieniona w pkt.8.2.1.2 uwzględnia jedynie ruch samochodów jedynie po terenie terminala.

2. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia transport produktów autocysternami w ilości 86 przyjazdów i 86 wyjazdów na 8 godzin w porze dziennej oraz 4 wjazdy i 4 wyjazdy na 1 godzinę w porze nocnej. Autorzy raportu przyjęli łączną sumę 50 903 przejazdów na rok (wjazdy i wyjazdy - str.142 raportu). Przyjmując podaną wyżej częstotliwość wyjazdów i przyjazdów autocystern wynika jednoznacznie iż łączna dobowo ilość wjazdów i przyjazdów będzie wynosić 381 przejazdów. To wyliczenie znajduje jednocześnie potwierdzenie w podanych w raporcie ilościach produktów, które będą wywożone przez autocysterny w łącznej ilości około 1 828 000 m³ rocznie. To daje nam rocznie przez 365 dni sumę 139 065 przejazdów, a nie jak podano w raporcie 50 903 przejazdów. W żadnym miejscu raportu nie określono ram czasowych pracy terminala. W całym raporcie autorzy posługują się czasookresem jako "rok". Należy zatem przyjąć iż terminal będzie funkcjonował przez 365 dni w roku. Nawet gdyby przyjąć iż terminal funkcjonowałby przez 282 dni robocze, tak jak najwyraźniej rozumowali autorzy, to i tak podana przez autorów raportu liczba 50 903 przejazdów jest około dwukrotnie zaniżona. W związku z tym wyliczona przez autorów emisja zanieczyszczeń związana z transportem autocysternami jest błędna, a tym samym drastycznie zaniżona. Do wyliczenia ilości przejazdów autocystern uwzględniliśmy porę dnia od godz. 6.00 do godz. 20.00 oraz porę nocną od godz. 20:00 do godz. 6.00. Natomiast na stronie 163 raportu autorzy określają porę dnia od 6 do 22, natomiast porę nocy od 22 do 6, co powoduje iż podane wyliczenia przejazdów powinny być jeszcze wyższe. Jednakże wskazane pory przez autorów raportu dowodzą niezbieżności zamierzeń inwestora co do maksymalizacji czasu pracy terminala, a więc należy sądzić iż jednak będzie on pracował 365 dni w roku, uwzględniając jedynie pory dnia.

3. W raporcie nie uwzględniono emisji hałasu wytwarzanego przez autocysterny i inne pojazdy mechaniczne kołowe związane z funkcjonowaniem terminala na drodze dojazdowej do terminala oraz na drodze publicznej tj. ul. Kłodnickiej gdzie po obu stronach jest gęsta zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna w bliskiej odległości od pasa drogowego.

4. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej nie określono zabezpieczenia wód portu i rzeki Odry przed nagłymi awariami oraz skutkami powodującymi zagrożenia punktów poboru wody pitnej z rzeki Odry nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, ale także wzdłuż koryta Odry dla miejscowości pobierających z niej wodę. Uwzględniono jedynie ochronę gruntów na terenie terminala.

5. Ponadto zgodnie z art.33 ust.1 ustawy OOŚ oraz na podstawie kodeksu postępowania administracyjnego regionalny dyrektor ds. ochrony środowiska nie poinformował społeczeństwa w sposób wystarczający tj. brak jest informacji publicznej o wszczęciu postępowania, brak jest informacji kiedy przystąpiono do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zamieszczone na terenie miejscowości Kędzierzyn-Koźle w znacznej odległości od potencjalnie zainteresowanych mieszkańców

dzielnicy Kłodnica, obwieszczenia zostały wydane jednocześnie 12 kwietnia 2017 roku, pomimo iż wniosek inwestora wpłynął do RDOŚ dnia 12.09.2016 r. (co uniemożliwiło zainteresowanym uczestniczenia w rozpatrywaniu tego wniosku przez organ administracyjny). Brak również jest danych na ogłoszeniach iż ościenne powiaty lub miejscowości które mogłyby być uszkodzone podczas awarii planowanej inwestycji zostały w jakikolwiek sposób poinformowane o budowie terminala). Równoczesne wywieszenie dwóch ogłoszeń zaprzecza jedno drugiemu z związku z nakładaniem się terminów 21 i 14 dni do zgłoszenia wniosków. Wywieszenie raptem dwóch kompletów ogłoszeń na przystankach autobusowych nie zapewnia skutecznego dotarcia do mieszkańców. Brak odpowiedniej informacji w postaci ogłoszeń prasowych w prasie lokalnej, a co najważniejsze brak zorganizowania spotkania z organem administracyjnym bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu, przy tak dużej inwestycji mającej niewątpliwie wpływ na życie i zdrowie mieszkańców, jest brakiem formalnym wynikającym z przepisów kodeksu postępowania administracyjnego, a także ustawy OOŚ.

6. Natomiast dodatkowo lokalna władza jaką są prezydenci miasta Kędzierzyna-Koźla wprowadziła miejscowe społeczeństwo informując o rzekomo planowanej budowie mostu przez kanał gliwicki oraz budowie obwodnicy mającej na celu ominięcie ulicy Kłodnickiej i skierowanie strumienia transportu autocystern poza centrum miasta Kędzierzyna-Koźla. Lokalizacja bowiem tego terminala położona w zasadzie w samym centrum naszego miasta, gdyby spojrzeć na obszar Kędzierzyna-Koźla z lotu ptaka. Nie ulega wątpliwości że takie działania władz miasta miały na celu zdeorientowanie społeczeństwa i nie wykazanie występujących zagrożeń tytułu budowy terminala. Obszar objęty terminalem jest w bezpośrednim sąsiednim sąsiedztwie terenów mieszkalnych i te tereny nie zostały w sposób wystarczający odizolowane celem zniwelowania szkodliwego wpływ np. hałasu i znacznego zwiększenia transportu kołowego.

Kędzierzyn-Koźle 25.04.2017

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu
ul.Obrońców Stalingradu 6F
45-512 Opole

dot. sprawy WOOŚ.4203.1.2016.MSe.22

Wnioski i Uwagi do złożonego raportu środowiskowego dot. przedsięwzięcia pn. "Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźlu"

1. Raport środowiskowy nie uwzględnia emisji zanieczyszczeń wynikających z transportu autocysternami (dowóz i wywóz) na terenie dróg dojazdowych włączając w to drogę publiczną tj. ul.Kłodnicką. Nadmienić należy, iż w całym raporcie nie uwzględniono zaprojektowania i wybudowania dróg transportu drogowego dla autocystern co jest jednoznacznie wymagane miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, które w paragrafie 152 zakłada że działki przewidziane pod bazę paliw muszą posiadać drogi dojazdowe (uwzględniono jedynie budowę dojazdowych torów kolejowych). Emisja substancji do powietrza wymieniona w pkt.8.2.1.2 uwzględnia jedynie ruch samochodów po terenie terminala.

2. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia transport produktów autocysternami w ilości 86 przyjazdów i 86 wyjazdów na 8 godzin w porze dziennej oraz 4 wjazdy i 4 wyjazdy na 1 godzinę w porze nocnej. Autorzy raportu przyjęli łączną sumę 50 903 przejazdów na rok (wjazdy i wyjazdy - str.142 raportu). Przyjmując podaną wyżej częstotliwość wyjazdów i przyjazdów autocystern wynika jednoznacznie iż łączna dobowo ilość wjazdów i przyjazdów będzie wynosić 381 przejazdów. To wyliczenie znajduje jednocześnie potwierdzenie w podanych w raporcie ilościach produktów, które będą wywożone przez autocysterny w łącznej ilości około 1 828 000 m³ rocznie. To daje nam rocznie przez 365 dni sumę 139 065 przejazdów, a nie jak podano w raporcie 50 903 przejazdów. W żadnym miejscu raportu nie określono ram czasowych pracy terminala. W całym raporcie autorzy posługują się czasookresem jako "rok". Należy zatem przyjąć iż terminal będzie funkcjonował przez 365 dni w roku. Nawet gdyby przyjąć iż terminal funkcjonowałby przez 282 dni robocze, tak jak najwyraźniej rozumowali autorzy, to i tak podana przez autorów raportu liczba 50 903 przejazdów jest około dwukrotnie zaniżona. W związku z tym wyliczona przez autorów emisja zanieczyszczeń związana z transportem autocysternami jest błędna, a tym samym drastycznie zaniżona. Do wyliczenia ilości przejazdów autocystern uwzględniliśmy porę dnia od godz. 6.00 do godz. 20.00 oraz porę nocną od godz. 20:00 do godz. 6.00. Na stronie 163 raportu autorzy określają porę dnia od 6 do 22, natomiast porę nocy od 22 do 6, co powoduje iż podane wyliczenia przejazdów powinny być jeszcze wyższe. Wskazane przez autorów raportu pory przejazdów dowodzą niezbieżności zamierzeń inwestora co do maksymalizacji czasu pracy terminala, a więc należy sądzić iż jednak będzie on pracował 365 dni w roku, uwzględniając jedynie pory dnia.

3. W raporcie nie uwzględniono emisji hałasu wytwarzanego przez autocysterny i inne pojazdy

mechaniczne kołowe związane z funkcjonowaniem terminala na drodze dojazdowej do terminala oraz na drodze publicznej tj. ul. Kłodnickiej gdzie po obu stronach jest gęsta zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna w bliskiej odległości od pasa drogowego.

4. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej nie określono zabezpieczenia wód portu i rzeki Odry przed nagłymi awariami oraz skutkami powodującymi zagrożenia punktów poboru wody pitnej z rzeki Odry nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, ale także wzdłuż koryta Odry dla miejscowości pobierających z niej wodę. Uwzględniono jedynie ochronę gruntów na terenie terminala.

5. Ponadto zgodnie z art.33 ust.1 ustawy OOŚ oraz na podstawie kodeksu postępowania administracyjnego regionalny dyrektor ds. ochrony środowiska nie poinformował społeczeństwa w sposób wystarczający tj. brak jest informacji publicznej o wszczęciu postępowania, brak jest informacji kiedy przystąpiono do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zamieszczone na terenie miejscowości Kędzierzyn-Koźle w znacznej odległości od potencjalnie zainteresowanych mieszkańców dzielnicy Kłodnica, obwieszczenia zostały wydane jednocześnie 12 kwietnia 2017 roku, pomimo iż wniosek inwestora wpłynął do RDOŚ dnia 12.09.2016 r. (co uniemożliwiło zainteresowanym uczestniczenia w rozpatrywaniu tego wniosku przez organ administracyjny). Brak również jest danych na ogłoszeniach iż ościenne powiaty lub miejscowości, które mogłyby być poszkodowane podczas awarii planowanej inwestycji zostały w jakikolwiek sposób poinformowane o budowie terminala). Równoczesne wywieszenie dwóch ogłoszeń zaprzecza jedno drugiemu w związku z nakładaniem się terminów 21 i 14 dni do zgłoszenia wniosków. Wywieszenie raptem dwóch kompletów ogłoszeń na przystankach autobusowych nie zapewnia skutecznego dotarcia do mieszkańców. Brak odpowiedniej informacji w postaci ogłoszeń prasowych w prasie lokalnej, a co najważniejsze brak zorganizowania spotkania z organem administracyjnym bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu, przy tak dużej inwestycji mającej niewątpliwie wpływ na życie i zdrowie mieszkańców, jest brakiem formalnym wynikającym z przepisów kodeksu postępowania administracyjnego, a także ustawy OOŚ.

6. Natomiast dodatkowo lokalna władza jaką są Prezydenci miasta Kędzierzyna-Koźla wprowadziła w błąd miejscowe społeczeństwo informując o rzekomo planowanej budowie mostu przez kanał gliwicki oraz budowie obwodnicy mającej na celu ominięcie ulicy Kłodnickiej i skierowanie strumienia transportu autocystern poza centrum miasta Kędzierzyna-Koźle. Lokalizacja bowiem tego terminala położona w zasadzie w samym centrum naszego miasta, gdyby spojrzeć na obszar Kędzierzyna-Koźla z lotu ptaka. Nie ulega wątpliwości że takie działania władz miasta miały na celu zdezorientowanie społeczeństwa i nie wykazanie występujących zagrożeń tytułu budowy terminala. Obszar objęty terminalem jest w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkalnych i te tereny nie zostały w sposób wystarczający odizolowane celem zniwelowania szkodliwego wpływ np. hałasu i znacznego zwiększenia transportu kołowego.

Do wiadomości:

- 1) Wojewoda Opolski
- 2) Senator Grzegorz Peczkis
- 3) Prezydent Miasta Kędzierzyna-Koźla
- 4) Starosta Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu
ul.Obrońców Stalingradu 66
45-512 Opole

dot. sprawy WOOŚ.4203.1.2016.MSe.22

Wnioski i Uwagi do złożonego raportu środowiskowego dot. przedsięwzięcia pn. "Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle"

1. Raport środowiskowy nie uwzględnia emisji zanieczyszczeń wynikających z transportu autocysternami (dowóz i wywóz) na terenie dróg dojazdowych włączając w to drogę publiczną tj. ul.Kłodnicką. Nadmienić należy, iż w całym raporcie, nie uwzględniono zaprojektowania i wybudowania dróg transportu drogowego dla autocystern co jest jednoznacznie wymagane miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, które w paragrafie 152 zakłada, iż działki przewidziane pod bazę paliw muszą posiadać drogi dojazdowe (uwzględniono jedynie budowę torów kolejowych). Emisja substancji do powietrza wymieniona w pkt.8.2.1.2 uwzględnia jedynie ruch samochodów po terenie terminala.

2. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia transport produktów autocysternami w ilości 86 przyjazdów i 86 wyjazdów na 8 godzin w porze dziennej oraz 4 wjazdy i 4 wyjazdy na 1 godzinę w porze nocnej. Autorzy raportu przyjęli łączną sumę 50 903 przejazdów na rok (wjazdy i wyjazdy - str.142 raportu). Przyjmując podaną wyżej częstotliwość wyjazdów i przyjazdów autocystern wynika jednoznacznie, iż łączna dobową ilość wjazdów i przyjazdów będzie wynosić 381 przejazdów. To wyliczenie znajduje jednocześnie potwierdzenie w podanych w raporcie ilościach produktów, które będą wywożone przez autocysterny w łącznej ilości około 1 828 000 m³ rocznie. To daje nam rocznie przez 365 dni sumę 139 065 przejazdów, a nie jak podano w raporcie 50 903 przejazdów. W żadnym miejscu raportu nie określono ram czasowych pracy terminala. W całym raporcie autorzy posługują się czasookresem jako "rok". Należy zatem przyjąć iż terminal będzie funkcjonował przez 365 dni w roku. Nawet gdyby przyjąć, iż terminal funkcjonowałby przez 282 dni robocze, tak jak najwyraźniej rozumowali autorzy, to i tak podana przez autorów raportu liczba 50 903 przejazdów jest około dwukrotnie zaniżona. W związku z tym wyliczona przez autorów emisja zanieczyszczeń związana z transportem autocysternami jest błędna, a tym samym drastycznie zaniżona. Do wyliczenia ilości przejazdów autocystern uwzględniliśmy porę dnia od godz. 6.00 do godz. 20.00 oraz porę nocną od godz. 20:00 do godz. 6.00. Na stronie 163 raportu autorzy określają porę dnia od 6 do 22, natomiast porę nocy od 22 do 6, co powoduje, iż podane wyliczenia przejazdów powinny być jeszcze wyższe. Wskazane przez autorów raportu pory przejazdów dowodzą niezbieżności zamierzeń inwestora co do maksymalizacji czasu pracy terminala, a więc należy sądzić iż jednak będzie on pracował 365 dni w roku, uwzględniając jedynie pory dnia.

3. W raporcie nie uwzględniono emisji kopalni węgla kamiennego przez autocysterny i inne pojazdy

4. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej nie określono zabezpieczenia wód portu i rzeki Odry przed nagłymi awariami oraz skutkami powodującymi zagrożenia punktów poboru wody pitnej z rzeki Odry nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, ale także wzdłuż koryta Odry dla miejscowości pobierających z niej wodę. Uwzględniono jedynie ochronę gruntów na terenie terminala.

5. Ponadto zgodnie z art.33 ust.1 ustawy OOS oraz na podstawie kodeksu postępowania administracyjnego regionalny dyrektor ds. ochrony środowiska nie poinformował społeczeństwa w sposób wystarczający tj. brak jest informacji publicznej o wszczęciu postępowania, brak jest informacji kiedy przystąpiono do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zamieszczone na terenie miejscowości Kędzierzyn-Koźle w znacznej odległości od potencjalnie zainteresowanych mieszkańców dzielnicy Kłodnica, obwieszczenia zostały wydane jednocześnie 12 kwietnia 2017 roku, pomimo iż wniosek inwestora wpłynął do RDOŚ dnia 12.09.2016 r. (co uniemożliwiło zainteresowanym uczestniczenia w rozpatrywaniu tego wniosku przez organ administracyjny). Brak również jest danych na ogłoszeniach iż ościenne powiaty lub miejscowości, które mogłyby być poszkodowane podczas awarii planowanej inwestycji zostały w jakikolwiek sposób poinformowane o budowie terminala). Równoczesne wywieszenie dwóch ogłoszeń zaprzecza jedno drugiemu w związku z nakładaniem się terminów 21 i 14 dni do zgłoszenia wniosków. Wywieszenie raptem dwóch kompletów ogłoszeń na przystankach autobusowych nie zapewnia skutecznego dotarcia do mieszkańców. Brak odpowiedniej informacji w postaci ogłoszeń prasowych w prasie lokalnej, a co najważniejsze brak zorganizowania spotkania z organem administracyjnym bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu, przy tak dużej inwestycji mającej niewątpliwie wpływ na życie i zdrowie mieszkańców, jest brakiem formalnym wynikającym z przepisów kodeksu postępowania administracyjnego, a także ustawy OOS.

5. Natomiast dodatkowo lokalna władza jaką są Prezydenci miasta Kędzierzyna-Koźla wprowadzili w błąd miejscowe społeczeństwo informując o rzekomo planowanej budowie mostu przez kanał gliwicki oraz budowie obwodnicy mającej na celu ominięcie ulicy Kłodnickiej i skierowanie strumienia transportu autocystern poza centrum miasta Kędzierzyna-Koźle. Lokalizacja bowiem tego terminala położona w zasadzie w samym centrum naszego miasta, gdyby spojrzeć na obszar Kędzierzyna-Koźla z lotu ptaka. Nie ulega wątpliwości że takie działania władz miasta miały na celu zdezorientowanie społeczeństwa i nie wykazanie występujących zagrożeń tytułu budowy terminala. Obszar objęty terminalem jest w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkalnych i te tereny nie zostały w sposób wystarczający odizolowane celem zniwelowania szkodliwego wpływu np. hałasu i znacznego zwiększenia transportu kołowego.

Do wiadomości:

- 1) Wojewoda Opolski
- 2) Senator Grzegorz Peczkis
- 3) Prezydent Miasta Kędzierzyna-Koźla
- 4) Starosta Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego

SAMORZĄD MIESZKAŃCÓW
Osiedla KŁODNICA
ZARZĄD OSIEDLA
47-206 Kędzierzyn-Koźle
ul. Kłodnicka 28A