

# Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle



BRM.0003.140.2019

Kędzierzyn – Koźle, dnia 06.09.2019r.

OSR-OS.0003.48.2019



**Pani  
Grażyna Filipowicz  
Radna Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle**

Dotyczy: interpelacji Nr BRM.0003.140.2019 złożonej na sesji Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle w dniu 29.08.2019r.

W odpowiedzi na Pani interpelację złożoną w dniu 29.08.2019r., informuję:

Ad.2. W odniesieniu do pożaru, który miejsce 25 sierpnia br. na składowisku odpadów przy ul. Naftowej informuję, iż monitoring jakości powietrza prowadzony jest w sposób ciągły zarówno przez automatyczną stację pomiarową Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Opolu, która mierzy stężenia m.in. dwutlenku siarki, tlenku azotu, tlenku węgla, benzenu, pyłów PM10 i PM2,5 jak i Miejski system zarządzania jakością powietrza, w ramach którego mierzone są poziomy pyłów PM10 i PM2,5. Poziomy tych zanieczyszczeń głównie pyłów i benzenu wykazywały w dniu następnym tj. 26 sierpnia br. tendencję spadkową już w godzinach porannych zatem nie stwierdzono potrzeby zlecenia dodatkowych analiz jakości powietrza.

Ad. 3. W odpowiedzi na zapytanie dot. rozładowywania, magazynowania i składowania metanolu na terenie portu śródlądowego w Koźlu Porcie, w ślad za wydaną - zgodnie z właściwością przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu - decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzja Nr WOOŚ.4203.1.2016.MSe.28 z dnia 07.07.2017r.) informuję, że w ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano montaż dwóch zbiorników przeznaczonych do magazynowania metanolu. Z charakterystyki przedsięwzięcia stanowiącej załącznik nr 1 do ww. decyzji wynika natomiast, że inwestycja realizowana będzie w dwóch etapach i w pierwszym etapie przewiduje się wykonanie 2 naziemnych zbiorników przeznaczonych odpowiednio do magazynowania glikolu etylenowego, który w przyszłości będzie mógł być zastąpiony metanolem, po uprzednim przystosowaniu zbiorników do magazynowania produktów naftowych I klasy niebezpieczeństwa pożarowego i wybudowaniu wahadła gazowego



**Kędzierzyn-Koźle**  
Miasto możliwości

Gmina Kędzierzyn-Koźle  
ul. Grzegorza Piramowicza 32  
47-200 Kędzierzyn-Koźle  
NIP: 749-20-55-601

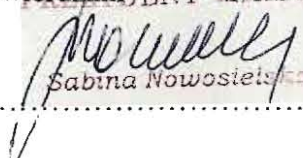
Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle  
tel. +48 77 40 50 338  
fax +48 77 40 50 385  
e-mail: [prezydent@kedzierzynkozle.pl](mailto:prezydent@kedzierzynkozle.pl)

oparów metanolu. Odnosząc się do drugiej części zapytania w zakresie niebezpieczeństwa magazynowania ww. substancji na terenie inwestycji informuję, że jak wynika z treści przywołanej decyzji, dla przedsięwzięcia zaplanowano szereg zabezpieczeń minimalizujących prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji awaryjnych. W celu zabezpieczenia m.in. środowiska gruntowo – wodnego, ochrony powierzchni gleby i ziemi oraz powietrza, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określono warunki, które Inwestor powinien spełnić w trakcie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na środowisko. W załączeniu przekazuję ww. decyzję.

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miasta  
w miejscu

Zatwierdzam) ENT MIASTA

  
Sabina Nowosielska

---



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w OPOLU**

WOOS.4203.1.2016.MSe.28

Opole, dnia 07 lipca 2017 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2), art. 75 ust. 1 pkt 1a), art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.), w związku z § 3 ust. 1 pkt 35, 36, 37, 52b) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Pana Andrzeja Bąkały, pełnomocnika Spółki Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o., który wpłynął do Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle dnia 12.09.2016r. i przekazany został tut. organowi wg właściwości przez Prezydenta Miasta Kędzierzyn-Koźle przy piśmie nr OSR.6220.32.2016 z dnia 16.09.2016r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na cyt.: „**Budowie Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle**”

**u s t a l a m**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle” w wariantcie 1 wnioskowanym do realizacji**

**Określam:**

**I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa terminala płynnych produktów masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle.

Projektowane przedsięwzięcie realizowane będzie w Kędzierzynie-Koźlu na działkach o nr ew.:

- 1049/24, 1050/3, 1048/2 przeznaczonych pod budowę terminala
- 1049/24, 1051/2, 1052/1, 1053/2, 551/1, 550/1, 557/1, 557/5, 547/1, 550/2, 551/2, **497/3 (teren zamknięty PKP)** przeznaczonych pod budowę dojazdowych torów kolejowych.

Teren projektowanego terminala jest obecnie nieużytkowany, znajdują się na nim przeznaczone do rozbiórki budynki, niewykorzystywane i zniszczone tory kolejowe. Częściowo teren ten pokryty jest roślinnością synantropijną.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- rozbiórkę istniejących obiektów budowlanych i demontaż torów;
- budowę parku zbiorników magazynowych;
- budowę zbiorników magazynowych podziemnych;
- budowę kolejowego frontu rozładunkowo – ekspedycyjnego;
- budowę stanowiska zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego;
- budowę autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw;
- budowę stanowiska nalewczego autocystern;
- montaż instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów;
- montaż instalacji odzysku par węglowodorów VRU;

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

Za zgodność odpisu  
z oryginałem  
Opole, dnia 10.07.2017 r.

- budowę pompowni technologicznej;
- budowę stanowisk rozładunkowych barek;
- montaż instalacji przyjęcia, magazynowania i dozowania estrów on line przy nalewie autocystrern

Ponadto planuje się infrastrukturę towarzyszącą t.j.:

- instalację ppoż.,
- drogi i place,
- budynek wielofunkcyjny modułowy z kotłownią,
- przyłącza wody pitnej z sieci miejskiej,
- przyłącze mocy,
- stację transformatorową,
- agregat prądotwórczy,
- system automatyki,
- separator ścieków deszczowych z piaskownikiem, osadnikiem,
- sieć kanalizacji deszczowej z przyłączem do kanalizacji zewnętrznej,
- sieć kanalizacji sanitarnej z przyłączem do miejskiej kanalizacji sanitarnej,
- przyłącze energetyczne.

**I.2 Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

1. Realizację przedsięwzięcia przewidzieć w dwóch etapach I i II, których szczegółowy zakres przedstawiono w *Charakterystyce przedsięwzięcia*, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.
2. Wielkość obrotu substancjami chemicznymi w ramach Etapu I nie może przekroczyć 40 % obrotu docelowego realizowanego po zakończeniu Etapu II.
3. Przed przystąpieniem do prac ziemnych, przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu wyniki badań jakości gleby i ziemi, wykonane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, na obszarze prowadzenia robót
  - 3.1. Dopuszcza się kontynuację prac ziemnych związanych z realizacją przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, jeżeli uzyskane wyniki badań nie potwierdzą przekroczenia dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko w glebie lub ziemi, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. nr 165, poz. 1359).
  - 3.2. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko w glebie i ziemi, dopuszcza się podjęcie prac ziemnych po uzyskaniu, od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, dokumentu potwierdzającego zakończenie działań naprawczych, na przedmiotowym terenie.
4. Prace ziemne i budowlane, oraz transport materiałów prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>.
5. Rurociągi stalowe oraz urządzenia technologiczne wykonać z wykorzystaniem powłok antykorozyjnych oraz z zastosowaniem najnowocześniejszych systemów zabezpieczeń (systemu szybkiego powiadamiania o ewentualnych awariach oraz systemu uruchamiania automatycznych działań zabezpieczających w przypadku zaistnienia nieprawidłowości pracy instalacji);
6. Tereny przeznaczone pod magazynowanie niezbędnych na etapie realizacji materiałów oraz elementów wyposażenia, lokalizować wyłącznie na nawierzchni utwardzonej (np. płytami betonowymi);
7. Wykorzystywane w czasie prac substancje chemiczne (w tym paliwa, oleje, rozpuszczalniki itp.), przechowywać w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie substancji w nich zawartych, w wydzielonych

- miejscach na terenie zapleczy budowy, na płaskim, utwardzonym (np. płytami betonowymi) podłożu, zabezpieczającym przed przenikaniem odcieku do gruntu;
8. Bazy materiałowe i sprzętowe, place magazynowe, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, lokalizować w odległości nie mniejszej niż 25 m od nabrzeża;
  9. Place montażowe, zaplecze budowy oraz place maszynowe wyposażyć w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), służące do szybkiej likwidacji ewentualnych wycieków;
  10. Wyłączać silniki pojazdów i urządzeń spalinowych w czasie przerw w pracy;
  11. W przypadku ewentualnego, awaryjnego wycieku do gruntu substancji ropopochodnych lub innych substancji niebezpiecznych, niezwłocznie usunąć zanieczyszczenia, przekazać uprawnionym podmiotom, zajmującym się ich nieszkodliwianiem i przywrócić teren do stanu pierwotnego;
  12. Powstające w trakcie realizacji odpady niebezpieczne, do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, magazynować selektywnie, w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie substancji w nich zawartych, w wydzielonych miejscach na terenie zapleczy budowy, w wydzielonej części wiaty technicznej, na płaskim, utwardzonym (np. płyty betonowe) podłożu, zabezpieczającym przed przenikaniem odcieku do gruntu;
  13. Odpady inne niż niebezpieczne, do czasu ich odbioru przez upoważnione jednostki, wstępnie magazynować w zamkniętych kontenerach na terenie zaplecza budowy;
  14. Odpady komunalne gromadzić tymczasowo w specjalnie do tego przystosowanych kontenerach;
  15. Niezanieczyszczoną ziemię powstałą z wykopów zagospodarować w ramach przedsięwzięcia do niwelacji terenu;
  16. Wszystkie rurociągi wraz z armaturą i osprzętem przed oddaniem do użytkowania poddać próbie na wytrzymałość i szczelność (z wyjątkiem rurociągów spustowych, beczciśnieniowych);
  17. Wycinkę drzew bądź krzewów prowadzić w terminie od 1 października do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. W przypadku wycinki w okresie lęgowym ptaków, najwcześniej na 7 dni przed przystąpieniem do jej wykonania należy przeprowadzić oględziny z udziałem ornitologa, na okoliczność występowania gniazd ptaków;
  18. Okazy drzew nieprzeznaczone do wycinki, narażone na uszkodzenia mechaniczne ze strony ciężkiego sprzętu zabezpieczyć np. poprzez ich ogrodzenie, zabezpieczenie pni deskami lub osłonami z maty słomianej, derki lub juty do wysokości co najmniej 150 cm od powierzchni ziemi, przy czym mocowanie osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ (np. opaskami z drutu lub taśmą stalową). W przypadku wykorzystania desek, powinny one ściśle przylegać do pni i opierać się na podłożu, a nie na pniu, czy przyporach korzeniowych;
  19. W celu ochrony płazów i gadów w trakcie prowadzonych prac ziemnych, wszelkie wykopy, zabezpieczyć za pomocą siatkowych płotków o wysokości min. 50 cm. Codziennie, przed rozpoczęciem prac, prowadzić kontrole wykopów w celu wykrycia uwieczonych w nich płazów i gadów. Uwieczone osobniki usuwać z wykopów i przenosić poza strefę prowadzonych prac;
  20. Przewidzieć całkowity obrót roczny dla wszystkich produktów (metanol lub glikol etylenowy i glikol propylenowy, oleje napędowe, benzyny silnikowe, toluen, ksyleny, estry kwasów tłuszczowych) w sumarycznej ilości nie większej niż 2 500 000 Mg/rok;
  21. Dopuszcza się zamianę obrotu toluenem lub ksylenem, na obrót innymi produktami o niższej prężności par (w temperaturze 20 °C), (np. na paliwo lotnicze typu JET A-1, lekki olej opałowy, oleje silnikowe lub przemysłowe, glikole propylenowy i/lub etylenowy, etylobenzen i in.);
  22. Wszystkie substancje chemiczne (metanol lub glikol etylenowy i glikol propylenowy, oleje napędowe, benzyny silnikowe, toluen, ksyleny, estry kwasów tłuszczowych)

- magazynować w projektowanych, szczelnych zbiornikach;
23. Wszystkie operacje rozładunkowo – przetadunkowe, dystrybucji autocysternowej oraz awaryjnego rozładunku autocystem paliw i metanolu/glikolu propylenowego i etylenowego, wykonywać przy pomocy pomp umieszczonych w projektowanej pompowni technologicznej;
  24. Awaryjny rozładunek autocystem oraz rozładunek oleju opałowego lekkiego prowadzić na stanowisku zrzutu awaryjnego i forntu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego na szczelnej betonowej tacy, grawitacyjnie;
  25. Rozładunek dodatków do benzyn i olejów prowadzić grawitacyjnie;
  26. Rozładunek barek prowadzić na 4 stanowiskach rozładunkowych, zlokalizowanych na szczelnych, skanalizowanych tacach betonowych, przy użyciu węży elastycznych;
  27. Rozładunek na kolejowym froncie rozładunkowo-ekspedycyjnym prowadzić na terenie zabezpieczonym geomembraną, przed ewentualnym przenikaniem produktu do gruntu, przy użyciu 4 głównych kolektorów spustowych;
  28. Procesy przetaczania produktów na stanowiskach kolejowego frontu rozładunkowo-ekspedycyjnego, stanowiskach rozładunkowych barek, stanowisku awaryjnego rozładunku resztek, prowadzić z zastosowaniem urządzenia ograniczającego emisję zanieczyszczeń do powietrza - wahadła gazowego;
  29. Zbiorniki magazynujące: BS95, BS98, toluen i ksylen oraz kolejowe stanowiska załadunkowo-ekspedycyjne, stanowiska nalewcze autocystem, zbiornik awaryjnego rozładunku, eksploatować przy wykorzystaniu instalacji odzysku par węglowodorów VRU;
  30. Magazynowanie metanolu w projektowanych zbiornikach prowadzić przy zastosowaniu urządzenia ograniczającego emisję zanieczyszczeń do powietrza - wahadła gazowego;
  31. Poziom dźwięku wewnątrz budynku głównej pompowni z agregatami pompowymi, w odległości 1 m od przegród budowlanych, nie powinien przekraczać 95 dB;
  32. Poziom dźwięku wewnątrz budynku pompowni estrów z pompami, w odległości 1 m od przegród budowlanych, nie powinien przekraczać 90 dB;
  33. Poziom mocy akustycznej wykorzystywanych barek – pchaczy nie może przekraczać 115,6 dB;
  34. Kontenerowy agregat prądotwórczy eksploatować wyłącznie w stanach awaryjnych;
  35. Budynek wielofunkcyjny ogrzewać kotłem opalonym lekkim olejem opałowym;
  36. Wodę do celów socjalno-gospodarczych oraz p. pożarowych pobierać z wodociągu miejskiego miasta Kędzierzyn-Koźle;
  37. Ścieki bytowe odprowadzać poprzez projektowaną kanalizację do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej;
  38. Zanieczyszczone wody z płukania instalacji dozowania środka pianotwórczego, awaryjnego wycieku wody, odprowadzać do studzienki bezodpływowej, a następnie przekazywać uprawnionej firmie, w celu unieszkodliwienia;
  39. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni projektowanych dachów, odprowadzać bezpośrednio do gruntu na terenie należącym do inwestora;
  40. Wody opadowe i roztopowe zanieczyszczone substancjami pochodzącymi z ewentualnych wycieków zebranych w szczelnych tacach na autocysternowych stanowiskach nalewczych, stanowisku zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego, autocysternowym froncie rozładunkowym dodatków do paliw, stanowisku rozładunkowym barek, pompowni technologicznej, instalacji odzysku par benzyn VRU oraz z terenów utwardzonych, po ich podczyszczeniu, w projektowanym separatorze substancji ropopochodnych, poprzez projektowaną kanalizację, odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.

**I.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.)**

1. W ramach podejmowanych przez inwestora działań przewidzieć montaż oraz budowę:

a) naziemnych zbiorników, wykonanych ze stali i spawanego dna, w stalowych ścianach osłonowych, z zabezpieczeniem przed wyciekami i kontrolą szczelności, w tym:

- 4 zbiorników magazynowych oleju napędowego, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 10\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorników magazynowych oleju napędowego BIO, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 5\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorników magazynowych benzyny BS 98, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 3\ 200\ m^3$ ,
- 2 zbiorników magazynowych benzyny BS 95, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 5\ 000\ m^3$ ,
- zbiornika magazynowego toluenu, o osi pionowej, o poj. nie większej niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- zbiornika magazynowego ksylenu, o osi pionowej, o poj. nie większej niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorników magazynowych éstrów, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorników magazynowych metanolu, o osi pionowej, o poj. każdego z nich nie większej niż  $V = 3\ 200\ m^3$ ,

b) podziemnego, dwupłaszczyznowego, siedmiokomorowego zbiornika awaryjnego rozładunku i resztek, wykonanego ze stali, o osi poziomej i łącznej pojemności  $V = 75\ m^3$ , z systemem kontroli szczelności i izolacją antykorozyjną;

c) kolejowego frontu rozładunkowo – ekspedycyjnego, przeznaczonego do jednoczesnego, dwustronnego rozładunku 28 cystern kolejowych, o długości podstawowej 17 m wraz z torem dojazdowym i wagą;

d) stanowiska zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego - zlokalizowanego na szczelnej betonowej tacy, przeznaczonego do awaryjnego rozładunku autocystern oraz do rozładunku oleju opałowego lekkiego do zbiornika awaryjnego rozładunku, oleju opałowego i resztek;

e) autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw – przeznaczonego do rozładunku dodatków do benzyn i olejów napędowych do poszczególnych komór zbiorników „dodatków”;

f) stanowiska nalewczego autocystern na szczelnej, skanalizowanej i zadaszanej tacy betonowej, składającego się z 7 stanowisk nalewczych zlokalizowanych na 4 wysepkach (z możliwością dobudowania 5 wysepki). Stanowisko do nalewu każdego produktu wyposażać w m.in.: zawór odcinający z napędem pneumatycznym, filtrseparator, zawór zwrotny, przepływomierz, zawór sterujący, przeziernik, ramię nalewcze, ramię odprowadzenia par (1 szt. na 1 stanowisku nalewczym), itp.;

g) instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów, na którą składać się będą:

- 2 podziemne zbiorniki dodatków, o osi poziomej, o pojemności  $V = 60\ m^3$  każdy,
- 12 pomp waporowych nazbiornikowych zlokalizowanych w poszczególnych studzienkach nazbiornikowych,
- 22 moduły dozujące dodatki dla 6 strumieni, zlokalizowanych na stanowiskach nalewczych autocystern. Poziom dozowania 50+2.000 ppm.;

- h) 4 stanowisk rozładunkowych barek, na szczelnych, nie zadaszonych, skanalizowanych tacach betonowych;
  - i) instalacji odzysku par węglowodorów VRU, na szczelnej, skanalizowanej tacy betonowej, do której włączone zostaną:
    - wymienione w punkcie 1.3.1 litera a):
      - o zbiorniki magazynowe BS95,
      - o zbiorniki magazynowe BS98,
      - o zbiorniki magazynowe toluenu i ksylenu,
    - kolejowe stanowiska załadunkowo – ekspedycyjne,
    - stanowiska nalewcze autocystern,
    - zbiornik awaryjnego rozładunku;
  - j) pompowni technologicznej na szczelnej, skanalizowanej i zadaszonyj tacy, zagłębionej do ok. 2 m p.p.t., wyposażonej w agregaty pompowe, w ilości do 26 szt.;
  - k) instalacji przyjęcia, magazynowania i dozowania estrów on line przy nalewie autocystern;
  - l) instalacji ppoz., w tym zbiornika ppoz. o poj.  $V = 1400 \text{ m}^3$ ;
  - m) dróg wewnętrznych i placów o powierzchni ok. 1,23 ha;
  - n) budynku wielofunkcyjnego z kotłownią o powierzchni ok. 206  $\text{m}^2$ ;
  - o) wiaty magazynowej na sprzęt techniczny;
  - p) instalacji azotu;
  - q) przyłącza wody pitnej z sieci miejskiej;
  - r) przyłącza mocy;
  - s) przyłącza energetycznego;
  - t) kontenerowej stacji transformatorowej wyposażonej w jeden transformator olejowy o mocy 1000 kVA (lub alternatywnie dwa transformatory o mocy 630 kVA każdy, pracujące równolegle), o poziomie mocy akustycznej nie większej niż 90 dB;
  - u) kontenerowego agregatu prądowłórczego o mocy 1 000 kVA i poziomie mocy akustycznej nie większej niż 105 dB;
  - v) separatora ścieków deszczowych z piaskownikiem, osadnikiem;
  - w) sieci kanalizacji deszczowej z przyłączem do kanalizacji zewnętrznej o długości ok. 1700 m;
  - x) sieci kanalizacji sanitarnej z przyłączem do miejskiej kanalizacji sanitarnej o długości ok. 50 m;
2. Na kolejowym froncie rozładunkowo-ekspedycyjnym przewidzieć 4 główne kolektory spustowe,
  3. Kolejowy front rozładunkowo-ekspedycyjny, uszczelnić za pomocą materiałów izolacyjnych – geomembrany;
  4. Projektowane zbiorniki wyposażyć w system kontroli przecieków i automatyczny osprzęt do pomiaru ilości cieczy, zapobiegający ich przepelnieniu;
  5. Zastosować urządzenia do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzącej z operacji przetaczania produktów na stanowiskach kolejowego frontu rozładunkowo-ekspedycyjnego, stanowiskach rozładunkowych barek, stanowisku awaryjnego rozładunku resztek (wahadło gazowe),
  6. Zbiorniki magazynowe metanolu wyposażyć w urządzenia do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (wahadło gazowe);
  7. Do ogrzewania budynku wielofunkcyjnego przewidzieć kocioł o mocy do 250 kW, opalany lekkim olejem opałowym;
  8. Przewidzieć odprowadzanie ścieków bytowych poprzez projektowaną kanalizację do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej;
  9. Przewidzieć odprowadzanie wód opadowych i roztopowe z powierzchni projektowanych dachów bezpośrednio do gruntu na terenie należącym do inwestora;
  10. Przewidzieć odprowadzanie zanieczyszczonych wód z płukania instalacji dozowania środka pianotwórczego, awaryjnego wycieku wody do studzienki bezodpływowej;



11. Przewidzieć odprowadzanie, wód opadowych i roztopowych zanieczyszczonych substancjami pochodzącymi z ewentualnych wycieków zebranych w szczelnych tacach na autocysternowych stanowiskach nalewczych, stanowisku zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego, autocysternowym froncie rozładunkowym dodatków do paliw; stanowisku rozładunkowym barek, pompowni technologicznej, instalacji odzysku par benzyn VRU oraz z terenów utwardzonych, po ich podczyszczeniu, w projektowanym separatorze substancji ropopochodnych, poprzez projektowaną kanalizację do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej;
12. Określić warunki i sposób zagospodarowania niezanieczyszczonych mas ziemnych, wydobytych w trakcie robót budowlanych i planowanych do wykorzystania, do celów budowlanych, w stanie naturalnym, na terenie, na którym zostały wydobyte w związku z realizacją inwestycji.

**II. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1 cyt. wyżej ustawy o oś**

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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 (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.).

**III. Załącznik nr 1 do decyzji stanowi Charakterystyka przedsięwzięcia.**

### UZASADNIENIE

Pan Andrzej Bąkała, pełnomocnik Spółki Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o., wnioskiem bez numeru z dnia 09.09.2016r., który wpłynął do Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle dnia 12.09.2016r., przekazany tuż organowi wg właściwości przez Prezydenta Miasta Kędzierzyn-Koźle przy piśmie nr OSR.6220.32.2016 z dnia 16.09.2016r., zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na cyt.: „**Budowie Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle**”.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.), do wniosku dołączono:

- Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia (KIP) wraz zapisem elektronicznym (płyta CD);
- kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wykaz działek ewidencyjnych;
- pełnomocnictwo udzielone Panu Andrzejowi Bąkałemu,
- wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedłożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawierał braki formalne, w związku z tym, tut. organ pismem nr WOŚ.4203.1.2016.MSe.1 z dnia 23.09.2016r. wezwał inwestora do jego uzupełnienia, w trybie art. 64 ustawy z dnia 14

czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r., poz. 23), zwanej dalej ustawą Kpa.

Uzupełnienia dokonano przy piśmie nr AB/0410/2016 z 04.10.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 07.10.2016r.).

W dniu 13.10.2016r. informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)). Nr karty 483/2016.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym (działka nr 497/3), co w myśl zapisów art. 75 ust. 6 ustawy z 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.), oznacza, że właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z:

- § 3 ust. 1 pkt 35 - instalacje do dystrybucji ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego;
- § 3 ust. 1 pkt 36 - instalacje do podziemnego magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, gazów łatwopalnych oraz innych kopalnych surowców energetycznych, inne niż wymienione w pkt 36a i § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 20 m<sup>3</sup> oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m<sup>3</sup>;
- § 3 ust. 1 pkt 37 - instalacje do naziemnego magazynowania ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, gazów łatwopalnych oraz innych kopalnych surowców energetycznych, inne niż wymienione w w § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 10 m<sup>3</sup> oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m<sup>3</sup>, a także niezwiązanych z dystrybucją instalacji do magazynowania stałych surowców energetycznych;
- § 3 ust. 1 pkt 52 - zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 1 ha na obszarach innych niż objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy,
- § 3 ust. 1 pkt 79 - sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową oraz przyłączy do budynków

rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71), zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren inwestycji objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle, przyjętym uchwałą nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003r. (dalej mpzp). Zgodnie z ustaleniami ww. planu teren inwestycji znajduje się w granicach jednostki planistycznej Kłodnica oznaczonej symbolem D oraz w obszarze oznaczonym symbolami:

- UW-1 – teren usługowo-wytwórczy – Centrum Logistyczne,
- KH – teren komunikacji wodnej,

- KK – teren komunikacji kolejowej,
- KG-1 – drogi publiczne klasy drogi głównej o minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających dla odcinków noworealizowanych 35 m

Zgodnie z zapisami § 148 cyt. wyżej mpzp, na terenach oznaczonych symbolami przeznaczenia UW-1 dopuszcza się lokalizowanie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których cyt. „obowiązek sporządzenia raportu może być wymagany”, zgodnie z funkcją terenu. Ponadto treść § 149 ust. 1 pkt 3) i 5) wskazuje, że tereny oznaczone symbolem UW-1 przeznaczone są między innymi do realizacji **składow, magazynów i baz oraz stacji paliw.**

Ponadto z zapisów § 150 pkt 4) oraz § 155 ust. 3 pkt 3) mpzp wynika zakaz odprowadzania, ścieków do gruntu lub do wód powierzchniowych i gruntowych oraz konieczność wyposażenia instalacji służącej do odprowadzania wód opadowych i roztopowych w urządzenia podczyszczające.

Przedmiotowe przedsięwzięcie spełnia powyższe wymogi, tym samym, w myśl zapisów art. 80 ust. 2 ustawy ooś stwierdzono, że lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami ww. mpzp.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, to zgodnie z brzmieniem art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania, w tym o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów (art. 10 Kpa) strony informowane były w formie zawiadomień, wywieszanych na okres 14 dni.

Wykaz stron postępowania stanowi załącznik do wniosku z dnia 09.09.2016r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle”, uzupełniony przy piśmie nr MP/2802/2017 z dnia 28.02.2017r., znajdujący się w aktach sprawy.

Zawiadomienia kierowane do stron wywieszano:

- na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Miasta Kędzierzyn-Koźle (tablice: Wydziału Organizacyjnego oraz Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa),
- w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia przy ulicach: Portowej, Szymanowskiego, Kłodnickiej

oraz publikowano w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ustawy ooś, tut. organ, pismem nr WOOŚ.4203.1.2016.MSe.4 z dnia 13.10.2016r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kędzierzynie-Koźlu (dalej PPIS w K-Koźlu) z prośbą o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu.

PPIS w K-Koźlu, w piśmie nr NZ.4315.38.2016.MJ z 27.10.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 02.11.2016r.), wyraził opinię o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W piśmie nr WOOŚ.4203.1.2016.MSe.5 z dnia 08.11.2016r., tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa.

Po przeanalizowaniu uwarunkowań określonych w art. 63 ustawy ooś oraz biorąc pod uwagę stanowisko PPIS w Kędzierzynie-Koźlu, postanowieniem nr WOOŚ.4203.1.2016.MSe.6 z 08.11.2016r. tutejszy organ nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego pn. „Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle”, wskazując na konieczność sporządzenia raportu w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na: powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, na terenach chronionych, środowisko gruntowo-wodne, kwestii zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności przedsięwzięcia na klęski żywiołowe, możliwości wystąpienia awarii.

Informację o ww. postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 09.11.2016r., nr karty 518/2016.

Równocześnie postanowieniem nr WOOS.4203.1.2016.MSe.10 z 07.12.2016r. organ zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu.

Przy piśmie nr MP/2712/2016 z 27.12.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 29.12.2016r.), pełnomocnik Spółki Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o., złożył raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem nr WOOS.4203.1.2016.MSe.13 z 03.01.2017r. organ podjął zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w piśmie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.16 z dnia 03.01.2017r. poinformował o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa.

Po analizie treści przedłożonych materiałów w piśmie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.17 z dnia 23.01.2017r. wezwano pełnomocnika inwestora, do uzupełnienia dokumentacji.

Przy pismach: bez numeru z 14.02.2017r., nr MP/2802/2017 z dnia 28.02.2017r. oraz z dnia 06.03.2017r. Inwestor przekazał uzupełnienie do raportu i poinformował o zmianie w danych ewidencyjnych działki 1049/15, która została podzielona na działki: 1049/20, 1049/21, 1049/22.

Po analizie złożonych wyjaśnień ponownie wezwano o uzupełnienie dokumentacji (pismo nr WOOS.4203.1.2016.MSe.18 z 09.03.2017r.). Przy piśmie nr MP/3003/2017 z 31.03.2017r. Inwestor przekazał uzupełnienie do raportu.

Działając zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś, pismem nr WOOS.4203.1.2016.MSe.19 z dnia 12.04.2017r., organ wystąpił do PPIS w Kędzierzynie-Koźlu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informację o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 12.04.2017r., nr karty 302/2017.

Jednocześnie, zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy o oś, organ podał do publicznej wiadomości, w formie zawiadomienia (nr WOOS.4203.1.2016.MSe.22 z dnia 12.04.2017r.), informacje o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii;
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło, zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy o oś:

- ✓ na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu oraz Urzędzie Miasta Kędzierzyn-Koźle,
- ✓ na stronie BIP RDOŚ w Opolu,
- ✓ poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia w rejonie ulic: Kłodnickiej, Portowej, Szymanowskiego.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tuł. urzędu, wpłynęły uwagi i wnioski Samorządu Mieszkańców Osiedla Kłodnica oraz mieszkańców Osiedla Kłodnica. Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia, wynikającego z ustawy o oś, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w terminach określonych w art. 35 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, w piśmie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.23 z dnia 24.05.2017r. po raz kolejny powiadomiono pełnomocnika o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach przewidzianych w przywołanym wyżej przepisie.

Przy piśmie nr MP/2605/2017 z 30.05.2017r., Inwestor przedłożył wyjaśnienia do uwag mieszkańców Osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu.

W związku z przedłożeniem przy ww. piśmie dodatkowych informacji, tut. organ pismem nr WOOS.4203.1.2016.MSe.24 z dnia 31.05.2017r., przekazał przedmiotowe materiały PPIS w Kędzierzynie-Koźlu, celem ewentualnego ich uwzględnienia będącej w trakcie przygotowywania opinii.

W dniu 13.06.2017r., do RDOŚ w Opolu wpłynęło pismo nr NZ.4315.38.16.2017.MJ z dnia 12.06.2017r. PPIS w Kędzierzynie-Koźlu, opiniujące pozytywnie, bez uwag środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Równocześnie w piśmie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.25 z 13.06.2017r. RDOŚ w Opolu zwrócił się do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu (dalej ZDW w Opolu) o informację na temat planowanej modernizacji ul. Kłodnickiej oraz planowanej/możliwej organizacji ruchu na tej drodze. W odpowiedzi na powyższe ZDW w Opolu, przy piśmie WD.4042.11.2017 z dnia 14.06.2017r. wskazał, że w bieżącym roku planowana jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 423 ul. Kłodnickiej, na odcinku o długości 800m tj. od projektowanego skrzyżowania z drogą dojazdową do terminala do granicy miasta Kędzierzyn-Koźle (odcinek w kierunku Januszkowic).

Przy pismach: nr MP/1406/2017 i nr MP/1406/1/2017 z dnia 14.06.2017r., Inwestor przekazał dodatkowe wyjaśnienia i poinformował o zmianie w danych ewidencyjnych, działki 1049/20, która została podzielona na działki: 1049/23, 1049/24, 1049/25.

Równocześnie w piśmie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.26 z 14.06.2017r. poinformowano strony o możliwości wypowiedzenia się zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego.

Ponadto w piśmie bn. z dnia 23.06.2017r. Rada Osiedla Kłodnica, reprezentowana przez przewodniczącą Zarządu Osiedla Kłodnica, Panią Ewę Buzo-Dziedzic przekazała kolejne uwagi do raportu. Pomimo, iż uwagi te zostały przekazane po upływie wyznaczonego terminu, do ich treści ustosunkowano się w dalszej części uzasadnienia.

#### Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, co następuje.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa terminala płynnych produktów masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle. Przedsięwzięcie będzie realizowane w dwóch etapach (Etap I i II), przy czym Etap II będzie kontynuowany dopiero w przypadku wzrostu popytu na olej napędowy, benzynę BS 98 oraz estry metylowe.

Zakres poszczególnych etapów został wskazany w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej załącznik nr 1 do przedmiotowej decyzji.

Projektowane przedsięwzięcie realizowane będzie w Kędzierzynie-Koźlu na działkach o nr ew.:

- 1049/24, 1050/3, 1048/2 przeznaczonych pod budowę terminala
- 1049/24, 1051/2, 1052/1, 1053/2, 551/1, 550/1, 557/1, 557/5, 547/1, 550/2, 551/2, **497/3 (teren zamknięty PKP)** przeznaczonych pod budowę dojazdowych torów kolejowych.

Teren projektowanego terminala jest obecnie nieużytkowany, znajdują się na nim przeznaczone do rozbiórki budynki, niewykorzystywane i zniszczone tory kolejowe. Częściowo teren ten pokryty jest roślinnością synantropijną.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbiórkę istniejących obiektów budowlanych i demontaż torów;
- budowę parku zbiorników magazynowych, naziemnych o osi pionowej z dachem stałym dla I i II Etapu;
- budowę zbiornika dodatków do ON i ON Bio;
- budowę zbiornika dodatków do benzyn BS95 i BS98;
- budowę zbiornika awaryjnego rozładunku i resztek;
- budowę kolejowego frontu rozładunkowo – ekspedycyjnego;

- budowę stanowiska zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego;
- budowę autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw;
- budowę stanowiska nalewczego autocystern;
- montaż instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów;
- montaż instalacji odzysku par węglowodorów VRU;
- budowę pompowni technologicznej;
- budowę stanowisk rozładunkowych barek;
- montaż instalacji przyjęcia, magazynowania i dozowania estrów on line przy nalewie autocystern.

Projektowany kolejowy front rozładunkowo-ekspedycyjny, o długości podstawowej 17 m wraz z torem dojazdowym i wagą, przeznaczony będzie do jednoczesnego, dwustronnego rozładunku 28 cystern kolejowych.

Planowane w ramach przedsięwzięcia stanowiska rozładunkowe barek docelowo przystosowane będą do przyjęcia ok. 735 barek w ciągu roku, ze zbiornikami mieszczącymi:

- 2000 Mg benzyn silnikowych i oleju napędowego (ok. 596 barek);
- 500 Mg pozostałych produktów tj. metanolu, toluenu, ksylenu i estrów (ok. 139 barek).

Przewidywany całkowity obrót roczny dla wszystkich produktów, po zrealizowaniu II etapu przedsięwzięcia to 2.500.000 Mg/rok, co w rozbięciu na poszczególne produkty wyniesie:

- metanol lub glikol etylenowy i glikol propylenowy: 60 000 Mg/rok,
- oleje napędowe: 1.932.000 Mg/rok,
- benzyny silnikowe: 484.000 Mg/rok,
- toluen 12 000 Mg/rok;
- ksyleny 12 000 Mg/rok,
- estry kwasów tłuszczowych jako komponent oleju napędowego w ilości wynikającej z technologii; przyjęto 100 000 Mg/rok.

Możliwa jest zamiana obrotu toluenem lub ksylenem na obrót innymi produktami o niższej prężności par (w temperaturze 20 °C), co nie zmieni zakresu oddziaływania przedsięwzięcia.

Moga to być np.:

- paliwo lotnicze typu JET A-1,
- lekki olej opałowy,
- oleje silnikowe lub przemysłowe,
- glikole propylenowy i/lub etylenowy,
- etylobenzen i in.

W przedłożonym na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano:

- **Wariant W1** (wnioskowany do realizacji) – obejmujący ww. elementy, w tym budowę naziemnych zbiorników magazynowych benzyny silnikowej z dachem stałym.
- **Wariant W2** (alternatywny) – obejmujący budowę naziemnych zbiorników magazynowych benzyny silnikowej, z dachem pływającym.

Dokonując analizy wariantów technologicznych przedsięwzięcia, wnioskodawca rozpatrywał dla benzyn silnikowych - budowę w miejsce zbiorników z dachem stałym połączonych „wahadłem gazowym” dla dużego oddechu i jednostką VRU dla małych oddechów – zbiorników z dachem pływającym, z podwójnym uszczelnieniem, o identycznej objętości. Obydwa rozwiązania są dopuszczalne z punktu widzenia obowiązujących przepisów prawa. Jednak, na etapie eksploatacji, wariant przyjęty do realizacji będzie powodował całkowitą emisję węglowodorów, ze zbiorników magazynowych, na poziomie o około 60% niższym niż w przypadku wariantu alternatywnego. W pozostałym zakresie,

zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie obydwu wariantów jest porównywalne.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, biorąc pod uwagę argumenty inwestora oraz fakt, że wariant wskazany przez inwestora jest jednocześnie wariantem korzystniejszym dla środowiska w niniejszej decyzji, organ określił warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W1, wnioskowanym do realizacji.

W toku prowadzonego postępowania tuż organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska i stwierdził co następuje.

#### **Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji:**

##### **• w zakresie poziomu zużycia wody i innych surowców**

Ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii związana będzie głównie z etapem realizacji przedsięwzięcia tj. usunięciem drzew, budową zaplecza budowy, budową obiektów inżynierskich – infrastruktury towarzyszącej, budową poszczególnych elementów terminala oraz wykonaniem prac wykończeniowych.

W ramach zapewnienia stabilnej i bezawaryjnej pracy terminala, wszystkie rurociągi wraz z armaturą i osprzętem, przed oddaniem do użytkowania, poddane zostaną próbie na wytrzymałość i szczelność (wyjątek będą stanowiły rurociągi spustowe, bezciśnieniowe) - **punkt I.2.16 niniejszej decyzji**, co będzie także związane z koniecznością zużycia wody.

Sumarycznie na potrzeby realizacji inwestycji przewiduje się zużycie m.in.:

- stali ok. 4000Mg;
- farb ok. 15 Mg;
- masy betonowej ok. 3000 Mg;
- wody ok. 500 m<sup>3</sup>;
- energii elektrycznej ok. 1,0 MWh;
- oleju napędowego ok. 50 Mg.

##### **• na środowisko gruntowo-wodne**

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że na terenie planowanego przedsięwzięcia w roku 2013 zostały wykonane badania geotechniczne gruntu i wody. We wszystkich próbkach gruntu oraz w pobranych próbkach wody przeanalizowano zawartość substancji ropopochodnych (oleje mineralne oraz benzyny), jednopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (BTEX – benzen, toluen, etylobenzen, ksylen) oraz metali (Fe, Cd, Cr, Cu, Ni, Pb, Zn). Wyniki analiz próbek gruntów wykazały podwyższone wartości w zakresie metali (żelazo, chrom, nikiel, cynk i ołów) oraz olejów mineralnych w odniesieniu do standardów, jakości gleby i ziemi określonych w obowiązującym w dacie wykonywania przedmiotowych badań, rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165 poz. 1359).

W wodach podziemnych zanotowano podwyższone stężenia chlorków, azotanów oraz cynku i substancji ropopochodnych w odniesieniu do standardów, jakości wody określonych w obowiązującym w dacie wykonywania przedmiotowych badań, rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143 poz.896). Ponadto wyniki analiz laboratoryjnych przeprowadzonych dla osadów rzecznych wskazały na obecność metali (głównie cynku, kadmu i miedzi), w stężeniach przekraczających standardy jakości gleby i ziemi dla grupy C, dla głębokości od 0÷0,2 m., określonych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002r.

W lipcu 2016r. ponownie wykonano badania gruntu. Wyniki analiz laboratoryjnych wykazały przekroczenia obowiązujących wówczas standardów jakości gleby i ziemi (zapisanych w ww. rozporządzeniu z 9 września 2002r.), w odniesieniu do baru i ołowiu, w dwóch miejscach poboru próbek. Próbkę wód podziemnych zawierały nadal metale (kadm, molibden, nikiel, selen, wanad, cynk i sód) oraz fenole w stężeniach przekraczających wartości dla Klasy III jakości wód podziemnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21

grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. poz. 85).

W związku z wejściem w życie, z dniem 5 września 2016r., nowego rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. nr 165, poz. 1359) przedstawione wyżej wyniki badań nie pozwalają jednoznacznie stwierdzić czy, na przewidzianym pod przedsięwzięcie terenie, występują przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi. Biorąc pod uwagę powyższe, tut. organ, w niniejszej decyzji (punkt 1.2.3), zobowiązał inwestora, do przedłożenia, przed przystąpieniem do prac ziemnych, wyników badań jakości gleby i ziemi, wykonanych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami tj. z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. poz. 1359). Równocześnie RDOŚ w Opolu wskazał, że dopuszcza kontynuację prac ziemnych związanych z realizacją przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, jeżeli uzyskane wyniki badań nie potwierdzą przekroczenia dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko w glebie lub ziemi, określonych w ww. nowym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016r. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych zawartości substancji powodujących ryzyko w glebie i ziemi, RDOŚ w Opolu dopuścił podjęcie prac ziemnych po uzyskaniu, przez Inwestora dokumentu potwierdzającego zakończenie działań naprawczych, na przedmiotowym terenie.

Równocześnie należy podkreślić, że zapisy §3 ust. 2 nowego rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 września, wyłączają spod jego wymogów grunty pod wodami. Tym samym RDOŚ w Opolu odstąpił od nakładania obowiązku wykonania badań jakości tych gruntów.

Ponadto, jak wynika z treści przedłożonych materiałów, planowane obiekty tj. zbiorniki magazynowe, budynek wielofunkcyjny oraz inne elementy terminala jak np. pompownie, rurociągi technologiczne, pompownie ppoż. i nawierzchnie utwardzone będą wymagały posadowienia na fundamentach, co wiąże się z koniecznością wykonania wykopów. W konsekwencji prowadzenia prac ziemnych dojdzie do trwałego przekształcenia pokrywy glebowej w miejscu wykonywania tych prac. Prace ziemne mogą wywołać zmiany cech fizykochemicznych wierzchniej warstwy gleby związane z utratą składników organicznych oraz zmiany stosunków powietrznych. W przypadku słabej nośności gruntu rodzimego może zajść potrzeba lokalnej wymiany gruntu w celu ustabilizowania podłoża.

W związku z tym, że wykorzystane maszyny będą bardzo ciężkie, najprawdopodobniej dojdzie do lokalnego i mechanicznego zagęszczenia gleby.

W celu ochrony powierzchni ziemi (w tym również przed migracją zanieczyszczeń pochodzących z ewentualnych wycieków paliw lub płynów eksploatacyjnych z pojazdów oraz maszyn budowlanych), w punktach: 1.2.6 do 1.2.9, 1.2.11 do 1.2.14 niniejszej decyzji określono szczegółowe warunki realizacji przedsięwzięcia, dotyczące między innymi:

- sposobu prowadzenia prac przygotowawczych,
- właściwej lokalizacji i zabezpieczenia zapleczy budowy, miejsc składowania materiałów, odpadów, innych placów technicznych,
- przechowywania substancji chemicznych (paliwa, oleje, rozpuszczalniki, substancje czyszczące itp.) i gromadzenia odpadów.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia, powstawać będą odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne, w tym m.in. odpady budowlane, odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02, odpady komunalne, tj. przede wszystkim odpady z grup:

- ✓ 15 (odpady opakowaniowe, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne),
- ✓ 17 (odpady z betonu oraz gruz betonowy, odpady z remontów i przebudowy dróg, odpady żelaza i stali).

Odpady magazynowane będą czasowo, w odległości min. 25 m od nabrzeża, w szczelnych pojemnikach z tworzywa sztucznego, zamykanych kontenerach, na terenie zaplecza budowy, w wydzielonej części wiaty technicznej, zabezpieczonej (utwardzonej) przed



migracją zanieczyszczeń w głąb profilu glebowego - **punkt 1.2.12 do 1.2.14 niniejszej decyzji.**

Wszystkie powstające na etapie realizacji odpady, sukcesywnie przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwiania przez upoważnione jednostki, posiadające stosowne uprawnienia.

W celu ochrony warstwy powierzchniowej gleby, magazynowanie wszelkich niezbędnych na etapie realizacji materiałów oraz elementów wyposażenia, odbywać będzie się wyłącznie na terenach o nawierzchni utwardzonej - **punkt 1.2.6 decyzji.**

Oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne na etapie budowy związane będzie głównie z organizacją budowy oraz jej zaplecza.

Potencjalne zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych oraz podziemnych, wiąże się również z ryzykiem zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego substancjami, w tym ropopochodnymi (np. w wyniku niekontrolowanych wycieków paliw czy olei smarowych z silników maszyn budowlanych, wykorzystywanych przy budowie terminala lub w konsekwencji niewłaściwie magazynowanych odpadów, w szczególności niebezpiecznych). W związku z powyższym, prace realizacyjne wykonywane będą z użyciem wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu (poddawanego systematycznym przeglądom technicznym). Bazy materiałowe i sprzętowe, place magazynowe, miejsca przechowywania substancji niebezpiecznych oraz magazynowania odpadów, lokalizowane będą w odległości nie mniejszej niż 25 m od nabrzeża - **punkt 1.2.8 niniejszej decyzji.** Ewentualne zanieczyszczenia związane z awaryjnym wyciekiem substancji ropopochodnych do gruntu, będą natychmiast likwidowane z użyciem niezbędnych sorbentów do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), a zanieczyszczony grunt zostanie usunięty i przekazany jako odpad niebezpieczny do unieszkodliwiania - **punkt 1.2.11 niniejszej decyzji.**

Jak wynika z uzupełnienia do raportu (str. 23), w ramach prac realizacyjnych przewiduje się przebudowę (lub w szczególnych przypadkach budowę) konstrukcji nabrzeża dla basenu III (m.in. rozbiórka istniejących konstrukcji, wykonanie płyty nabrzeża). Ww. prace będą miały wpływ na elementy fizykochemiczne wód takie jak:

- warunki termiczne - zmiany spowodowane mogą być okresowym zanieczyszczeniem wód ziemią, resztkami gruzu budowlanego zalegającymi na placu budowy, co spowoduje zmętnienie wód Kanału. Oddziaływanie to będzie miało charakter okresowy, krótkotrwały i ustąpi w krótkim okresie po zakończeniu prac;
- warunki natlenienia - w wyniku przedostania się do wód Kanału: ziemi, resztek tynku lub gruzu budowlanego zalegającego na placach budowy. Zwiększenie ilości zawiesiny w wodzie doprowadzić może do obniżenia zawartości tlenu rozpuszczonego i pogorszenia warunków tlenowych. Będzie to jednak chwilowa zmiana, która ustąpi w krótkim okresie po zakończeniu prac.

Równocześnie z przedłożonych dokumentów wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie spowoduje:

- ingerencji w zachowanie przepływu nienaruszalnego rzeki;
- przerwania ciągłości morfologicznej cieku;
- zmiany ukształtowania koryta rzeki zarówno w profilu podłużnym, jak też w przekroju poprzecznym;
- zmiany stanu chemicznego JCW, z uwagi na zaprojektowane sposoby ochrony wód, zarówno w trakcie realizacji inwestycji w postaci np. uszczelnionych terenów zaplecza budowy, jak i jej eksploatacji poprzez np. opracowanie procedury ograniczenia wycieku paliwa (w przypadku awarii) przy przeladunku z barek.

Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, zawartym w piśmie nr ZP-12/192/17/TJU/2722 z 09.02.2017r., część inwestycji położona jest na terenie zalewowym wodą powodziową o prawdopodobieństwie przewyższenia  $p=0,2\%$  (raz na 500 lat) lecz nie wymaga uzyskania decyzji Dyrektora RZGW w Gliwicach

zwalniającej z zakazów art. 40 i art. 881 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2015r., poz. 469, ze zm.).

#### • **powietrze atmosferyczne**

W trakcie trwania prac budowlano-montażowych, mogą wystąpić negatywne oddziaływania mające wpływ na stan powietrza atmosferycznego. Źródłem emisji na etapie robót budowlanych będą:

- pojazdy silnikowe - samochody ciężarowe, koparki, dźwigi, maszyny budowlane tj. związany z ich pracą proces spalania paliw,
- procesy spawania.

Duża intensywność oddziaływania na środowisko będzie miała miejsce przy transporcie elementów terminala oraz materiałów budowlanych. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia negatywnych oddziaływań w związku z:

- emisją zanieczyszczeń gazowych, głównie NO<sub>x</sub>, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie, zarówno bezpośrednio na placu montażowym, jak i w ich sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały,
- emisją pyłów, wynikającą z transportu i wykorzystania na budowie materiałów (w tym sypkich i pylistych) oraz intensywniejszego ruchu pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

Emisja pyłu ze względu na szereg źródeł mogących ją powodować będzie występowała w ciągu całego etapu budowy, różne będzie natomiast jej nasilenie uzależnione od prowadzonych w danej chwili czynności.

W procesie spawania elementów terminala, do atmosfery emitowany będzie dym spawalniczy stanowiący mieszaninę drobno dyspersyjnych cząstek stałych oraz różnych gazów. Skład pyłu spawalniczego uzależniony będzie od metody spawania, rodzaju spawanych materiałów oraz parametrów technologicznych spawania.

Uwzględniając jednak, charakter prac budowlanych oraz czas realizacji planowanego przedsięwzięcia, krótkotrwały charakter oddziaływań (ww. uciążliwości ustaną wraz z zakończeniem prac budowlano-montażowych), ocenia się, że realizacja inwestycji nie przyczyni się do trwałego pogorszenia stanu powietrza atmosferycznego.

#### • **klimat akustyczny**

Najbliżej położonymi terenami chronionymi akustycznie są:

- od strony północno-wschodniej w odległości ok. 230 m od terenu inwestycji – teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej przy ul. Kłodnickiej, w mpzp oznaczony jako *D-MWNU – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej i usług nieuciążliwych*,
- od strony południowo-zachodniej w odległości ok. 230 m od terenu inwestycji – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej przy ul. Marynarskiej, w mpzp oznaczony symbolem *D-MWU – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług nieuciążliwych*. Ponadto przy ul. Marynarskiej (działka nr 1049/13), na terenie przemysłowym *D-UW-1*, znajduje się budynek mieszkalny, oddalony od terenu inwestycji o ok. 160 m;
- od strony południowej w odległości ok. 170 m od terenu inwestycji – tereny zieleni, w tym ogródków działkowych, w mpzp oznaczony jako *D-ZP – tereny zieleni parkowej*. Z uwagi na niewykorzystywanie tego terenu, zgodnie z jego funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nim dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, w tym również na w trakcie prac rozbiórkowych, okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, urządzeń i innych maszyn, a także przejazdami pojazdów transportujących materiały i urządzenia.

Hałas powstający na etapie realizacji będzie krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Ocenia się, że uciążliwość akustyczna pochodząca z placu budowy nie obejmie swym zasięgiem żadnych obiektów mieszkalnych. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a ich czas trwania jest relatywnie krótki.

- **zdrowie i życie ludzi oraz dobra materialne**

Projektowany terminal płynnych produktów masowych zostanie zlokalizowany w Porcie Kędzierzyn-Koźle. Teren ten jest obecnie nieużytkowany, znajdują się na nim przewidziane do rozbiórki budynki, roślinność synantropijna oraz niewykorzystywane i zniszczone tory kolejowe.

W planowanej lokalizacji nie występują żadne obiekty mieszkaniowe czy udokumentowane złoża surowców naturalnych.

Wzmożony ruch powodowany przez środki transportu dostarczające urządzenia i materiały budowlane na plac budowy może mieć negatywny wpływ na stan techniczny dróg, którymi będzie odbywać się transport. Oddziaływanie będzie krótkotrwałe (czas budowy). Poza ww. oddziaływaniem nie przewiduje się wystąpienia innych oddziaływań inwestycji na dobra materialne.

Etap realizacji terminala może tymczasowo i krótkotrwałe wpłynąć na pogorszenie jakości i standardu życia pobliskich mieszkańców. W związku z prowadzonymi pracami budowlanymi dojdzie do zwiększenia emisji hałasu w pobliżu planowanego przedsięwzięcia oraz lokalnie do wzrostu zapylenia powietrza; zaś w wyniku wzmożonego ruchu samochodowego do podwyższenia emisji spalin. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe i odwracalne.

- **krajobraz i zabytki**

Na działce 1049/24 obręb Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu (miejsce realizacji planowanego przedsięwzięcia), usytuowane są budynki, które znajdują się w Gminnej i Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków: zespół obiektów Portu Koźle usytuowanych na północ od ulicy Marynarskiej, złożony z basenów portowych i budynków administracyjno-gospodarczych. Ponieważ teren przedsięwzięcia jest położony w strefie B ochrony konserwatorskiej, projekt budowlany należy uzgodnić z właściwym konserwatorem zabytków.

- **flora, fauna i siedliska przyrodnicze**

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono szereg inwentaryzacji przyrodniczych i analiz wpływu przedsięwzięcia na florę i faunę.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na przekształconym przez działalność człowieka obszarze. W rejonie inwestycji nie wykazano obecności siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono również gatunków chronionych prawem krajowym oraz uznanych za zagrożone. Szata roślinna reprezentowana jest wyłącznie przez synantropijną roślinność, wśród której prym wiodą rośliny ruderalne. Przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu nie będą miały istotnego negatywnego oddziaływania na zasoby zbiorowisk roślinnych oraz różnorodność gatunkową roślin naczyniowych, mszaków, grzybów wielkoowocnikowych i porosty w skali lokalnej i regionalnej na etapie budowy.

Ssaki występujące na terenie przeznaczonym pod inwestycję zalicza się do gatunków synantropijnych i synantropizujących się, które nauczyły się sztuki przetrwania w warunkach nasilonej antropopresji, nawet w warunkach miejskich. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na nietoperze. Ssaki te nie posiadają na badanym terenie kolonii rozrodczych ani kryjówek. Obszar inwestycji stanowi jedynie fragment ich terytoriów łowieckich.

Faza budowy wiąże się z fizycznym zniszczeniem części siedlisk dla ptaków lęgowych, jednak straty wynikłe z tego powodu będą znikome. Poszczególne pary znajdują w kolejnym sezonie siedliska zastępcze w sąsiedztwie inwestycji. Należy zatem stwierdzić, że utrata siedlisk, która nastąpi w wyniku realizacji inwestycji będzie miała jedynie punktowy wpływ na funkcjonowanie wymienionych gatunków na tym obszarze, jednak w skali lokalnej, regionu i kraju pozostanie bez znaczenia dla ich przetrwania.

W celu zapobieżenia niszczeniu miejsc lęgowych, termin wycinki drzew i krzewów został określony w **punkcie 1.2.17 decyzji**, poza okresem lęgowym ptaków tj. w terminie od 1 października do końca lutego. W przypadku konieczności przeprowadzenia wycinki w trakcie okresu lęgowego należy stwierdzić, czy w roślinności podlegającej likwidacji bądź niszczeniu znajdują się gniazda ptaków.

W granicach inwentaryzowanego obszaru brak jest zbiorników rozrodczych płazów, a zatem jakiegokolwiek działania związane z inwestycją nie wpłyną znacząco na populację ropuchy szarej. Zwierzęta te bytujące stale lub okresowo na analizowanym terenie rozmnażają się poza jego granicami i obszar ten nie ma dla nich decydującego o przetrwaniu znaczenia. Wskazane w punkcie 1.2.19 decyzji czynności t.j. regularna kontrola wykopów, bieżące odławianie zwierząt i ich przemieszczanie w bezpieczne miejsca poza obszarem prowadzonych prac, mają na celu zabezpieczenie środowiska życia płazów.

- **formy ochrony przyrody**

Projektowany terminal płynnych produktów masowych będzie realizowany na terenie całkowicie przekształconym przez człowieka (istniejące baseny portowe, zrujnowane budynki do rozbiórki, roślinność synantropijna oraz niewykorzystywane i zniszczone tory kolejowe), poza obszarami o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w tym poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody, a zatem nie będzie na nie negatywnie oddziaływać.

#### Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie ewentualnej likwidacji:

Na etapie likwidacji terminala przewiduje się wystąpienie oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do atmosfery i emisją hałasu. Związane one będą z ruchem pojazdów i pracami demontażowymi. Natężenie oddziaływań będzie podobne jak na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne na etapie likwidacji przedsięwzięcia związane będzie głównie z organizacją placu budowy, jego zaplecza i demontażem terminala.

Potencjalne zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych oraz podziemnych, wiązać się będzie z ryzykiem zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego substancjami, w tym ropopochodnymi (np. w wyniku niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych z demontowanych instalacji i urządzeń oraz z silników maszyn budowlanych, wykorzystywanych przy rozbiórce terminala). Ewentualne zanieczyszczenia związane z awaryjnym wyciekami wszelkich substancji do gruntu, będą natychmiast likwidowane z użyciem niezbędnych sorbentów do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów), a zanieczyszczony grunt zostanie usunięty i przekazany jako odpad niebezpieczny do unieszkodliwienia.

#### Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji:

- **w zakresie zużycia wody i innych surowców**

W fazie eksploatacji inwestycji wystąpi pobór wody na potrzeby socjalno-bytowe i do celów przeciwpożarowych. Podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę będzie wodociąg miejski miasta Kędzierzyn-Koźle.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się szacunkowe zużycie m.in.:

- ciepła ok. 3000 GJ/rok,
- wody ok. 600 m<sup>3</sup>/rok;
- energii elektrycznej ok. 1000 MWh/rok.

- **środowisko gruntowo-wodne**

W trakcie normalnych warunków eksploatacji przedsięwzięcia, nie prognozuje się występowania istotnych negatywnych oddziaływań na powierzchnię ziemi i gleby. Mogą one nastąpić w sytuacjach awaryjnych, w przypadku nieszczelności lub uszkodzenia elementów terminala.

W ramach planowanego przedsięwzięcia, w celu ochrony powierzchni ziemi i gleby przewiduje się m.in.:

- magazynowanie wszystkich produktów (metanol lub glikol etylenowy i glikol

- propylenowy, oleje napędowe, benzyny silnikowe, toluen, ksyleny, estry kwasów tłuszczowych) w szczelnych zbiornikach – **punkt 1.2.22 niniejszej decyzji**,
- rozładunek autocystern oraz rozładunek oleju opałowego lekkiego na szczelnej betonowej tacy - **punkt 1.2.24 niniejszej decyzji**,
- rozładunek barek na 4 stanowiskach rozładunkowych, zlokalizowanych na szczelnych, skanalizowanych tacach betonowych - **punkt 1.2.26 niniejszej decyzji**,
- rozładunek na kolejowym froncie rozładunkowo-ekspedycyjnym przy użyciu 4 głównych kolektorów spustowych, na terenie zabezpieczonym przy użyciu geomembrany - **punkt 1.2.27 niniejszej decyzji**.

Ponadto w celu uniknięcia wystąpienia jakichkolwiek zakłóceń i szybkiego wykrycia stanów awaryjnych instalacji planuje się m.in.:

- wykonanie prób szczelności instalacji rurociąkowej, przed oddaniem jej do eksploatacji i okresowo w trakcie jej funkcjonowania,
- zastosowanie wyłączników awaryjnych pomp na froncie kolejowym,
- zastosowanie zabezpieczenia zbiorników magazynowych przed przelaniem,
- zabezpieczenie instalacji przed nadmiernym wzrostem ciśnienia,
- zastosowanie i prowadzenie procedur sprawdzania wolnej przestrzeni magazynowej (przed rozpoczęciem załadunku),
- zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń antykorozyjnych instalacji rurociągowych,
- wykonanie pod nadzorem Urzędu Miar legalizacji pomiarów poziomu w zbiornikach magazynowych, dających gwarancję wydania i przyjęcia produktu w ilości zgodnej z dyspozycją,
- zastosowanie manometrów, manowakuometrów i termometrów w celu umożliwienia kontroli parametrów pracy instalacji.

Eksploatacja inwestycji będzie się wiązała z powstawaniem:

- ścieków bytowych, które poprzez projektowaną kanalizację odprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej - **punkt 1.2.37 niniejszej decyzji**,
- zanieczyszczonych wód z płukania instalacji dozowania środka pianotwórczego, awaryjnego wycieku wody, które odprowadzane będą do studzienki bezodpływowej, a następnie przekazywane uprawnionej firmie, w celu ich unieszkodliwienia - **punkt 1.2.38 niniejszej decyzji**,
- wód opadowych i roztopowe z powierzchni projektowanych dachów, które odprowadzane będą bezpośrednio do gruntu na terenie należącym do inwestora - **punkt 1.2.39 niniejszej decyzji**,
- wód opadowych i roztopowych zanieczyszczonych substancjami pochodzącymi z ewentualnych wycieków zebranych w szczelnych tacach na autocysternowych stanowiskach nalewczych, stanowisku zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego, autocysternowym froncie rozładunkowym dodatków do paliw, stanowisku rozładunkowym barek, pompowni technologicznej, instalacji odzysku par benzyn VRU oraz z terenów utwardzonych, które po ich podczyszczeniu, w projektowanym separatorze substancji ropopochodnych, poprzez projektowaną kanalizację, odprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej - **punkt 1.2.40 niniejszej decyzji**.

Przedsięwzięcie nie będzie źródłem powstawania ścieków przemysłowych.

W toku postępowania, przeanalizowano spełnienie przez przedsięwzięcie, wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Analizy dokonano na podstawie raportu oraz w oparciu o Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry, zwany dalej PGW. W trakcie prowadzonej oceny w tym zakresie stwierdzono, że ww. przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na niżej wymienionych obszarach Jednolitych Części Wód Powierzchniowych o kodach:

- JCWP o kodzie **PLRW60000117169** *Kanał Gliwicki*, typ rzeki – 0 (typ nieokreślony – kanały i zbiorniki zaporowe), monitorowana JCW, status - SCW, stan – dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona, cel środowiskowy – dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny, odstępstwa – brak;
- JCWPd o kodzie **PLGW6000129**, stan: ilościowy słaby, chemiczny dobry, monitorowana JCW, cel środowiskowy – dobry stan chemiczny i ilościowy, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona, typ odstępstwa – ustalenie celów mniej rygorystycznych – brak możliwości technicznych.

Biorąc pod uwagę powyższe (w tym zakres oraz charakter planowanego przedsięwzięcia), uznano, że eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych ani podziemnych, nie spowoduje zatem ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry.

W warunkach normalnej eksploatacji terminala nie przewiduje się wystąpienia innych oddziaływań niż wymienione wyżej. Jedyne w sytuacji wystąpienia awarii może dojść do rozszczelnienia instalacji technologicznych, co może spowodować emisję do środowiska gruntowo-wodnego, zanieczyszczeń takich jak np. benzyny, oleje. W takim przypadku zostaną podjęte szybkie działania naprawcze.

Uwzględniając nowoczesną izolację elementów terminala z wykorzystaniem m.in. systemu ochrony katodowej, zabezpieczeń zbiorników przed wyciekami i kontrolą szczelności, szczelnych tac (na autocysternowych stanowiskach nalewczych, stanowisku zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego, autocysternowym froncie rozładunkowym dodatków do paliw, stanowisku rozładunkowym barek, pompowni technologicznej, instalacji odzysku par benzyn VRU), a także geomembrany na kolejowym froncie rozładunkowo-ekspedycyjnym, ocenia się że planowana inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu i jakości wód zarówno podziemnych jak i powierzchniowych.

#### • **powietrze atmosferyczne**

W ramach planowanego terminala źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będą:

- zbiorniki magazynowe paliw i produktów naftowych,
- procesy napełniania autocystern i cystern kolejowych,
- ruch kolejowy (lokomotywa spalinowa),
- ruch barek (silniki pchaczy),
- ruch autocystern i pojazdów osobowych,
- kocioł kotłowni centralnego ogrzewania,
- awaryjny agregat prądowłczy.

W celu zmniejszenia uciążliwości związanej z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego przewidziano:

- zastosowanie urządzenia do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzącej z operacji przetaczania produktów na stanowiskach kolejowego frontu rozładunkowo-ekspedycyjnego, stanowiskach rozładunkowych barek, stanowisku awaryjnego rozładunku resztek (wahadło gazowe) – **punkt 1.2.28 niniejszej decyzji**,
- zastosowanie instalacji do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (instalacja odzysku par węglowodorów VRU) pochodzącej z (**punkt 1.2.29 niniejszej decyzji**):
  - zbiorników magazynujących: BS95, BS98, toluen i ksylen,
  - kolejowych stanowisk załadunkowo-ekspedycyjnych,
  - stanowisk nalewczych autocystern,
  - zbiornika awaryjnego rozładunku,
- wyposażenie zbiorników magazynowych metanolu w urządzenia do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (wahadło gazowe) - **punkt 1.2.30 niniejszej decyzji**.

Równocześnie w oparciu o treść „Programu ochrony powietrza dla strefy opolskiej, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10, pyłu PM 2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z planem działań krótkoterminowych” oraz „Programu ochrony powietrza dla strefy opolskiej ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Kędzierzyna-Koźła – w zakresie benzenu” tutejszy organ stwierdził, że przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w obszarze, na którym występują przekroczenia standardów jakości powietrza dla benzo(a)pirenu oraz pyłu PM 10 i PM 2,5, a także benzenu.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że eksploatacja projektowanych instalacji i urządzeń spowoduje:

- średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM 10 wyniesie ok. 0,205  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,
- średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM 2,5 wyniesie ok. 0,205  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,
- średnioroczne stężenie benzenu wyniesie ok. 0,0233  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Biorąc pod uwagę wyniki dołączonych do raportu obliczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, z których wynika, że poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny, nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych, uznano, że inwestycja nie wpłynie znacząco na stan jakości powietrza w rejonie realizacji inwestycji.

W trakcie eksploatacji terminala może dojść do tzw. niekontrolowanej emisji węglowodorów do powietrza, w wyniku wystąpienia sytuacji awaryjnej np. rozlewu produktów, która z reguły ma niewielki zasięg, z uwagi na własności par węglowodorów (znacznie cięższe od powietrza).

Biorąc pod uwagę szereg planowanych zabezpieczeń oraz fakt zastosowania nowoczesnych materiałów do budowy terminala o możliwie maksymalnej niezawodności, prawidłowym wykonaniu prac konserwacyjno-remontowych, okresowych przeglądach i kontrolach technicznych, uznano, że ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnych instalacji istotnie maleje.

Ponadto w uzupełnieniu do raportu z dnia 31.03.2017r. przedstawiono skumulowane oddziaływanie na powietrze atmosferyczne niniejszego przedsięwzięcia z docelowym (maksymalnym) ruchem autocystern po projektowanej drodze dojazdowej do terminala oraz docelowym (maksymalnym) ruchem kolejowym do terminala, związanym z przywozem i wywozem produktów. Z przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji wynika, że stężenia zanieczyszczeń nie spowodują przekroczeń obowiązujących norm jakości powietrza.

#### • klimat akustyczny

W przedłożonych dokumentach dokonano analizy wpływu na środowisko zarówno źródeł hałasu przemysłowego jak i drogowego wynikającego z ruchu autocystern po projektowanej drodze dojazdowej do terminala (łączniku pomiędzy terminalem a ul. Kłodnicką) oraz kolejowego związanego z ruchem kolejowym po boczniczy terminala.

Należy podkreślić, że dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu tj. drogi i linie kolejowe wyrażone są innymi wskaźnikami  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$  niż dopuszczalne poziomy hałasu dla źródeł hałasu przemysłowego. Wskaźniki te określone są nie tylko innymi wartościami liczbowymi, ale dotyczą też innych przedziałów czasu odniesienia, tj.:

- dla dróg i linii kolejowych:
  - pora dnia- przedział czasu odniesienia równy 16 godzin,
  - pora nocy- przedział czasu odniesienia równy 8 godzin,
- dla hałasu przemysłowego (pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu):
  - pora dnia - 8 najmniej korzystnych godzin następujących kolejno po sobie;
  - pora nocy – 1 najmniej korzystna godzina;

Z uwagi na powyższe, poziomów obliczonych i ocenianych różnymi wskaźnikami, dla różnych źródeł hałasu, nie sumuje się i nie porównuje wprost między sobą.

Głównymi źródłami hałasu przemysłowego na terenie projektowanej inwestycji będą pompy zainstalowane w budynku pompowni estrów z pompami, agregat prądotwórczy, stacja transformatorowa oraz ruch autocystern, cystern kolejowych (składów kolejowych lokomotyw z wagonami) i pchaczy z barkami.

W obliczeniach propagacji hałasu do środowiska przyjęto najbardziej niekorzystny scenariusz-wariant, czyli po zrealizowaniu etapu II inwestycji. Założono zatem, iż dobowy ruch autocystern będzie kształtował się na poziomie ok. 149 autocystern w porze dziennej - podczas 16 h (tj. 86/pierwsza zmiana 8 godzinna oraz 63 / druga zmiana 8 godzinna) oraz 8 autocystern w porze nocnej - podczas 8 h (tj. 4 / 1h oraz 4 / 4-5 h, reszta 3 godzinna przerwa technologiczna). Łącznie przewiduje się ruch ok. 157 autocystern na dobę, co w praktyce będzie oznaczać wjazd 157 autocystern i wyjazd 157 załadowanych autocystern (jak podano w Raporcie oś oraz w punkcie 2 „Wyjaśnień do uwag dotyczących oddziaływania na środowisko” z maja 2017r.). Ponadto w obliczeniach wpływu na środowisko akustyczne, uwzględniono ruch składów kolejowych, które przewiduje się w ilości 1 wjazd i 1 wyjazd składu (lokomotywa + 28 wagonów) w porze dziennej, w odniesieniu do 8 godzin oraz 1 wjazd lub 1 wyjazd w porze nocnej, w odniesieniu 1 godziny.

Przeprowadzone obliczenia propagacji hałasu przemysłowego, wykonane dla pory dziennej i nocnej, przy założeniach dotyczących poziomów dźwięku urządzeń i poziomów mocy akustycznej, a także natężenia ruchem komunikacyjnym odbywającym się po terenie terminala, nie wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na ww. terenach prawnie chronionych przed hałasem.

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku zarówno z przewidywanego ruchu kołowego po drodze dojazdowej do terminala (tj. łączniku pomiędzy terminalem a ulicą Kłodnicką), jak i z ruchu kolejowego po bocznicy terminala, nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu wyznaczonych dla dróg i linii kolejowych.

Nie przewiduje się również negatywnych oddziaływań akustycznych na terenie budynku mieszkalnego, znajdującego się przy ul. Marynarskiej (działka nr 1049/13), na terenie D-UW-1, gdzie ochrona przed hałasem w tym przypadku, na podstawie art. 114 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017r. poz. 519) polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Z przedstawionych map oddziaływania akustycznego wynika, iż przy ww. budynku przewidywany poziom hałasu wyniesie 43 dB w porze dnia i 42 dB w porze nocy. Biorąc pod uwagę możliwą izolacyjność przegród budowlanych stosowanych w budynkach mieszkalnych wykonanych z cegły uznano, że nie ma potrzeby stosowania żadnych dodatkowych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów akustycznych w budynku (poziom dźwięku 40 dB w dzień i 30 dB w nocy – w pomieszczeniach mieszkalnych w budynkach mieszkalnych, zgodnie z PN-87/B-02151/02 *Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach*).

Ponadto w przedłożonych dokumentach przeanalizowano, wpływ eksploatacji przedsięwzięcia na natężenie ruchu pojazdów, przede wszystkim ciężarowych, po drodze wojewódzkiej nr 423 – ulicy Kłodnickiej, które obecnie wynosi 259 szt./dobę (zgodnie z pomiarami ruchu dla roku 2015). Po zrealizowaniu całego przedsięwzięcia (Etap I i II), średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych poruszających się po drodze 423, jak podano w punkcie 1 „Wyjaśnień do uwag dotyczących oddziaływania na środowisko” z maja 2017r., wzrośnie o 318 (159\*2- wjazd/wyjazd) samochodów/dobę, czyli łącznie wyniesie około 577 sztuk/dobę. Ilość ta różni się od wskazanej wyżej ilości autocystern przyjętej na potrzeby oceny wpływu ruchu na łączniku pomiędzy terminalem a ulicą Kłodnicką. Jednak uznano, że obie przyjęte wartości (157\*2 i 159\*2) mają charakter szacunkowy i różnica pomiędzy nimi jest na tyle mała, że nie wpłynie znacząco na dokonywaną ocenę.

Z analizy przedłożonych dokumentów wynika, że inwestycja będzie realizowana w 2 etapach. Etap II planowany jest dopiero w przypadku wzrostu popytu na olej napędowy, benzynę BS 98 oraz estry metylowe. Treść raportu oś i przedłożonych uzupełnień wskazuje, że po zrealizowaniu I etapu przedsięwzięcia, przewidywany, całkowity obrót roczny wszystkimi produktami będzie stanowił 40% obrotu docelowego. Równocześnie z



zapisów punktu 1 „Wyjaśnień do uwag dotyczących oddziaływania na środowisko” z maja 2017r., wynika, że taki obrót będzie generował ruch na poziomie 50% ruchu docelowego, czyli wyniesie łącznie 159 wjazdów i wyjazdów autocystern na dobę. Tym samym po zrealizowaniu I etapu, łączne natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na ul. Kłodnickiej będzie się kształtowało na poziomie 418 w ciągu doby.

Równocześnie wśród dokumentów będących w posiadaniu RDOS w Opolu znajduje się stanowisko Prezydenta Miasta Kędzierzyna-Koźła, zawarte w piśmie nr GNP-PZ.6724.6.39.2017.ŁŁ z dnia 09.05.2017r., z którego wynika że w planie miejscowym zatwierdzonym uchwałą nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyna-Koźle z dnia 22 maja 2003r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyna-Koźle, jak i w planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego z dnia 28 września 2010r., w układzie niemalże równoległym do ulicy Kłodnickiej, na tyłach istniejącej zabudowy – zaplanowano (jako ciąg drogi wojewódzkiej nr 423) drogę obwodową KG-1. Wybudowanie tej drogi KG-1 (wraz z jej planowanym połączeniem z drogą wojewódzką nr 408) docelowo rozwiąże problem skomunikowania obszaru portu zarówno z kierunku północnego jak i południowego, tym samym przekieruje transport ciężki z ulicy Kłodnickiej na nową drogę.

Ponadto z treści dostępnych materiałów, w tym pisma ZDW w Opolu nr WD.4042.11.2017 z dnia 14.06.2017r. wynika, że na ulicy Kłodnickiej, w kierunku do centrum miasta, usytuowany jest wiadukt kolejowy, którego skrajnia pionowa jest ograniczona do wysokości 3,7m, co znacznie utrudnia poruszanie się pojazdów ciężarowych. Z zapisów art. 54 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124), wynika również, że wysokość skrajni drogi, nad drogą klasy G, do której zaliczane są drogi wojewódzkie, powinna być nie mniejsza niż 4,6 m (wysokość skrajni nad drogą wojewódzką 423 w Kłodnicy wynosi 3,7m). Taka konstrukcja wiaduktu, już w chwili obecnej, wymusza na kierujących pojazdami ciężarowymi wybranie alternatywnej trasy przejazdu, przenosząc tranzyt poza ścisłe centrum miasta. Ze stanowiska ZDW w Opolu wynika także, że po wybudowaniu dojazdu do terminala (400 m łącznika pomiędzy terminalem a ul. Kłodnicką) będzie możliwość wprowadzenia na tym łączniku dodatkowego oznakowania informującego o ograniczeniach występujących w ciągu drogi wojewódzkiej 423, w kierunku centrum Kędzierzyna-Koźła.

Z cytowanego wyżej pisma wynika także, że w roku bieżącym planowana jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 423- ul. Kłodnickiej, na odcinku o długości 800 m tj. od projektowanego skrzyżowania z łącznikiem, o którym mowa wyżej, aż do granicy miasta Kędzierzyna-Koźle (odcinek w kierunku miejscowości Januszkowice), obejmującej wzmocnienie konstrukcji oraz poprawę geometrii skrzyżowania DW423 z drogą powiatową prowadzącą do Leśnicy. W związku z powyższym znacznie bardziej prawdopodobne jest, że większość autocystern, po wyjeździe z terminala i po pokonaniu łącznika wyjeżdżać będzie na ulicę Kłodnicką w kierunku Januszkowic, biorąc pod uwagę, że jest to dogodne połączenie z autostradą, a odcinek ten zostanie przebudowany przed uruchomieniem terminala. Tak więc przewidziany w raporcie o oś poziom natężenia ruchu (wjazd/wyjazd) po ulicy Kłodnickiej rozłoży się na dwa strumienie: o większym natężeniu, w kierunku autostrady (przez Januszkowice) i zdecydowanie mniejszym w kierunku centrum Kędzierzyna-Koźła, biorąc pod uwagę parametry tego odcinka ulicy Kłodnickiej i utrudnienia w postaci wiaduktu oraz ilości skrzyżowań, w tym ze światłami. Równocześnie, zgodnie z dodatkowymi wyjaśnieniami przekazanymi przez Kędzierzyna-Koźle Terminale Sp. z o.o. przy piśmie z dnia 14.06.2017r., założone procesy technologiczne/przeładunkowe nie pozwalają na dostarczanie płynnych produktów masowych autocysternami. Jedynie w sytuacji awaryjnej przewidziano możliwość rozładunku autocystern do przeznaczonego na taki cel zbiornika. W związku z powyższym w ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewidziano budowy myjni autocystern. Należy także podkreślić, że wjeżdżające na teren terminala puste autocysterny, po ich załadunku substancjami chemicznymi, będą kierowały się bezpośrednio do miejsca ich rozładunku, a nie na myjnię zlokalizowaną na

Osiedlu Azoty, co oznacza, że korzystanie z tej myjni również nie będzie przesłanką do wyboru trasy przejazdu autocystern.

W związku z powyższym, podsumowując analizę wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny na terenach chronionych, mając również na względzie stanowisko organu właściwego do oceny wpływu przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi (PPIS w Kędzierzynie-Koźlu), który przeanalizował komplet przedłożonych dokumentów, w tym uwagi i wnioski mieszkańców Osiedla Kłodnica dotyczące zagrożeń związanych z ruchem autocystern, RDOŚ w Opolu stwierdził co następuje.

Hałas przemysłowy pochodzący od urządzeń zainstalowanych na terenie terminala oraz od poruszających się po terminalu pojazdów nie będzie miał istotnego wpływu na najbliższe zlokalizowane tereny mieszkaniowe. Generowanie hałasu, po uruchomieniu przedsięwzięcia, przez ruch autocystern po drodze wojewódzkiej DW 423, nie jest jednoznaczne z tym, że tereny, na które będzie on oddziaływał znajdują się w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, w rozumieniu ustawy ooś. Hałas ten będzie pośrednio, oddziaływał na tereny zabudowy mieszkaniowej usytuowanej przy ulicy Kłodnickiej. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że:

- docelowo przewidywana jest budowa drogi obwodowej KG-1 (równoległej do ulicy Kłodnickiej),
- planowana przebudowa drogi wojewódzkiej nr 423- ul. Kłodnickiej, spowoduje rozłożenie ruchu autocystern na dwa odcinki ulicy Kłodnickiej,
- w trakcie eksploatacji instalacji objętych Etapem I, obrót substancjami chemicznymi nie może przekroczyć 40% obrotu docelowego (**punkt 1.2.2 niniejszej decyzji**);
- po zrealizowaniu Etapu I, ruch autocystern będzie generowany na poziomie 50 % ruchu docelowego;

tutejszy organ uznał, że pośrednie oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny związane z ruchem po drodze 423, w tym po ulicy Kłodnickiej, nie będzie miało docelowo znaczącego wpływu na tereny chronione. Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że kwestia sposobu prowadzenia ruchu i zabezpieczeń akustycznych zastrzeżone są dla innego podmiotu tj. zarządcy drogi.

#### • **zdrowie i życie ludzi oraz dobra materialne**

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji na dobra materialne.

Do budowy terminala oraz obiektów towarzyszących zostaną wykorzystane materiały charakteryzujące się wysokimi standardami jakości. Dzięki wykorzystaniu najwyższej jakości materiałów, fachowemu wykonawstwu oraz regularnym, bieżącym kontrolom i konserwacji, działanie terminala powinno przebiegać bezawaryjnie. Niemniej jednak, nie można wykluczyć powstania sytuacji awaryjnych, zwłaszcza w kontekście faktu, że przedmiotowa inwestycja jest zakładem o dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej. Potencjalnie do takiej awarii może dojść np. w przypadku nieszczelności lub uszkodzenia elementów terminala. W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa jej wystąpienia przewidziano szereg zabezpieczeń wymaganych przepisami szczególnymi, w tym między innymi rozwiązania wskazane w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe, dalekosiężne, do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2017 poz. 1853) m.in.:

- kontrolę wykonawstwa wszystkich elementów wyposażenia terminala ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń elektrycznych,
- prawidłowe zaprojektowanie i wyznaczenie stref zagrożenia wybuchem,
- wykonanie instalacji odgromowej,
- wyznaczenie odpowiedniej odległości pomiędzy obiektami technologicznymi,
- bezwzględne stosowanie się do instrukcji stanowiskowych i procedur eksploatacyjnych.

Ponadto, w celu uniknięcia wystąpienia jakichkolwiek zakłóceń i szybkiego wykrycia stanów awaryjnych instalacji planuje się m.in.:

- zastosowanie wyłączników awaryjnych pomp na froncie kolejowym,
- zastosowanie zabezpieczenia zbiorników magazynowych przed przelaniem,
- zabezpieczenie instalacji przed nadmiernym wzrostem ciśnienia,
- wykonanie prób szczelności instalacji rurociąkowej, przed oddaniem jej do eksploatacji i okresowo w trakcie jej funkcjonowania,
- zastosowanie i prowadzenie procedur sprawdzania wolnej przestrzeni magazynowej (przed rozpoczęciem załadunku),
- zastosowanie samokompensacji wszystkich rurociągów nadziemnych,
- zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń antykorozyjnych instalacji rurociągowych,
- wykonanie pod nadzorem Urzędu Miar legalizacji pomiarów poziomu w zbiornikach magazynowych, dających gwarancję wydania i przyjęcia produktu w ilości zgodnej z dyspozycją,
- zastosowanie manometrów, manowakuometrów i termometrów w celu umożliwienia kontroli parametrów pracy instalacji.

Dokonując oceny w powyższym zakresie uznano, że eksploatacja terminala w normalnych warunkach, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi oraz dobra materialne.

Równocześnie przepisy prawa, tj. zapisy art. 251 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2017r, poz. 519 z późn. zm.), zobowiązują Inwestora do sporządzenia, programu zapobiegania awariom i przedłożenia tego programu, w terminie 30 dni przed uruchomieniem instalacji lub jej części, organom państwowej straży pożarnej oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska. Ponadto zapis art. 252 ww. ustawy nakazuje prowadzącemu zakład o dużym ryzyku opracowanie i wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem, gwarantującego odpowiedni do zagrożeń poziom ochrony ludzi i środowiska, stanowiącego element ogólnego systemu zarządzania zakładem.

#### • flora, fauna i siedliska przyrodnicze

W ramach planowanej inwestycji ingerencja w środowisko przyrodnicze ograniczać się będzie głównie do fazy realizacji.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na wybitnie przekształconym przez działalność człowieka obszarze. W rejonie inwestycji nie wykazano obecności siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono również gatunków chronionych prawem krajowym oraz uznanych za zagrożone. Szata roślinna reprezentowana jest wyłącznie przez synantropijną roślinność, wśród której prym wiodą rośliny ruderalne. Przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu nie będą miały istotnego negatywnego oddziaływania na zasoby zbiorowisk roślinnych oraz różnorodność gatunkową roślin naczyniowych, mszaków, grzybów wielkoowocnikowych i porosty w skali lokalnej i regionalnej na etapie eksploatacji.

Zastosowana w przedmiotowej instalacji technologia spełnia wymagania, o których mowa w art. 143 ustawy *Prawo ochrony środowiska*, dotyczące w szczególności:

- 1) stosowania substancji o małym potencjale zagrożeń, gdyż:
  - na terenie terminala będzie prowadzony przeładunek i magazynowanie paliw naftowych i substancji chemicznych, które stanowią zagrożenie pożarowe. Inwestor deklaruje zastosowanie szeregu zabezpieczeń poszczególnych elementów instalacji, najwyższej jakości materiałów, nowoczesnej technologii zgodnej ze współczesną wiedzą techniczną,
- 2) efektywnego wytwarzania oraz wykorzystania energii oraz rodzaju, zasięgu i wielkości emisji, gdyż:
  - funkcjonowanie projektowanego terminala, nie będzie wiązać się z generowaniem ścieków technologicznych. Powstające w wyniku eksploatacji planowanej inwestycji ścieki bytowe oraz wody opadowe i roztopowe,

- odprowadzane będą za pomocą projektowanych kanalizacji odpowiednio do kanalizacji sanitarnej oraz deszczowej,
- eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, jak również zostaną zachowane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku,
- 3) stosowania technologii bezodpadowych i małodpadowych oraz możliwości odzysku powstających odpadów, gdyż:
- funkcjonowanie terminala wiąże się z generowaniem odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne. Powstające odpady magazynowane będą w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, a następnie przekazywane będą firmie posiadającej stosowne pozwolenie na ich odzysk lub utylizację zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 4) wykorzystywania nowoczesnych rozwiązań projektowych wynikających z postępu naukowo-technicznego, gdyż:
- zastosowane zostaną nowoczesne materiały, zalecane do tego typu inwestycji,
  - zgodnie z wymogami najlepszej dostępnej techniki zastosowane będą:
    - materiały bardzo dobrej jakości,
    - skuteczne zabezpieczenia antykorozyjne,
    - wyłączniki awaryjnych pomp na froncie kolejowym,
    - zabezpieczenia zbiorników magazynowych przed przepełnieniem,
    - zabezpieczenia instalacji przed nadmiernym wzrostem ciśnienia,
    - pomiary poziomu w zbiornikach magazynowych, dających gwarancję wydania i przyjęcia produktu w ilości zgodnej z dyspozycją,
    - manometry, manowakuometry i termometry w celu umożliwienia kontroli parametrów pracy instalacji.

Po analizie treści Raportu, w punktach 1.2 i 1.3 niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji i likwidacji oraz eksploatacji.

Ponadto zdaniem tut. organu, ze względu na charakter przedsięwzięcia (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) i jego lokalizację (z dala od granic państwa) nie wymaga ono przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Emisje w fazie budowy, jak i likwidacji, będą chwilowe, ograniczone przestrzennie (do miejsca prowadzenia robót budowlanych) i terminowo (do czasu prowadzenia robót). W czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska.

W toku postępowania tut. organ ustalił, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzą przesłanki do tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest *Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia*.

Równocześnie poniżej odniesiono się do uwag i wniosków złożonych w toku prowadzonego postępowania, przez:

I. Samorząd Mieszkańców Osiedla Kłodnica, Zarząd Osiedla ul. Kłodnicka 38 47-206 Kędzierzyn-Koźle oraz panią Monikę Barteczko. Równocześnie wskazuję, że treść pism, w których przekazano ww. uwagi i wnioski jest identyczna i dotyczy:

1. braków w raporcie ooś, w tym:

- braku uwzględnienia emisji zanieczyszczeń do powietrza (punkt 1 uwag) oraz emisji hałasu wynikających z ruchu autocystern po terenie dróg dojazdowych do terminala w tym w szczególności po ul. Kłodnickiej (punkt 3 uwag),
- braku uwzględnienia w zakresie przedsięwzięcia dróg transportu przeznaczonych dla autocystern (punkt 1 uwag).

W uzupełnieniu do raportu z dnia 31.03.2017r. przedstawiono analizę skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z:

- ruchem autocystern po projektowanej drodze dojazdowej do terminala, usytuowanej prostopadłe do ulicy Kłodnickiej,
- ruchem cystern kolejowych po torach bocznic kolejowej,

w zakresie propagacji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Jak wskazano wcześniej przeprowadzone w tym zakresie obliczenia:

- rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji nie wykazały przekroczeń obowiązujących norm jakości powietrza,
- propagacji hałasu wykonane dla pory dziennej i nocnej nie wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach prawnie chronionych przed hałasem.

Dodatkowo w uzupełnieniu z 30.05.2017r. dokonano analizy dot. wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na poziom ruchu pojazdów po ulicy Kłodnickiej, która usytuowana jest w odległości ponad 400 m od terenu przedsięwzięcia. Kwestia ta została omówiona powyżej w części dotyczącej ochrony przed hałasem (str. 22).

Odnosząc się do braku uwzględnienia, w zakresie przedsięwzięcia, dróg transportu przeznaczonych dla autocystern, co zdaniem wnoszących uwagę jest niezgodnie z treścią § 152 mpzp, wyjaśniam, iż zapis tego paragrafu wskazuje na konieczność zapewnienia działkom budowlanym usytuowanym na terenach oznaczonych symbolami UW, UW-1, dostępu do drogi publicznej lub drogi wewnętrznej. Z analizy przedłożonych materiałów wynika, że działki, na których będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie mają dostęp do ulicy Elewatorowej, która jest taką drogą.

Dodatkowo, zgodnie z treścią ww. pisma Prezydenta Miasta Kędzierzyna-Koźla, Gmina Kędzierzyn-Koźle w porozumieniu z Urzędem Marszałkowskim Województwa Opolskiego i Zarządem Dróg Wojewódzkich w Opolu rozpoczęła realizację (w trakcie oczekiwania na decyzję ZRID) nowej drogi dojazdowej do portu (łącznika), znacząco skracającej przejazd przez ulicę Kłodnicką.

2. Niewłaściwie oszacowany czas pracy terminala oraz niewłaściwie oszacowana ilość autocystern wjeżdżających i wyjeżdżających z terminala (na poziomie 50 903 przejazdów autocystern/rok (punkt 2 uwag).

W raporcie ooś założono, że:

- ✓ terminal będzie pracował 365 dni w roku, przy czym przez 2-3 godzin na dobę, głównie w porze nocnej przewiduje się przerwy technologiczne;
- ✓ całkowity obrót roczny wszystkimi produktami nie przekroczy 2 500 000 mg/rok;
- ✓ dostarczanie i wywóz substancji będą odbywały się przy wykorzystaniu cystern samochodowych, cystern kolejowych oraz barek;
- ✓ maksymalna sumaryczna ilość autocystern, które w ciągu roku wjadą na teren terminala wyniesie 50 903 sztuk.

Terminal będzie eksploatowany przez 365 dni w roku (8760 h/rok). Łączny czas przeznaczony na przerwy technologiczne wyniesie od 730 h/rok (przerwa 2 godziny na dobę) do 1095 h/rok (przerwa 3 godziny na dobę). Przerwa technologiczna oznacza jedynie tyle, że po terenie terminala, w trakcie jej trwania, nie będą poruszały się autocysterny.

W związku z powyższym wyliczony w raporcie oś i jego uzupełnieniu czas, w którym możliwe są przejazdy autocystern wynosi:

- 8760 h/rok -1095 h/rok=7665 h/rok (przerwa 3 godziny na dobę), co stanowi około 319 dob/rok lub
- 8760 h/rok -730 h/rok=8030 h/rok (przerwa 2 godziny na dobę), co stanowi 334 doby/rok.

Na podstawie ww. wartości autorzy raportu oś przyjęli średnią ilość dob w roku, (równą około 326 dob/rok), w których odbywa się ruch cystern po terenie terminala i w oparciu o tę wielkość wyznaczyli ilość cystern w ciągu doby, która przy rocznej ilości cystern równej 50903 wynosi około 157 cystern/dobę czyli około 315 przejazdów cystern/dobę.

Takie podejście do kwestii oszacowania ilości cystern daje zawyżone ich wartości w stosunku do ilości jaka wynikałaby z bezpośredniego podziału łącznej ilości tych pojazdów równej 50903 przez 365 dni/rok, co daje 139 cystern na dobę czyli 278 przejazdów cystern/dobę.

Równocześnie wskazują, że podstawą do obliczeń wpływu ruchu pojazdów na stan powietrza atmosferycznego w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia jest emisja poszczególnych zanieczyszczeń wynikająca z ruchu pojazdów na przestrzeni roku, wyliczona w oparciu o długość przebytej drogi oraz wskaźnik emisji charakterystyczny dla danego zanieczyszczenia.

Obliczenia rozprzestrzeniania substancji zanieczyszczających w powietrzu atmosferycznym zawarte w raporcie oś dotyczyły jedynie ruchu autocystern po terenie terminala, natomiast obliczenia zawarte w uzupełnieniu z dnia 31.03.2017r. do tego raportu obejmowały zarówno ruch autocystern po terenie terminala jak i po drodze dojazdowej. W obydwu przypadkach ilość przyjętych do obliczeń pojazdów, kształtowała się na poziomie 50 903 autocystern/rok. Równocześnie z ww. dokumentów wynika, że długość drogi, jaką pokona cysterna w trakcie wjazdu/wyjazdu po terenie:

- ✓ terminala wynosić będzie około 162 m,
- ✓ drogi dojazdowej wynosić będzie około 440 m.

W obliczeniach poziomu emisji rocznej dla każdego zanieczyszczenia uwzględniono co prawda ww. ilość pojazdów (50 903 autocystern/rok) ale równocześnie przyjęto dwukrotnie dłuższe, od wskazanych wyżej, odcinki drogi. Tym samym ostateczna wielkość emisji zanieczyszczeń uwzględniła ruch każdej cysterny zarówno podczas wjazdu jak i wyjazd. W związku z tym niesłuszny jest zarzut o przyjęciu do obliczeń niedostatecznej ilości autocystern. (Przyjęcie podwójnej ilości pojazdów oraz długości przewidzianych do pokonania odcinków drogi da takie same wyniki poziomów emisji zanieczyszczeń.)

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku oparto o powszechnie stosowaną metodykę obliczeń akustycznych i zgodnie z zapisami uzupełnienia do raportu z dnia 31.03.2017 r. oraz z dnia 30.05.2017r. przyjęto, że całkowity ruch autocystern w ciągu doby wynosi 157 sztuk co daje 314 wjazdów i wyjazdów, z czego:

- ✓ 149 autocystern (wjazdów i wyjazdów) przypada na 16 h w porze dziennej w tym:
  - 86 autocystern (wjazdów i wyjazdów) przypada na 8 najniekorzystniejszych godzin w porze dnia a
  - 63 przypada na pozostałe 8 godzin pory dziennej.
- ✓ 8 autocystern (wjazdów i wyjazdów) przypada na 8 h w porze nocnej, w tym:
  - 4 autocysterny (wjazdy i wyjazdy) przypada na 1 najniekorzystniejszą godzinę pory nocnej a
  - 4 autocysterny przypadają na pozostałe 4-5 godzin pory nocnej (2-3 godzin w porze nocnej trwa przerwa technologiczna).

Jak wskazano powyżej do obliczeń propagacji hałasu przyjęto, że w ciągu najbardziej niekorzystnych 8 godzin pory dziennej na terenie terminala wjedzie 86 autocystern, a w porze nocnej w ciągu najbardziej niekorzystnej godziny wjada 4 autocysterny.

3. *Braku określenia zabezpieczenia wód portu i rzeki Odry oraz punktów poboru wody pitnej z rzeki Odry przed nagłymi awariami oraz skutkami powodującymi ich zagrożenie (punkt 4 uwag).*

W raporcie ooś przedstawiono szereg zabezpieczeń, mających na celu ograniczenie wystąpienia jakichkolwiek zakłóceń i szybkie wykrycie stanów awaryjnych, skutkujących zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego tj. np.:

- zastosowanie wyłączników awaryjnych pomp na froncie kolejowym,
- zastosowanie zabezpieczenia zbiorników magazynowych przed przełaniem,
- zabezpieczenie instalacji przed nadmiernym wzrostem ciśnienia,
- wykonanie prób szczelności instalacji rurociąkowej (przed oddaniem instalacji do eksploatacji i okresowo w trakcie eksploatacji),
- wykonanie uziemienia instalacji rurociąkowej (elektryczność statyczna),
- zastosowanie i prowadzenie procedur sprawdzania wolnej przestrzeni magazynowej (przed rozpoczęciem załadunku),
- zastosowanie samokompensacji wszystkich rurociągów nadziemnych,
- zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń antykorozyjnych instalacji rurociągowych,
- wykonanie pod nadzorem Urzędu Miar legalizacji pomiarów poziomu w zbiornikach magazynowych, dających gwarancję wydania i przyjęcia produktu w ilości zgodnej z dyspozycją,
- zastosowanie manometrów, manowakuometrów i termometrów w celu umożliwienia kontroli parametrów pracy instalacji.

Ponadto w raporcie ooś, w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed skutkami ewentualnej awarii przewidziano przedstawione poniżej rozwiązania:

\* dla części lądowej

Przewiduje się zastosowanie armatury i urządzeń o wysokiej klasie szczelności. Możliwe minimalne rozlewy usuwane będą przy pomocy sorbentów. W sytuacji zaistnienia konieczności zmywania uszczelnionych powierzchni utwardzonych i łac (w przypadku większych rozlewów) powstałe rozlewy odprowadzane będą szczelnym systemem kanalizacji do separatora ropopochodnych i zawiesiny i dalej do sieci kanalizacji. W przypadku gdy środek transportu (autocysterna, cysterna kolejowa, zbiornik barki) ulegnie awarii produkt zostanie przepompowany do zbiornika awaryjnego rozładunku i dalej do zbiornika magazynowego.

\* dla części wodnej (rozładunek barek)

W przypadku awarii powstałej przy rozładunku barki, skutkującej przedostaniem się produktu do wód powierzchniowych basenu portowego zostaną zastosowane rozkładane przegrody pływające ograniczające zasięg rozlewu do minimum. Następnie rozlany produkt zostanie zebrany przy pomocy sorbentów i przekazany do utylizacji.

Dodatkowo, Inwestor przedłożył, poniżej przedstawioną analizę wymogów stawianych przez zapisy rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. 2014 poz. 1853) w stosunku do planowanych, w ramach przedsięwzięcia, rozwiązań technicznych i zabezpieczeń.

<p>Wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie ( tekst jednolity Dz. U. 2014 poz. 1853)</p>	<p>Rozwiązania przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia</p>
<p>1. §11. 1. Bazy paliw powinny być wyposażone w instalacje, urządzenia lub systemy przeznaczone do:</p> <p>1) zabezpieczenia przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych oraz emisją par tych produktów do powietrza atmosferycznego w procesach ich przeładunku i magazynowania;</p>	<p>Terminal płynnych produktów masowych będzie wyposażony w następujące urządzenia zabezpieczające przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zastosowanie szczelnej, zmywalnej tacy pompowni oraz innych miejsc, gdzie mogą być wykonywane operacje technologiczne,</li> <li>- zastosowanie geomembrany na kolejowym froncie rozładunkowym,</li> <li>- odprowadzenie ścieków z miejsc manipulacji produktami naftowymi do separatora koalescencyjnego o odpowiedniej sprawności,</li> <li>- wyposażenie terminala w szczelny system kanalizacji deszczowej wyposażony w armaturę odcinającą,</li> <li>- zastosowanie wyłączników awaryjnych pomp rozładunkowych na kolejowym froncie rozładunkowym,</li> <li>- zastosowanie zabezpieczenia zbiorników magazynowych przed przelaniem,</li> <li>- zabezpieczenie instalacji przed nadmiernym wzrostem ciśnienia,</li> <li>- wykonanie prób szczelności instalacji rurociąkowej (przed oddaniem instalacji do eksploatacji i okresowo w trakcie eksploatacji),</li> <li>- wykonanie uziemienia instalacji rurociąkowej (elektryczność statyczna),</li> <li>- zastosowanie i prowadzenie procedur sprawdzania wolnej przestrzeni magazynowej (przed rozpoczęciem załadunku),</li> </ul>



	<p>2) pomiaru i monitorowania stanu magazynowanych produktów naftowych oraz sygnalizacji przecieków tych produktów do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;</p> <p>3) hermetycznego magazynowania, napełniania i opróżniania produktami naftowymi I klasy, ograniczające roczne straty tych produktów naftowych w instalacji magazynowej bazy paliw płynnych do wartości poniżej 0,01% ich wydajności;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zastosowanie samokompensacji wszystkich rurociągów nadziemnych,</li> <li>- zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń antykorozyjnych instalacji rurociągowych,</li> <li>- wykonanie pod nadzorem Urzędu Miar legalizacji pomiarów poziomu w zbiornikach magazynowych, dających gwarancję wydania i przyjęcia produktu w ilości zgodnej z dyspozycją,</li> <li>- zastosowanie manometrów, manowakuometrów i termometrów w celu umożliwienia kontroli parametrów pracy instalacji.</li> </ul> <p>Terminal będzie wyposażony w następujące urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych do powietrza atmosferycznego w procesach przeładunku i magazynowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- instalacja VRU,</li> <li>- instalacja „wahadła gazowego”.</li> </ul> <p>Zbiorniki magazynowe produktów naftowych wyposażone będą w automatyczne systemy pomiarowe oraz system monitoringu.</p> <p>Roczne straty produktów naftowych I klasy wyniosą około 0,0012 %.</p>
2.	<p>§11.2. Instalacje i urządzenia, o których mowa w ust. 1, powinny być zaprojektowane i wykonane w sposób zapewniający kontrolę ich pracy;</p>	<p>W projektowanym terminalu przewiduje się zainstalowanie systemu automatyki Samer zapewniającego pełną kontrolę nad procesami technologicznymi.</p>
3.	<p>§11.3. Instalacje i urządzenia służące do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy powinny być tak wykonane i użytkowane, aby średnie stężenie par na wylocie z instalacji nie przekraczało 35 b/m<sup>3</sup> na godzinę, mierzone w ciągu dnia pracy, przez co najmniej 7 godzin, przy normalnej ich wydajności. Pomiaru stężenia par na wylocie mogą być wykonane w sposób ciągły lub nieciągły;</p>	<p>Terminal będzie wyposażony w instalację VRU o gwarantowanej wielkości stężenia par poniżej 35 g/m<sup>3</sup>.</p>

4.	§11. 4. W przypadku wykonywania pomiarów w sposób nieciągły należy wykonać co najmniej cztery pomiary na godzinę. Całkowity błąd pomiaru nie może przekraczać 10 % wartości mierzonej, a zastosowany sprzęt pomiarowy powinien posiadać zdolność mierzenia stężeń co najmniej 3 g/m <sup>3</sup> , z dokładnością nie mniejszą niż 95% wartości mierzonej;	Przewiduje się wykonywanie pomiarów kontrolnych zgodnie z przepisami.
5.	§11. 5. Podczas odgórnego lub oddolnego napełniania cystern drogowych lub kolejowych produktami naftowymi I klasy, pary tych produktów odprowadza się do instalacji służących do odzyskiwania par lub do zbiornika pośredniego magazynowania par albo do zbiorników, z których produkt jest wydawany, w przypadku gdy zbiorniki te nie zostały wyposażone w dachy pływające lub wewnętrzne membrany pływające;	Podczas napełniania cystern drogowych (autocystern) i kolejowych projektuje się odprowadzanie par do jednostki VRU.
6.	§11. 6. W przypadku urządzeń służących do napełniania i opróżniania cystern pracujących z maksymalną wydajnością dopuszcza się, aby zastosowany system gromadzenia i odzyskiwania par z tych urządzeń wytwarzał maksymalne nadciśnienie na przyłączy do odprowadzenia par z cystern 55 mbar i nie powodował wydostawania się par na zewnątrz przez zawory oddechowe;	Projekt instalacji spełnia przedmiotowy warunek.
7.	§11. 8. Podczas napełniania oddolnego cystern drogowych lub kolejowych produktami naftowymi, wydajność ramienia nalewczego, przy nominalnej jego średnicy wynoszącej DN 100, nie powinna przekraczać 2500 litrów na minutę;	Wydajność projektowanych nalewaków będzie niższa niż 2 500 litrów/minutę.
8.	§12. 1. Urządzenia służące do hermetycznego napełniania i opróżniania cystern drogowych lub kolejowych w bazach paliw płynnych powinny być tak zaprojektowane i użytkowane, aby całkowite roczne straty produktów naftowych I klasy nie przekraczały wartości 0,005% ich wydajności;	Roczne straty produktów naftowych I klasy wyniosą około 0,00054%.
9.	§13. 1. Podczas napełniania produktami naftowymi: 1) cysterna drogowa napełniana oddolnie powinna być uziemiona, przyłączona do ramienia nalewczego, a także połączona z urządzeniem kontrolnym stanowiska nalewczego za pomocą standardowego dziesięciostykowego złącza elektrycznego przewodem zwrotnym z czujnika przepelnienia. W przypadku napełniania produktami naftowymi I klasy powinna być dodatkowo przyłączona do przewodu odprowadzania par do instalacji ich odzysku;	Przewiduje się uziemienie cystern drogowych. Przewiduje się instalację czujników przepelnienia. Zaprojektowane jest dla produktów klasy I przyłącze do przewodu odprowadzania par do instalacji VRU.

10.	§32. Baza paliw płynnych wyposażona w stałe urządzenia gaśnicze pianowe i zraszaczowe powinna być zasilana w energię elektryczną z dwóch niezależnych źródeł, a w przypadku zasilania z jednego źródła energii elektrycznej powinna być dodatkowo wyposażona w agregat prądowórczy o takiej mocy, aby możliwe było funkcjonowanie pompowni przeciwpożarowych i podstawowych urządzeń technologicznych;	Na terenie terminala przewidziano agregat prądowórczy o odpowiedniej mocy (1000 kVA) zapewniającej ciągłą, bezawaryjną pracę terminala. Moc agregatu umożliwi prowadzenie wszystkich procesów technologicznych, a także zapewni pracę wszystkich instalacji bezpieczeństwa i pomiarowych.
11.	§38. 1. W otoczeniu obiektów technologicznych, tam gdzie mogą wystąpić wycieki ropy naftowej i produktów naftowych, należy wykonać uszczelnienie terenu zabezpieczające przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych;	W miejscach gdzie zachodzi możliwość wycieków projektuje się uszczelnienia. Przewiduje się: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zastosowanie szczelnej, zmywalnej tacy pompowni oraz innych miejsc, gdzie mogą być wykonywane operacje technologiczne,</li> <li>- zastosowanie geomembrany na kolejowym froncie rozładunkowym,</li> <li>- zastosowanie powierzchni betonowych uszczelnionych folią odporną na działanie produktów naftowych wzdłuż wysepek stanowisk autocysternowych nalewczycy oraz przy stanowisku zrzutu awaryjnego i autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw.</li> </ul>
12.	§39. 1. Zbiorniki naziemne z dachem stałym, przeznaczone do magazynowania produktów naftowych I i II klasy, powinny być wyposażone w urządzenia oddechowe i zabezpieczające przed przedostaniem się ognia do strefy gazowej zbiornika;	Przerywacze płomienia stanowią część osprzętu zbiorników z dachem stałym przeznaczonych do magazynowania produktów I klasy.
13.	§39. 2. Zbiorniki naziemne o osi głównej poziomej oraz zbiorniki podziemne, przeznaczone do magazynowania produktów naftowych I i II klasy, powinny być wyposażone w zawory oddechowe nadciśnieniowopodciśnieniowe i urządzenia zabezpieczające przed przedostaniem się ognia do strefy gazowej zbiorników, z uwzględnieniem rodzaju spalania. Zawory oddechowe dla zbiorników podziemnych o osi głównej poziomej powinny być zainstalowane na wysokości co najmniej 4 m od poziomu terenu;	Projekt zbiorników magazynowych przewiduje zastosowanie przedmiotowych rozwiązań. Zbiorniki produktów I klasy będą wyposażone w zawory oddechowe nadciśnieniowopodciśnieniowe oraz przerywacze płomienia. Zawory oddechowe zbiorników podziemnych będą zainstalowane na wysokości minimum 4 m.
14.	§39. 7. Zbiorniki naziemne i podziemne, przeznaczone do magazynowania produktów naftowych III klasy lub o temperaturze zapłonu powyżej 100°C, powinny być wyposażone co najmniej w kominki wentylacyjne;	Projektowane zbiorniki oleju napędowego będą wyposażone w kominki wentylacyjne.

15.	§41. 1. Zbiorniki wyposaża się w urządzenia: 1) do pomiaru ilości cieczy przechowywanej w zbiorniku; 2) do sygnalizacji najniższego i najwyższego dopuszczalnego poziomu napełnienia zbiornika; 3) określone w przepisach odrębnych wymienionych w § 4 ust. 1;	Projektowane zbiorniki magazynowe będą wyposażone m.in. w automatyczne systemy pomiarowe oraz system monitoringu.
16.	§41. 2. Zbiorniki, a także obiekty technologiczne i budynki powinny być chronione przed wylądowaniami atmosferycznymi, elektrycznością statyczną oraz przepięciami, zgodnie z wymaganiami określonymi w Polskich Normach;	Projektowany terminal przewiduje odpowiednią ochronę przed wylądowaniami atmosferycznymi, elektrycznością statyczną i przepięciami (odgromniki, uziemienia, bezpieczniki itp.).

Równocześnie w przedłożonej dokumentacji (raport ooś+ uzupełnienia) wskazano, że w przypadku stwierdzenia nieszczelności projektowanych zbiorników magazynowych oraz elementów przedsięwzięcia związanych z załadunkiem i rozładunkiem produktów naftowych i petrochemicznych, po stwierdzeniu ich obecności w powierzchni ziemi, podjęte zostaną działania naprawcze, zgodne z następującymi przepisami:

- ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 roku o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz U. 2014 poz. 1789);
- rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie kryteriów oceny wystąpienia szkody w środowisku (Dz. U. 2016 poz. 1399);
- rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie działań naprawczych (Dz. U. 2016 poz. 1396).

W takiej sytuacji podane w ww. dokumentacji, przewidywane działania naprawcze obejmować będą między innymi:

- likwidację źródła emisji produktów naftowych lub petrochemicznych do wód /do gruntu, przez wyłączenie pracy pomp tłoczących produkty naftowe lub petrochemiczne chemiczne,
- wydzielenie ładowego rejonu terminala zanieczyszczonego produktami naftowymi lub petrochemicznymi lub otoczenie rozkładanymi zaporami rozlewu na wodzie,
- unieruchomienie rozlewiska za pomocą wału ziemnego oraz sorbentów, w celu ograniczenia jego migracji w środowisku gruntowym,
- uszczelnienie systemów kanalizacyjnych zakładu za pomocą sorbentów,
- likwidację rozlewiska poprzez mechaniczne usunięcie paliwa z powierzchni ziemi do zbiornika zlewek,
- likwidację rozlewu produktów na powierzchni wody przez zebranie warstwy produktu sorbentami,
- mechaniczne usunięcie warstwy skażonej gleby o odpowiedniej miąższości.

4. braku prawidłowego poinformowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy, społeczeństwa tj.:

- brak informacji publicznej o wszczęciu postępowania,
- brak informacji kiedy przystąpiono do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

- brak danych na ogłoszeniach, iż ościenne powiaty lub miejscowości, które mogłyby być poszkodowane podczas awarii planowanej inwestycji, zostały w jakikolwiek sposób poinformowane o budowie terminala,
- jednocześnie wywieszenie obwieszczeń z dnia 12 kwietnia 2017r.,
- brak informacji w postaci ogłoszeń prasowych w prasie lokalnej,
- brak zorganizowania spotkania z organem administracyjnym bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu,
- brak informacji skierowanej do obywateli ościennych powiatów lub miejscowości

(punkt 5 uwag).

Przedmiotowe postępowanie prowadzone jest z udziałem społeczeństwa. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzona została ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś organ podał do publicznej wiadomości informację o:

- wszczęciu postępowania,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana,
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii,
- przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków,
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Zgodnie z brzmieniem art. 3 pkt 11 ustawy OOS przez podanie informacji do publicznej wiadomości - rozumie się:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie,
- ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku projektu dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa - w prasie o odpowiednim do rodzaju dokumentu zasięgu,
- w przypadku gdy siedziba organu właściwego w sprawie mieści się na terenie innej gminy niż gmina właściwa miejscowo ze względu na przedmiot postępowania - także przez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscowości lub miejscowościach właściwych ze względu na przedmiot postępowania;

Powyższe oznacza, że organ właściwy w sprawie, czyli w tym przypadku RDOŚ w Opolu, miał obowiązek udostępnić informację na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie, przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia lub w prasie. Wymóg umieszczania informacji w prasie dot. projektu dokumentu.

Podanie do publicznej wiadomości w przedmiotowej sprawie nastąpiło w formie zawiadomienia wywieszonego na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Opolu, oraz Urzędzie Miasta Kędzierzyn-Koźle (tablice Wydziału Organizacyjnego oraz Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa), poprzez opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia przy ulicach: Portowej, Szymanowskiego, Kłodnickiej (na tablicy ogłoszeń Rad Osiedlowych przy ul.

Kłodnickiej i ul. Portowej) oraz na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu.

Odnośząc się do uwagi na temat cyt. „braku zorganizowania spotkania z organem administracyjnym bezpośrednio z mieszkańcami osiedla Kłodnica w Kędzierzynie-Koźlu” wyjaśniam, iż zgodnie z art. 89 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego organ administracji publicznej przeprowadza rozprawę, jeżeli:

- zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania,
- wymaga tego przepis prawa,
- zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron,
- jest to potrzebne do wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin.

Zgodnie z art. 36 ustawy ooś, cyt. „organ właściwy do wydania decyzji może przeprowadzić rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa.”

Zgodnie z art. 89 Kpa:

cyt. § 1. Organ administracji publicznej przeprowadzi z urzędu lub na wniosek strony, w toku postępowania rozprawę, w każdym przypadku, gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania lub gdy wymaga tego przepis prawa,

cyt. § 2. Organ powinien przeprowadzić rozprawę, gdy zachodzi potrzeba uzgodnienia interesów stron oraz gdy jest to potrzebne dla wyjaśnienia sprawy przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin.

Biorąc pod uwagę treść powyższych przepisów organ nie znalazł podstaw do przeprowadzenia rozprawy administracyjnej. W ocenie organu zgromadzone w aktach sprawy dowody wystarczają do ustalenia stanu faktycznego sprawy oraz stanu postępowania. Przeprowadzenie rozprawy nie prowadziłoby do uproszczenia lub przyspieszenia postępowania, przeciwnie – spowodowałoby zbędne przedłużenie postępowania w przedmiotowej sprawie.

Postępowanie w sprawie przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r., poz. 23 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016r., poz. 353 z późn. zm.). W związku z tym, że liczba stron postępowania jest większa niż 20, na podstawie art. 49 ww. ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, w związku z art. 74 ust. 3 ww. ustawy ooś, o etapach prowadzonego postępowania strony informowane były poprzez obwieszczenia, zwane również zawiadomieniami, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, wywieszane na tablicach ogłoszeniowych w siedzibie RDOŚ w Opolu, oraz Urzędzie Miasta Kędzierzyn-Koźle (tablice: Wydziału Organizacyjnego oraz Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa), poprzez opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia przy ulicach: Portowej, Szymanowskiego, Kłodnickiej (na tablicy ogłoszeń Rad Osiedlowych przy ul. Kłodnickiej i ul. Portowej). W tym celu, w ciągu całego okresu prowadzonego postępowania - od września 2016r. do kwietnia 2017r., tut. organ wystosował kilka zawiadomień do stron postępowania, wywieszanych na tablicach ogłoszeniowych w siedzibie RDOŚ w Opolu, oraz Urzędzie Miasta Kędzierzyn-Koźle (tablice: Wydziału Organizacyjnego oraz Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa), poprzez opublikowanie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia przy ulicach: Portowej, Szymanowskiego, Kłodnickiej (na tablicy ogłoszeń Rad Osiedlowych przy ul. Kłodnickiej i ul. Portowej). O datkach wywieszenia i zdjęcia zawiadomień z tablic ogłoszeniowych, tut. organ był informowany poprzez pisma

Kierownika lub Zastępcy Kierownika Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle w tej sprawie.

W dniu 12.04.2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu wystosował zawiadomienia skierowane równocześnie do:

- stron postępowania (zawiadomienie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.21 z 12.04.2017r.) - taką formę powiadamiania stron o czynnościach organu w toczącym się postępowaniu umożliwi przepis szczególny – art. 74 ust. 3 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016, poz. 23 z późn. zm.),
- społeczeństwa (zawiadomienie nr WOOS.4203.1.2016.MSe.22 z 12.04.2017r.) - art. 79 ust. 1 ustawy ooś.

Zatem zarzut, iż równoczesne wywieszenie dwóch ogłoszeń zaprzecza jedno drugiemu, w związku z nakładaniem się terminów 14 i 21 dni do zgłaszania wniosków, jest bezpodstawny.

5. *wprowadzenia w błąd przez władzę lokalną – Prezydenta Miasta Kędzierzyna-Koźla, miejscowego społeczeństwa, w związku z informacją o planowanej budowie mostu przez kanał gliwicki oraz obwodnicy mającej na celu ominięcie ulicy Kłodnickiej i skierowanie strumienia transportu autocystem poza centrum miasta Kędzierzyna-Koźla (punkt 6 uwag)*

Prezydent Miasta Kędzierzyna-Koźla w piśmie nr GNP-PZ.6724.6.39.2017.LL z dnia 09.05.2017r., wyjaśnił, iż zarówno w planie miejscowym zatwierdzonym uchwałą nr IX/98/2003 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 22 maja 2003r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle, jak i w planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego z dnia 28 września 2010r., w układzie niemalże równoległym do ulicy Kłodnickiej, na tyłach istniejącej zabudowy – zaplanowano (jako ciąg drogi wojewódzkiej nr 423) drogę obwodową KG-1. Droga ta przecina Kanał Gliwicki, a zatem jej realizacja wiązać się będzie z budową mostu nad tym kanałem. Wybudowanie tej planowanej drogi (wraz z jej planowanym połączeniem z drogą wojewódzką nr 408) docelowo rozwiąże problem skomunikowania obszaru portu zarówno z kierunku północnego jak i południowego, tym samym przekieruje transport ciężki z ulicy Kłodnickiej na tę nową drogę, co oznacza, że poprawi się sytuacja związana z uciążliwością wynikającą z ruchu pojazdów poruszających się ulicą Kłodnicką, w stosunku do istniejącej zabudowy wzdłuż tej ulicy.

Zatem zarzut, iż miejscowe społeczeństwo jest wprowadzane przez władzę lokalną w błąd, jest bezpodstawny.

## **II. Radę Osiedla Kłodnica reprezentowaną przez Panią Ewę Buzo-Dziedzic-Przewodniczącą Zarządu Osiedla „Kłodnica” dotyczące:**

### **1. Wątpliwości co do budowy cyt. „obwodnicy KG-1 oraz mostu na Kanale Gliwickim”**

Ostateczna decyzja co do budowy obwodnicy KG-1 nie leży w kompetencjach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu.

Równocześnie wskazują, że zgodnie z zapisami art. 28 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2016r. poz. 23) stroną postępowania jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. W przedmiotowym postępowaniu o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia pn. cyt. „Budowa Terminała Płynnych Produktów Masowych w

Porcie Kędzierzyn-Koźle", za strony uznano właścicieli i władających działek, usytuowanych, na załączonej do wniosku mapie, w obszarze bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia. Wpływ ruchu pojazdów po drogach dojazdowych do terminala, związany z eksploatacją przedsięwzięcia, poddany został, w trakcie prowadzonego postępowania, odrębnej analizie jako oddziaływanie pośrednie. Kwestia ta została przeanalizowana powyżej w części dotyczącej ochrony przed hałasem (str. 21).

2. *Braku uwzględnienia w raporcie oś emisji spalin i hałasu na całej ulicy Kłodnickiej oraz całej ulicy Wyspiańskiego*

Do powyższej kwestii, dotyczącej ulicy Kłodnickiej, odniesiono się w punkcie 1 (na str. 27) komentarza do uwag Samorządu Mieszkańców Osiedla Kłodnica. Komentarz ten odnosi się także ulicy Wyspiańskiego.

3. *Przewidywanego ruchu autocystern po drogach zlokalizowanych w sąsiedztwie terminala w tym związanego z myjnią usytuowaną na terenie Osiedla Azoty oraz braku informacji o ewentualnie planowanej budowy takiej myjni na terenie portu.*

Do powyższej kwestii, odniesiono się w części dotyczącej oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia (na str. 21).

4. *Analizy poziomu wzrostu natężenia ruchu na ulicy Kłodnickiej i ulicy Wyspiańskiego po zrealizowaniu przedsięwzięcia w odniesieniu, do podanych przez ZDW, wartości natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach drogi DW 423.*

Dokonując analizy wpływu wzrostu natężenia ruchu na ulicy Kłodnickiej, po wybudowaniu terminala, tutejszy organ brał pod uwagę jedynie wartości bezwzględne, które zostały właściwie przyjęte przez Inwestora na poziomie 6366 szt. pojazdów na dobę, dla odcinka ulicy Kłodnickiej w kierunku do centrum Kędzierzyna – Koźla. Natomiast przedstawione przez Inwestora, w uzupełnieniu do raportu oś, odniesienie wzrostu natężenia ruchu autocystern do natężenia ruchu wszystkich pojazdów nie odzwierciedla właściwie skali oddziaływania.

5. *Zagrożenia wynikające z ruchu autocystern przewożących materiały niebezpieczne, w tym zwłaszcza w trakcie przejazdu pod wiaduktem, o skrajni ograniczonej do 3,7m, zlokalizowanym na ul. Kłodnickiej oraz ewentualnie pod wiaduktem w ciągu ulicy Portowej i Pocztovej o skrajni 3,5m*

Kwestia bezpieczeństwa przewozu substancji niebezpiecznych po drogach nie jest przedmiotem niniejszej decyzji. Zasady przewozu takich substancji zostały określone w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016r. poz. 1834).

Ponadto jak wynika z analizy oddziaływania pośredniego jakim jest ruch pojazdów po ul. Kłodnickiej (str. 23) planowana w bieżącym roku przebudowa drogi wojewódzkiej nr 423- ul. Kłodnickiej prawdopodobnie spowoduje, że większość autocystern, po pokonaniu łącznika wyjeżdżać będzie na ulicę Kłodnicką w kierunku Januszkowic. Oznacza to, że przewidziany w raporcie oś poziom natężenia ruchu (wjazd/wyjazd) po ulicy Kłodnickiej rozłoży się na dwa strumienie.



6. Nałożenia, w decyzji środowiskowej obowiązku budowy drogi i mostu na Odrze w kierunku drogi nr DK 45, tak by wyłączyć ulicę Kłodnicką i całą drogę DW423 z ruchu cystern do i z portu

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu jest związany treścią wniosku Inwestora, tym samym nie jest uprawniony do weryfikacji zakresu przedsięwzięcia (w tym przypadku jego poszerzenia o budowę drogi). Nie może także, w decyzji wydawanej dla konkretnego podmiotu, nakładać obowiązków na inne podmioty (w tym przypadku obowiązku realizacji drogi przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu).

7. Braku spełnienia wymagań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dotyczącego braku dostępu do drogi publicznej z działek objętych przedsięwzięciem.

Do powyższej kwestii, dotyczącej ulicy Kłodnickiej, odniesiono się w punkcie 1 (na str. 27) komentarza do uwag Samorządu Mieszkańców Osiedla Kłodnica.

Wobec powyższego, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

- ustalenia własne,
  - opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kedzierzynie-Koźlu
  - ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko,
  - wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.


Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z ustawą o oś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 tej ustawy.

Zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2014r. poz. 1628) za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł. (słownie: dwieście pięć złotych), która została wpłacona na konto Urzędu Miasta Opolu.

Regionalny Dyrektor Ochrony  
Środowiska w Opolu

  
Alicja Majewska

Otrzymują:

za zwrotnym potwierdzeniem odbioru

1. Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o. na ręce pełnomocnika Pana Andrzeja Bakaty  
ul. Berneńska 3c, 03-976 Warszawa
2. Pozostałe strony postępowania obwieszczeniem w trybie art. 49 kpa
3. aa  
Sprawę prowadzi Magdalena Senus tel. (77) 45 26 240

*Senus*

*07.07.2013*

*Senus*

*07.07.2013*

Regionalna Dyrekcja Ochrony  
Środowiska w Opolu  
ul. Obrońców Stalingradu 66  
45-512 Opole

WOOS.4203.1.2016.MSe.28

Opole, dnia 07 lipca 2017 r.

#### Załącznik nr 1

do decyzji nr WOOS.4203.1.2016.MSe.28 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w  
Opolu z dnia 2017-07-07

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

(zgodnie z wymogiem art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - Dz. U. z 2016 r., poz. 353, z późn. zm.)

#### „Budowa Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle”.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa terminala płynnych produktów masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle.

Projektowane przedsięwzięcie realizowane będzie w Kędzierzynie-Koźlu na działkach o nr ew.:

- 1049/24, 1050/3, 1048/2 przeznaczonych pod budowę terminala
- 1049/24, 1051/2, 1052/1, 1053/2, 551/1, 550/1, 557/1, 557/5, 547/1, 550/2, 551/2, 497/3 (teren zamknięty PKP) przeznaczonych pod budowę dojazdowych torów kolejowych.

Teren projektowanego terminala jest obecnie nieużytkowany, znajdują się na nim zrujnowane budynki do rozbiórki, roślinność synantropijna oraz niewykorzystywane i zniszczone tory kolejowe.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbiórkę istniejących obiektów budowlanych i demontaż torów - na terenie przeznaczonym pod budowę przedsięwzięcia;
- budowę parku zbiorników magazynowych, naziemnych o osi pionowej z dachem stałym dla I i II etapu - zbiorniki wykonane ze stali i spawanego dna, z zabezpieczeniem przed wyciekami i kontrolą szczelności. Znajdować się będą w stalowych ścianach osłonowych;
- budowę 2 podziemnych zbiorników dodatków, w tym przeznaczonych do
  - ON i ON Bio,
  - benzyn BS95 i BS98;
- budowę zbiornika awaryjnego rozładunku i resztek - podziemny zbiornik stalowy, dwupłaszczowy, siedmiokomorowy o osi poziomej i łącznej pojemności  $V = 75 \text{ m}^3$ , z systemem kontroli szczelności i izolacją antykorozyjną. Komora  $V=36 \text{ m}^3$  wykorzystywana będzie do awaryjnego rozładunku autocystern, odbywającego się grawitacyjnie na stanowisku rozładunkowym autocystern. Komora  $V=15 \text{ m}^3$  przeznaczona będzie do magazynowania oleju opałowego lekkiego, przeznaczonego do zasilania zbiornika dobowego w kotłowni. Pozostałe 5 komór przeznaczonych będzie do resztkowania rurociągów spustowych z barek oraz rurociągów spustowych z kolejowego frontu rozładunkowego dla oleju napędowego, benzyny silnikowej, metanolu lub glikolu etylenowego i propylenowego oraz toluenu i ksylenu;
- budowę kolejowego frontu rozładunkowo - ekspedycyjnego - przeznaczonego do jednoczesnego, dwustronnego rozładunku 28 cystern kolejowych, o długości podstawowej 17 m wraz z torem dojazdowym i wagą. W celu zabezpieczenia przed

ewentualnym przenikaniem produktu do gruntu, stanowiska rozładunkowe uszczelnione zostaną przy użyciu geomembrany;

- **budowę stanowiska zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego** - zlokalizowanego na szczelnej betonowej tacy, przeznaczonego do awaryjnego rozładunku autocystern oraz do rozładunku oleju opałowego lekkiego do zbiornika awaryjnego rozładunku, oleju opałowego i resztek. Rozładunek odbywać się będzie grawitacyjnie;
- **budowę autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw** - przeznaczonego do rozładunku dodatków do benzyn i olejów napędowych do poszczególnych komór zbiorników „dodatków”. Rozładunek odbywać się będzie grawitacyjnie. Autocysternowy front zlokalizowany zostanie na wysepce nr 5 przeznaczonej do rozbudowy w dalszych etapach rozbudowy Terminala;
- **budowę stanowiska nalewczego autocystern** - nalewaki autocysternowe zlokalizowane zostaną na szczelnej, skanalizowanej i zadaszanej tacy betonowej składającej się z 7 stanowisk nalewczych zlokalizowanych na 4 wysepkach (z możliwością dobudowania 5 wysepki). Stanowisko do nalewu poszczególnych produktów wyposażone zostanie w m.in.: zawór odcinający z napędem pneumatycznym, filtroseparator, zawór zwrotny, przepływomierz, zawór sterujący, przeziernik, ramię nalewcze, ramię odprowadzenia par (1 szt. na 1 stanowisku nalewczym), itp.;
- **montaż instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów** - instalacja ta składać się będzie z:
  - 2 podziemnych zbiorników dodatków o pojemności  $V = 60 \text{ m}^3$  każdy,
  - 12 pomp wyporowych nazbiornikowych zlokalizowanych w poszczególnych studzienkach nazbiornikowych,
  - 22 modułów dozujących dodatki dla 6 strumieni, zlokalizowanych na stanowiskach nalewczych autocystern. Ilość dozowania  $50 \pm 2.000 \text{ ppm}$ ;
- **montaż instalacji odzysku par węglowodorów VRU** - zlokalizowanej na szczelnej tacy betonowej, skanalizowanej. Do instalacji włączone zostaną:
  - zbiorniki magazynowe BS95,
  - zbiorniki magazynowe BS98,
  - zbiorniki magazynowe toluenu i ksylenu,
  - kolejowe stanowiska rozładunkowo - ekspedycyjne,
  - stanowiska przeładunkowe barek,
  - stanowiska nalewcze autocystern,
  - zbiornik awaryjnego rozładunku.

Zakłada się, że do procesów technologicznych, instalacja odzysku oparów wykorzystywać będzie paliwo BS95;

- **budowę pompowni technologicznej** - wszystkie operacje rozładunkowo - przeładunkowe, dystrybucji autocysternowej oraz awaryjnego rozładunku autocystern paliw i metanolu/glikolu propylenowego i etylenowego, będą wykonywane przy pomocy pomp umieszczonych w projektowanej pompowni technologicznej. Pompownia zostanie zlokalizowana na szczelnej, skanalizowanej i zadaszanej tacy, zagłębionej do ok. 2 m p.p.t. i będzie wyposażona w około 20-26 agregatów pompowych;
- **budowę stanowisk rozładunkowych barek** - przewiduje się 4 stanowiska rozładunkowych barek zlokalizowanych na szczelnych, nie zadaszonych, skanalizowanych tacach betonowych. Rozładunek barek odbywać się będzie przy użyciu węży elastycznych;
- **montaż instalacji przyjęcia, magazynowania i dozowania estrów on line przy nalewie autocystern** - w skład tej instalacji będą wchodziły:
  - 2 zbiorniki magazynowe o pojemności  $1.000 \text{ m}^3$  każdy, o osi pionowej, w ścianie osłonowej, izolowane z system monitorowania przecieków,
  - instalacja pompowa estrów wraz z instalacją podgrzewania estrów,

- instalacja dozująca estrów na nalewni cystem samochodowych,
- trasy rurociągowne.

Na terenie terminala docelowo zostaną zbudowane:

- 4 zbiorniki magazynowe oleju napędowego; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 10\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorniki magazynowe oleju napędowego BIO; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 5\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorniki magazynowe benzyny BS 98; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 3\ 200\ m^3$ ,
- 2 zbiorniki magazynowe benzyny BS 95; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 5\ 000\ m^3$ ,
- zbiornik magazynowy toluenu; naziemny, o osi pionowej. Pojemność zbiornika nie większa niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- zbiornik magazynowy ksylenu; naziemny, o osi pionowej. Pojemność zbiornika nie większa niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorniki magazynowe estrów; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- 2 zbiorniki magazynowe metanolu; naziemne, o osi pionowej. Pojemność każdego zbiornika nie większa niż  $V = 3\ 200\ m^3$ .

Ponadto w ramach projektowanej inwestycji przewiduje się infrastrukturę towarzyszącą t.j.:

- instalację ppoż.,
- drogi i place,
- budynek wielofunkcyjny z kotłownią,
- wiatę magazynową na sprzęt techniczny,
- instalację azotu,
- przyłącza wody pitnej z sieci miejskiej,
- przyłącze mocy,
- stację transformatorową (źródłem podstawowego zasilania elektroenergetycznego będzie projektowana kontenerowa stacja transformatorowa z transformatorem o mocy 1000 KVA (transformator olejowy) lub alternatywnie z 2 transformatorami o mocy 630 kVA każdy, pracującymi równolegle),
- agregat prądowórczy (przewiduje się kontenerowy agregat prądowórczy o mocy 1 000 kVA),
- system automatyki,
- separator ścieków deszczowych z piaskownikiem, osadnikiem,
- sieć kanalizacji deszczowej z przyłączem do kanalizacji zewnętrznej,
- sieć kanalizacji sanitarnej z przyłączem do miejskiej kanalizacji sanitarnej,
- przyłącze energetyczne.

Przewiduje się także prace hydrotechniczne, obejmujące przebudowę lub w szczególnych przypadkach budowę konstrukcji nabrzeża dla basenu nr III wraz z niezbędnymi robotami czerpalnymi tj.:

- prace rozbiórkowo-przygotowawcze, w tym rozbiórka istniejących konstrukcji hydrotechnicznych (ścianki szczelne, rampy załadunkowe, konstrukcja żelbetowa nabrzeża, itp.) i oczyszczenie terenu,
- roboty ziemne związane z budową nowych lub przebudową konstrukcji nabrzeża.
- wykonanie konstrukcji hydrotechnicznych:
  - a) wbicie pali,
  - b) zapuszczenie stalowej ścianki szczelnej,
  - c) wykonanie oczepów żelbetowych i płyty nabrzeża,

- d) wykonanie niezbędnych instalacji oraz montaż wyposażenia,
- e) prace pogłębiarskie, wykonywane dla osiągnięcia wymaganej głębokości technicznej.

Przedsięwzięcie będzie realizowane dwuetapowo:

➤ w I etapie inwestycji przewiduje się wykonanie:

- 2 naziemnych zbiorników magazynowych oleju napędowego, o pojemność każdego z nich  $V = 10\,000\text{ m}^3$ ,
- 4 naziemnych zbiorników o pojemności każdego z nich  $V = 5\,000\text{ m}^3$ , przeznaczonych do magazynowania odpowiednio:
  - ON Bio (rozwiązanie docelowe),
  - BS 95 (rozwiązanie docelowe),
  - ON (docelowo, po zakończeniu II etapu inwestycji, zbiornik będzie magazynować ON Bio),
  - ON (docelowo, po zakończeniu II etapu inwestycji, zbiornik będzie magazynować BS 95),
- 3 naziemnych zbiorników o pojemności każdego z nich  $V = 3\,200\text{ m}^3$ , przeznaczonych do magazynowania odpowiednio:
  - BS 98 (rozwiązanie docelowe),
  - glikolu etylenowego (produkt w przyszłości może być zastąpiony metanolem, po wcześniejszym przystosowaniu zbiornika do magazynowania produktów naftowych I klasy niebezpieczeństwa pożarowego i wybudowaniu wahadła gazowego oparów metanolu) – 2 zbiorniki,
- naziemnego zbiornika magazynowego estrów metylowych, o pojemności  $V = 1\,000\text{ m}^3$ ,
- naziemnego zbiornika magazynowego toluenu, o pojemności  $V = 1\,000\text{ m}^3$ ,
- naziemnego zbiornika magazynowego ksylenu, o pojemności  $V = 1\,000\text{ m}^3$ ,
- 2 podziemnych zbiorników dodatków do ON i ON Bio oraz benzyn BS 95 i BS 98, o pojemności  $V = 60\text{ m}^3$  każdy,
- podziemnego zbiornika, siedmiokomorowego awaryjnego rozładunku, lekkiego oleju opałowego i resztek, o łącznej pojemności  $V = 75\text{ m}^3$ ,
- kolejowego frontu rozładunkowo-ekspedycyjnego,
- stanowiska zrzutu awaryjnego i frontu rozładunkowego oleju opałowego lekkiego,
- autocysternowego frontu rozładunkowego dodatków do paliw,
- stanowiska nalewczego autocystern: wysepek 1-3 (stanowiska nr 1-5),
- instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów (umożliwienie dozowania dodatków na stanowiskach załadunkowych nr: 2, 3, 4, 5),
- instalacji odzysku par węglowodorów VRU,
- pompowni technologicznej,
- stanowisk rozładunkowych barek (nr 1 i 2),
- instalacji dozowania on-line estrów (dozowanie on-line do 6 strumieni głównych ON),
- tras rurociągowych,

➤ w II etapie inwestycji przewiduje się wykonanie:

- 2 naziemnych zbiorników magazynowych oleju napędowego, o pojemność każdego z nich  $V = 10\,000\text{ m}^3$ ,
- naziemnego zbiornika magazynowego BS 98, o pojemności  $V = 3\,200\text{ m}^3$ ,

- naziemnego zbiornika magazynowego estrów metylowych, o pojemności  $V = 1\ 000\ m^3$ ,
- stanowiska nalewczego autocystern: wysepka nr 4 (stanowiska nr 6 i 7),
- instalacji dozowania dodatków do benzyn i olejów (umożliwienie dozowania dodatków na stanowiskach załadunkowych nr: 6 i 7),
- stanowisk rozładunkowych barek (nr 3 i 4),
- instalacji dozowania on-line estrów (dozowanie on-line do 10 strumieni głównych ON).

Założono, że:

- ✓ terminal będzie pracował 365 dni w roku, przy czym przez 2-3 godzin na dobę, głównie w porze nocnej przewiduje się przerwy technologiczne;
- ✓ całkowity obrót roczny wszystkimi produktami nie przekroczy 2 500 000 mg/rok;
- ✓ dostarczanie i wywóz substancji będzie następował przy wykorzystaniu cystern samochodowych, cystern kolejowych oraz barek;
- ✓ maksymalna sumaryczna ilość autocystern, które w ciągu roku wjadą na teren terminala wyniesie 50 903 sztuk.

Projektowany kolejowy front rozładunkowo-ekspedycyjny, przeznaczony będzie do jednoczesnego, dwustronnego rozładunku 28 cystern kolejowych, o długości podstawowej 17 m wraz z torem dojazdowym i wagą.

Instalacja przystosowana będzie do rozładunku:

- 28 cystern kolejowych oleju napędowego,
  - 28 cystern kolejowych oleju napędowego BIO,
  - 28 cystern kolejowych benzyny BS95,
  - 28 cystern kolejowych benzyny BS98,
  - 10 cystern kolejowych metanolu lub glikolu propylenowego i etylenowego,
  - 10 cystern kolejowych toluenu lub ksylenu,
  - 12 cystern kolejowych estrów,
- i do załadunku:
- 10 cystern oleju napędowego,
  - możliwość załadunku 10 cystern benzyny silnikowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony  
Środowiska w Opolu

*K*  
Alicja Majewska

regionalna Dyrekcja  
Ochrony Środowiska w Opolu  
ul. Obrońców Stalingradu 66  
45-512 Opole

można odpisać  
tytułem

dnia 10.01.17.

*pm*