

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691 t.j.) dalej jako kpa w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 t.j.) dalej jako ooś, a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 34, § 3 ust. 1 pkt 35 w rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora firmy B 10 Sp. z o.o. z siedzibą w Rosówce 40, 72-001 Kołbaskowo, złożonego przez pełnomocnika Pana Pawła Molendę,

orzekam

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”, pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia dalej jako KIP.

II. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

W trakcie realizacji przedsięwzięcia:

1. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z ograniczeniem szczególnie głośnych prac w godzinach wieczornych tj. od 18.00 do 22.00.
2. Podczas przerw roboczych zabezpieczyć wykopu budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów należy przenieść w oddalone, bezpieczne odpowiednie dla danego gatunku siedliska.
3. Racjonalnie gospodarować powierzchnią ziemi w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie.
4. Zachować reżim technologiczny stosując maszyny, pojazdy i urządzenia sprawne technicznie, bez wycieku oleju, płynów samochodowych, paliwa.
5. Prace budowlane prowadzić w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancji ropopochodnymi.
6. Teren budowy wyposażyć w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
7. Powstające ścieki bytowe gromadzić w przenośnych toaletach (typu TOI -TOI), a następnie przekazywać do opróżniania podmiotom posiadające stosowne zezwolenia.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Dbać o właściwy stan techniczny urządzeń, zwłaszcza stanowiących istotne źródła hałasu.

2. Dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń wentylacyjnych, a w przypadku zauważonego wzrostu hałasu z tych urządzeń – natychmiast usuwać jego przyczyny.
3. Wodę pobierać z sieci wodociągowej.
4. Ścieki bytowe odprowadzać do kanalizacji sanitarnej.
5. Wszystkie urządzenia służące do oczyszczania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych należy regularnie czyścić.
6. Wodę zbierającą się na dnie zbiorników paliwowych wypompowywać do beczki i traktować jako odpad niebezpieczny.
7. Stację paliw wyposażać w minimum trzy piezometry (jeden na dopływie i dwa na odpływie wód z terenu stacji).
8. Przy lokalizacji piezometrów uwzględnić kierunek przepływu wód podziemnych.
9. Dbać o właściwy stan techniczny urządzeń, zwłaszcza stanowiących istotne źródła hałasu.

III. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Podaniem z dnia 04 grudnia 2025 r., (data wpływu do tut. urzędu 05.12.2025 r.) firma B10 Sp. z o.o. z siedzibą w Rosówek 40, 72-001 Kołbaskowo, złożonym przez pełnomocnika Pana Pawła Molendę z Pracowni Ochrony Środowiska ul. Langiewicza 28/23, 70-263 Szczecin, wystąpiła do Wójta Gminy Kołbaskowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo.”

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Kołbaskowo.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, sporządzonej przez Pracownię Ochrony Środowiska – Pana Pawła Molendę wraz z zespołem – ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej.

Krąg stron postępowania ustalono na podstawie dostępnych w tut. urzędzie danych oraz przedłożonej do wniosku mapy ewidencyjnej z zaznaczonym obszarem oddziaływania 100 m od granic planowanej inwestycji.

Mając powyższe na uwadze Wójt Gminy Kołbaskowo w dniu 17.12.2025 r., poprzez zawiadomienie, powiadomił strony biorące udział w postępowaniu, o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”.

Kierując się art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 03 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), zgodnie z którym decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności jej lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego o ile plan ten został uchwalony, należy stwierdzić, że na terenie, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Rady Gminy Kołbaskowo nr XV/180/2020 z dnia 27 stycznia 2020 r., w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w obrębie geodezyjnym Kamieniec (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z dnia z 2020 r., poz. 1101), a planowana inwestycja jest zgodna z jego ustaleniami.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Kołbaskowo.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy z dnia 03 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) pismami z dnia 06.03.2026 r., Wójt Gminy Kołbaskowo wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Szczecinie o wydanie opinii czy istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”.

Organ zasięgający ww. opinii do wniosku przedłożył dokumenty zgodnie z art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 t.j.). tj.:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych;
- karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z załącznikami (na nośniku CD);
- wypis i wrys z MPZP;
- pismo z dn. 16.02.2026 r. znak: GN.6723.2.2026.AK, ws. zgodności z MPZP.

W toku trwania procedury ustalono, że zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), inwestycja zakwalifikowana jest do przedsięwzięć wymienionych w:

- ❖ § 3 ust. 1 pkt. 34 – instalacje do dystrybucji:
 - a) ropy naftowej,
 - b) produktów naftowych,
 - c) substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 rozporządzenia 1907/2006 niebędących produktami spożywczymi, z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego lub sprężonego.
- ❖ § 3 ust. 1 pkt 35 – instalacje do podziemnego magazynowania:
 - a) ropy naftowej,
 - b) produktów naftowych,
 - c) substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt. 1 i 2 rozporządzenia 1907/2006 niebędących produktami spożywczymi,
 - d) gazów łatwopalnych,
 - e) kopalnych surowców energetycznych innych niż wymienione w lit. a-dinne niż wymienione 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 20 m³ oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m³.

Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Jednocześnie dla przedmiotowej inwestycji wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wójt Gminy Kołbaskowo pismem z dnia 09.03.2026 r., znak: GK.6220.25.2025.JSS/GG zawiadomił strony biorące udział w postępowaniu o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy dot. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo” do dnia 30 kwietnia 2026 r., z uwagi na konieczność uzyskania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. inwestycji na środowisko od organów opiniujących oraz z uwagi na skomplikowany charakter sprawy.

W dniu 19 marca 2026 r., (data wpływu 20.03.2026 r.) znak: SS.ZZŚ.4130.62.2026.JP Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstw Wodnego Wody Polskie wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie w wydanej opinii określił również n/w warunki, które w całości ujęte zostały w pkt II orzeczenia niniejszej decyzji:

- ❖ w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
 - racjonalnie gospodarować powierzchnią ziemi w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie;
 - zachować reżim technologiczny stosując maszyny, pojazdy i urządzenia sprawne technicznie, bez wycieku oleju, płynów samochodowych, paliwa;
 - prace budowlane prowadzić w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi;
 - teren budowy wyposażyc w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych;
 - powstające ścieki bytowe gromadzić w przenośnych toaletach (np. TOI – TOI), a następnie przekazywać do opróżniania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia.
- ❖ w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia:
 - wodę pobierać z sieci wodociągowej;
 - ścieki bytowe odprowadzać do kanalizacji sanitarnej;
 - wszystkie urządzenia służące do oczyszczania i zagospodarowywania wód podziemnych i roztopowych należy regularnie czyścić;
 - wodę zbierającą się na dnie zbiorników paliwowych wypompowywać do beczki i traktować jako odpad niebezpieczny;
 - stację paliw wyposażyc w minimum trzy piezometry (jeden na dopływie i dwa na odpływie wód z terenu stacji);
 - przy lokalizacji piezometrów uwzględnić kierunek przepływu wód podziemnych.

Ponadto w wydanej opinii Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdził, że: „*Przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCWP oraz stanu ilościowego i chemicznego JCWPd*” oraz, że: „*Przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy, eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w aktualnym Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania*”.

Biorąc powyższe pod uwagę, ww. organ opiniujący mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia uznał, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest konieczne.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach opinią sanitarną z dnia 24 marca 2026r., znak: ZNS.9022.2.4.2026 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”. Ponadto w wyniku analizy dostarczonej dokumentacji ww. organ opiniujący stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 25 marca 2026r., znak: WONS.4220.113.2026.KM (data wpływu 26.03.2026 r.) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”, jednocześnie wskazując, że istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach n/w istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- ❖ prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z ograniczeniem szczególnie głośnych prac w godzinach wieczornych tj. od 18.00 do 22.00;
- ❖ podczas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów należy przenieść w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku siedliska;
- ❖ na etapie eksploatacji, dbać o właściwy stan techniczny urządzeń, zwłaszcza stanowiących istotne źródła hałasu.

Powyższe warunki w całości ujęte zostały w pkt II orzeczenia niniejszej decyzji.

Na podstawie analizy dokumentacji w przedmiotowej sprawie (wniosku wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia), jak również w oparciu o wydane postanowienie i opinie, tuż. organ stwierdził, iż dla planowanego zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Budowa stacja paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo:”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 t.j.) w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W myśl art. 85 ust. 1 i ust. 2 ustawy ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia, zaś w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ winien zawrzeć informacje o kryteriach, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś uwzględnionych przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia takiej oceny.

Po analizie szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), stwierdzono, że o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przesądziły n/w przesłanki.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej. Projektowane obiekty stacji paliw zlokalizowane będą na terenie działki nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo pomiędzy wjazdami na teren nieruchomości, przy zachodniej granicy działki inwestycyjnej.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (kip) aktualnie na terenie działki nr 114/15 obręb Kamieniec zlokalizowana jest baza transportowa, w skład której wchodzi:

- ❖ budynek warsztatowy z jednostanowiskową myjnią cystern i wnętrza zbiorników:
 - ww. budynek zlokalizowany jest po południowej stronie działki nr 114/15 obręb Kamieniec, służy jako warsztat naprawczy pojazdów Inwestora i myjnia cystern oraz ich zbiorników. Obiekt posiada własne zaplecze socjalno – biurowe dla pracowników. Myjnia posiada własny układ technologiczny z systemem podczyszczania ścieków powstających podczas jej eksploatacji. System ten składa się z separatora substancji ropopochodnych, separatora tłuszczów, flotator i osadnika piasku.
- ❖ budynek socjalno – biurowy:
 - ww. budynek zlokalizowany jest po stronie południowej działki nr 114/15 obręb Kamieniec i przylega do budynku warsztatowego. Służy jako zaplecze biurowo – socjalne dla pracowników biurowych firmy.
- ❖ plac składowy, parking wraz z dojazdami i terenem utwardzonym:
 - ww. plac składowy zlokalizowany jest po północnej stronie działki nr 114/ 15 obręb Kamieniec. Służy do składowania zbiorników w tym na paletach.
 - parking dla pojazdów ciężarowych zajmuje główną środkową część działki nr 114/15 obręb Kamieniec i jest przewidziany na 27 stanowisk
 - parking dla pojazdów osobowych składający się z 8 miejsc parkingowych zlokalizowanych wzdłuż drogi pomiędzy wjazdami oraz miejsc postojowych 2x po 7 zlokalizowanych po obu stronach parkingu dla pojazdów ciężarowych w centralnej części placu.
- ❖ wjazd i wyjazd z terenu bazy transportowej.

Teren działki nr 114/15 obręb Kamieniec jest uzbrojony, a jej całkowita powierzchnia wynosi 0,9611 ha. Budynki posiadają instalacje wody i kanalizacji sanitarnej oraz deszczowej, a także centralnego ogrzewania i energii elektrycznej. Zapotrzebowanie w wodę następuje z istniejącej sieci wodociągowej, a odprowadzanie ścieków bytowych i przemysłowych do sieci kanalizacyjnej.

Ilość ścieków sanitarnych przyjęta została w oparciu o średnie normowe zużycie wody przez odbiorców w ciągu doby:

- ❖ dla proj. stacji paliw: 0,864 m³/d
- ❖ dla obiektów istniejących: 0,837 m³/d

w sumie dla całego obiektu 1,701 m³/d

Na terenie bazy transportowej występują dwie niezależne zlewnie. Zlewnia nr 1 to dachy budynków biurowego i warsztatowego, a zlewnia nr 2 to tereny utwardzone, dojścia, dojazdy i parkingi.

Wody opadowe ze zlewni nr 1 - z dachów są odprowadzane bez podczyszczania bezpośrednio do gminnej sieci kanalizacji deszczowej jednym przyłączem.

Natomiast wody opadowe z nawierzchni utwardzonych są odprowadzane do sieci kanalizacji deszczowej drugim przyłączem - po podczyszczeniu w dwóch układach podczyszczających składających się z separatorów substancji ropopochodnych zintegrowanych z osadnikami piasku.

Na terenie bazy zlewnia nr 2 podzielona jest na dwie części. Większość wód opadowych z parkingów i z placu składowego podczyszczana jest w separatorze nr 1 zintegrowanym z

osadnikiem piasku, a część wód z terenu od strony wyjazdu oraz z placu za budynkiem podczyszczana jest przez separator nr 2 zintegrowany z osadnikiem piasku.

Docelowo wody opadowe z terenu stacji paliw (dachu budynku obsługi stacji i wiaty) będą odprowadzane do zlewni nr 2. Układ ten posiada również zbiorniki retencyjne służące częściowemu czasowemu retencjonowaniu wód opadowych podczas opadów nawalnych z zainstalowanym ogranicznikiem odpływu do sieci. Z terenu całej inwestycji będzie odprowadzane ok. $Q=82,5$ l/s dwoma przyłączami.

Istniejący obiekt biurowy wyposażony jest w instalację c.o. zasilaną z kotłowni olejowej. Moc kotła 24 kW. Średnioroczne zapotrzebowania na olej opałowy wynosi ok. 2500 dm³/rok.

Aktualnie istniejące obiekty bazy zasilane są w energię elektryczną mocą 180 kW. Zapotrzebowanie dla projektowanej stacji paliw to ok 12 kW. Pobór energii będzie odbywał się w ramach zakontraktowanej mocy i istniejącego układu pomiarowego.

Teren przedsięwzięcia graniczy od strony:

- ❖ północnej z terenem niezagospodarowanym (dz. nr 114/16);
- ❖ wschodniej z działką dojazdową (dz. nr 114/66);
- ❖ południowej z terenem nieużytkowanym (dz. nr 114/34);
- ❖ zachodniej z terenem, na którym znajduje się droga (dz. nr 128/6).

W skład planowanej realizacji stacji paliw wchodzić będzie:

- ❖ pawilon obsługi stacji, wiaty nad dystrybutorami,
- ❖ dwa zbiorniki magazynowe paliw o pojemności 100 m³ każdy,
- ❖ zbiornik mag. AdBlue o poj. 10 m³,
- ❖ infrastruktura technologiczna, pylon cenowo – reklamowy, infrastruktura techniczna.

Budynek obsługi stacji - murowany lub o konstrukcji stalowej obudowanej płytami warstwowymi, jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony, o powierzchni zabudowy ok. 48 m²; handlowo-usługowy z zapleczem sanitarnym dla pracowników stacji, wc dla klientów oraz salą sprzedaży. W budynku będzie prowadzona kasa -płatność za paliwa, sprzedaż artykułów przemysłowych i spożywczych w opakowaniach handlowych, jednostkowych, napojów zimnych i gorących, gorących przekąsek typu hot-dog, zapiekanka itp.

Wiaty nad dystrybutorami paliw – obiekt o konstrukcji stalowej i wysokości ok. 5,2 m, z dwoma wysepkami z dystrybutorami paliw płynnych i Adblue. Pod wiatą nawierzchnia szczelna betonowa (przejazdy oraz wysepki). Wiaty wyposażona w instalację oświetleniową i odgromową. Spadek terenu pod wiatą w kierunku wpustów lub odwodnień liniowych z odpływem do kanalizacji deszczowej. Wiaty usytuowana prostopadle do budynku obsługi stacji.

Zbiorniki magazynowe paliw - podziemne, przejazdowe, dwupłaszczyznowe, z systemem monitoringu przestrzeni międzypłaszczyznowej; zbiorniki o pojemności 100 m³ każdy; jeden dzielony - dwukomorowy do magazynowania oleju napędowego ON i drugi dzielony o pojemnościach komór 55/35/10 kolejno do magazynowania paliw: ON, PB95, PB98. Zlokalizowane jako przejazdowe, za wiatą w kierunku wyjazdu.

Zbiornik magazynowy AdBlue - podziemny jednopłaszczyznowy, przejazdowy, o pojemności 10 m³ zlokalizowany obok wiaty po stronie wjazdu

Stanowisko zlewowe paliw - do obsługi projektowanych zbiorników -studnia zlewna podziemna zlokalizowana pod wiatą, na skrajnej wysepce - najdalej oddalonej od pawilonu.

Stanowisko zlewowe AdBlue - zlokalizowane na środkowej wysepce.

Pylon cenowo – reklamowy - o wys. do 1 m ponad poziom terenu -zawierający informacje o cenach i asortymencie paliw oraz prowadzonych usługach.

Infrastruktura techniczna – obiekty wyposażone będą w instalacje wody, kanalizacji sanitarnej, energii elektrycznej i kanalizacji deszczowej niezbędne do funkcjonowania stacji.

Infrastruktura technologiczna - instalacje związane z dystrybucją i magazynowaniem paliw płynnych i AdBlue - połączenia pomiędzy zbiornikami paliw, a studniami zlewowymi i dystrybutorami paliw

Stanowiska parkingowe – budynek obsługi stacji powstanie w miejscu likwidowanych 8 miejsc parkingowych, dlatego projektuje się zamiennie 8 mp przed budynkiem biurowym, w tym dwa dla osób niepełnosprawnych.

Projektowana stacja paliw spełniać będzie warunki rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24.07.2023 r., w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przemysłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2023 r., poz. 1707)

Planowana do realizacji stacja paliw prowadzić będzie sprzedaż detaliczną trzech rodzajów paliw płynnych:

- ❖ olej napędowy;
- ❖ benzyna bezołowiowa 95 i 98;
- ❖ AdBlue.

Szacowana średnia sprzedaż wyniesie (wg. informacji przedstawionych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia):

- ❖ ON – 22000 l/d tj. 660 m³/mies. i 7920 m³/rok;
- ❖ Pb 95 – 1050 l/d tj. 31.5 m³/ mies. i 378 m³/rok;
- ❖ Pb 98 – 400 l/d tj. 12 m³/mies. i 144 m³/rok;
- ❖ AdBlue – 300 l/d tj. 9 m³/mies. i 108 m³/rok

Ilość dostaw paliwa cysternami:

- ❖ Średnio dostawa raz na pięć dni.

Dystrybucja paliw do pojazdów:

- ❖ samochodów ciężarowych w 85%;
- ❖ samochodów osobowych i dostawczych w 15%

Szacowana ilość pojazdów:

- ❖ w porze dziennej (6-22) - 26 pojazdów ciężarowych i 80 osobowych;
- ❖ w porze nocnej (22-6) – 5 pojazdów ciężarowych i 20 osobowych.

Do dystrybucji paliw płynnych docelowo zainstalowane będą:

- ❖ 1szt. wieloproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, czteropaliwowy, ośmiowęzowy do następujących rodzajów paliw ON TIR/ ON / Pb95 / Pb98 o wydajności ok. Q=120-130 l/min. (ON TIR) i ok. Q=40 l/min. pozostałe paliwa;
- ❖ 1 szt. dwuproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, dwupaliwowy, czterowęzowy, do następujących rodzajów paliw ON TIR / ON o wydajności ok. Q=120-130 l/min. (ON TIR) i ok. Q=40 l/min. ON;
- ❖ 2szt. dystrybutor dwustronny dwuwezowy do AdBlue (Alternatywnie dystrybutory AdBlue mogą być zintegrowane z dystrybutorami paliw).

Ilość zbiorników magazynowych paliw płynnych:

- ❖ dwa podziemne dwupłaszczowe o pojemności 100m³ każdy. W tym jeden dzielony 60/40 m³ do ON i drugi dzielony 55 m³ ON/ 35 m³ Pb95/ 10 m³ Pb98;

- ❖ jeden podziemny jednopłaszczowy zbiornik do AdBlue o pojemności do 10 m³, alternatywnie jeden zbiornik naziemny do AdBlue.

Przewiduje się zatrudnienie jednej lub dwóch osób na zmianie w pawilonie obsługi stacji. W zakresie sprzedaży paliw stacja działa w systemie samoobsługowym. Personel zatrudniony będzie do bieżącego dozoru funkcjonowania obiektu i dodatkowo do obsługi klientów w pawilonie obsługi stacji.

W budynku będzie prowadzona sprzedaż akcesoriów samochodowych, artykułów przemysłowych i spożywczych – żywności w opakowaniach jednostkowych, kanapek, hot dogów, napojów zimnych i ciepłych oraz będzie zlokalizowany węzeł sanitarny z natryskiem dla klientów. Projektowana stacja paliw spełni warunki ochrony środowiska, w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego, gruntu i wód gruntowych, przed zanieczyszczeniem produktami naftowymi i oparami węglowodorów, oraz spełni wymagania ochrony przeciwpożarowej.

Opis technologiczny stacji paliw:

Przyjmowanie paliw.

Paliwa dostarczane będą typowymi autocysternami dostosowanymi do przewozu paliw płynnych. Częstotliwość uzupełniania stanu magazynowego paliw zależy będzie od wielkości sprzedaży i wielkości jednorazowej dostawy. Ilości te będą monitorowane zdalnie i na stanowisku w pawilonie obsługi stacji.

Przyjmowanie paliw z autocystern do podziemnych zbiorników magazynowych odbywać się będzie grawitacyjnie na stanowisku zlewowym zlokalizowanym na wysepce pod wiatą.

Projektowana instalacja technologiczna obsługująca stanowisko zlewowe zostanie wykonana w sposób umożliwiający hermetyczny rozładunek autocystern do wszystkich zbiorników magazynowych benzyn. Hermetyzacja rozładunku benzyn osiągnięta będzie poprzez szczelne połączenie elastycznego przewodu spustowego autocysterny z króćcem wlewowym odpowiedniego zbiornika (Dn80). Drugim węzłem elastycznym (Dn80) zostaną spięte przestrzenie powietrzne cysterny i zbiorników, tworząc tzw. wahadło gazowe.

Projektowane króćce zlewowe i związane z nimi króćce odprowadzenia oparów umieszczone będą w szczelnej studziencie podziemnej zlokalizowanej na wysepce pod wiatą. Ww. króćce są odpowiednio opisane i oznakowane kolorami. Króćciec przyłącza oparów ze zbiorników do autocysterny należy usytuować po prawej stronie króćców zlewnych (zgodnie z wymaganiami określonymi w Dz.U. 2023, poz. 1707 ze zm.). Drugi koniec kolektora powrotu oparów jest wyprowadzony ponad dach wiaty na wys. min. 0.5m i wyposażony w zawór oddechowy z bezpiecznikiem ogniowym typu OPW 523 UK.

Każda cysterna przed rozładunkiem zostanie uziemiona przez połączenie z instalacją uziemiającą znajdującą się w studziencie zlewowej. Jednocześnie rozładowywana będzie tylko jedna autocysterna.

Przed każdym przyjęciem dostawy paliwa z autocysterny należy odczytać stan paliwa w komorze zbiornika. Po zakończeniu spustu paliwa z autocysterny należy ponownie odczytać stan paliwa w zbiorniku.

Magazynowanie paliw.

Magazynowanie paliw odbywać się będzie w zbiornikach podziemnych, przejazdowych, dwupłaszczowych, przeznaczonych do przechowywania produktów naftowych I i II klasy niebezpieczeństwa pożarowego.

Pojemność projektowanych zbiorników:

- ❖ jeden zbiornik dwukomorowy o pojemności 100 m³ - do magazynowania ON -podział 60/40,

- ❖ jeden zbiornik o pojemności 100 m³ - do magazynowania: 55m³ ON/ 35m³ Pb95/ 10m³ Pb98.

Wyposażenie technologiczno-instalacyjne każdej komory zbiornika obejmuje:

- ❖ króciec zlewowy, z rurą zlewną (Dn100 – 1szt.), sięgającą 50 mm nad dno zbiornika z zaworem pływakowym zabezpieczającym przed przepełnieniem -OPW oraz tłumikiem hydraulicznym z korkiem do spuszczenia paliwa;
- ❖ króciec pomiaru ręcznego DN80 w płaszczu zbiornika, z zamknięciem typu szybkozłazce, perforowany, owinięty siatką Daviego;
- ❖ króciec pomiaru automatycznego DN98 w płaszczu zbiornika, zakończony kołnierzem i przeciwkołnierzem, dla sondy pomiarowej np.: PetroVend systemu Site Sentinel III lub innej;
- ❖ króćce ssawne, z rurą ssącą z koszem ssawnym, sięgająca 100mm nad dno zbiornika, (Dn50- ilość sztuk w zależności od potrzeb);
- ❖ króciec odpowietrzenia zbiornika (Dn50 – 1 szt.), ucho uziemienia.

Komory zbiorników odpowietrzane będą wspólnymi przewodami -podzielone w zależności od rodzajów paliw. Maszty oddechowe wyprowadzone będą przy słupie wiaty na wysokość 0.5m powyżej dachu wiaty i zakończone zaworami odpowietrzającymi. Szczelność zbiorników kontrolowana będzie w sposób ciągły, z zastosowaniem tzw. suchej metody sygnalizacji przecieków do przestrzeni międzypłaszczowej, przez czujniki np.: PetroVend dla systemu SiteSentinel III lub inne. Okresowo każdy zbiornik należy odwodnić przez odpompowanie ręczną pompą wody zbierającej się na dnie. W tym celu należy wykorzystać (przechowywaną w pawilonie) przenośną ręczną pompę, z wężem elastycznym Dn50 sięgającym dna zbiornika. Wodę wypompowywać do beczki i traktować jako odpad niebezpieczny.

Dystrybucja paliw

Do wydawania paliw ze zbiorników podziemnych zastosowano dystrybutory np. firmy TOKHEIM, WAYNE DRESSER, GILBARCO, ADAST itp.

Do dystrybucji paliw płynnych zainstalowane będą:

- ❖ 1szt. wieloproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, czteropaliwowy, ośmiowęzowy do następujących rodzajów paliw ON TIR/ ON / Pb95 / Pb98 o wydajności ok. Q=120-130l/min. (ON TIR) i ok. Q=40l/min. pozostałe paliwa;
- ❖ 1 szt. dwuproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, dwupaliwowy, czterowęzowy, do następujących rodzajów paliw ON TIR / ON o wydajności ok. Q=120 130l/min. (ON TIR) i ok. Q=40l/min. ON;
- ❖ 2szt. dystrybutor dwustronny dwuwałowy do AdBlue.

Każdy dystrybutor połączony będzie rurociągami ssawnymi z odpowiednimi komorami zbiornika magazynowego. Do odprowadzania par benzyn zasysanych z baku tankowanych pojazdów przewidziano kolektor DN50 poprowadzony do zbiornika z benzyną –tzw.: system VRS. Stacja przystosowana będzie do tankowania pojazdów w systemie samoobsługowym, gdzie ilość wydanej paliwa podawana będzie bezpośrednio na dystrybutorze z przeniesieniem wskazania do terminala płatniczego na stanowisku kasowym w budynku obsługi stacji.

Każde stanowisko dystrybucyjne (odmierzacz) posiada miejscowe wskaźniki cyfrowe:

- ❖ wartość wydanej paliwa;
- ❖ ilość wydanej paliwa;
- ❖ cenę jednostkową za litr.

Rurociągi zlewowe i ssące -wykonane z materiałów odpornych na substancje ropopochodne. Rurociągi zlewowe od studzienki zlewowej do zbiorników DN80 lub 100 preferowane z tworzywa z rurą przewodową ze stali nierdzewnej, elastyczne np.: firmy UPP, BRUGG lub inne dopuszczone do stosowania do transportu paliw płynnych. Rurociągi ssące od zbiorników do dystrybutorów i

dalej do satelit średnica rur DN50 - preferowane UPP, BRUGG lub inne dopuszczone do stosowania do transportu paliw płynnych.

Pozostała działalność

W budynku obsługi stacji prowadzona będzie sprzedaż artykułów spożywczych i przemysłowych, ciepłych napojów i przekąsek typu hot-dog itp. Zlokalizowany będzie również węzeł sanitarny dla klientów (z toaletą i natryskiem).

Etap realizacji inwestycji wiązać się będzie z potrzebą wykonania robót ziemnych, mających na celu przystosowanie terenu inwestycyjnego do budowy oraz prac montażowo – instalacyjnych. Prace ziemne wykonane zostaną na potrzeby posadowienia budynku, wiat, montażu zbiorników na paliwo i niezbędnej infrastruktury do jego dystrybucji.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (dalej „KIP”) na terenie inwestycji zostaną zlikwidowane miejsca parkingowe, i rozebrana część nawierzchni utwardzonych. W miejscu projektowanego budynku obsługi stacji wylane będą łąwy fundamentowe, a w miejscu wiaty stopy fundamentowe pod stalowe słupy konstrukcji wiaty. Budynek obsługi stacji będzie murowany lub o konstrukcji stalowej szkieletowej skręcanej na miejscu. Wiata będzie o konstrukcji stalowej skręcana na miejscu, stopy fundamentowe wylewane na miejscu. Wszystkie zbiorniki – paliw i adblue – posadowione będą na płytach fundamentowych. Poziom posadowienia płyt będzie różny - w zależności od średnicy zbiornika. Przykrycie zbiorników 1.0 m od powierzchni terenu.

Prace ziemne związane z wykonaniem fundamentów budynku i wiaty opierać się będą na pracach polegających na: rozbiórce istniejącej nawierzchni z kostki betonowej parkingów i dróg, usunięcie warstw podbudowy, wykopy w gruncie rodzimym. Wykopy pod łąwy fundamentowe budynku wykonane będą jako wąsko przestrzenne o głębokości poniżej 1 m od poziomu terenu. Stopy fundamentowe wiaty będą wykonane na głębokość ok 1.6 m poniżej projektowanego terenu jako miejscowe szerokoprzestrzenne lub zabezpieczone poprzez skarpowanie lub szalowanie. Jeżeli podczas prowadzenia prac zajdzie konieczność demontażu nawierzchni biologicznie czynnej należy wówczas wierzchnią warstwę – humus odgarnąć i wykorzystać w późniejszym czasie do formowania nowej powierzchni biologicznie czynnej. Wykopy pod zbiorniki magazynowe paliw i pozostałe zbiorniki wykonane będą jako szerokoprzestrzenne (z opcją zabicia tymczasowej ścianki szczelnej w razie konieczności). Głębokość wykopów do ok. 4.5 m poniżej projektowanego terenu dla zbiorników paliw, dla AdBlue płytszy. Zabezpieczenie wykopów odbywać się będzie poprzez skarpowanie lub szalowanie.

Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

❖ WODA.

Etap realizacji.

W czasie trwania prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia, woda do celów bytowych przywożona będzie w butlach. Jej ilość będzie związana z liczbą osób zatrudnionych przez firmę wykonawczą. Zapotrzebowanie na wodę ok. 0,1 m³/d/pracownika.

Etap eksploatacji.

Przyłącza wody z sieci wodociągowej, na warunkach wydanych przez zarządcę sieci wodociągowej. Szacowane zużycie wody dla myjni wynosi 3900 m³/rok (do ok. 15 m³/d), średnie dobowe zapotrzebowanie wynosi: $Q = 0,93 \text{ m}^3/\text{d} + 0,96 \text{ m}^3/\text{d} + 15 \text{ m}^3/\text{d} = 16,89 \text{ m}^3/\text{d}$.

Dodatkowo zapotrzebowanie na wodę na cele p.poż. do zewnętrznego gaszenia pożaru w ilości 10 l/s z istniejących hydrantów zewnętrznych zainstalowanych na sieci.

Bilans wody po rozbudowie o stację paliw nie ulegnie istotnej zmianie, ponieważ aktualnie szacowane zużycie to 15.93 m³/d, a dla budynku obsługi stacji szacowana ilość wody wynosi Q=0.96 m³/d. Woda pobierana dla potrzeb myjni jest ściekiem przemysłowym.

❖ PALIWA I ENERGIA.

Etap realizacji.

Energia elektryczna, niezbędna przy realizacji przedsięwzięcia, będzie wytwarzana na miejscu realizacji prac budowlanych przez agregaty prądotwórcze. Paliwo (olej napędowy) będzie używane do pracy urządzeń, agregatu oraz pojazdów transportujących materiały.

Etap eksploatacji.

Paliwa ON - 22000 l/d to jest 660 m³/mies. i 7920 m³/rok / Pb95 -1050 l/d to jest 31.5 m³/mies. i 378 m³/rok / Pb98 -400 l/d to jest 12 m³/mies. i 144 m³/rok / AdBlue – 300 l/d to jest 9 m³/mies. i 108 m³/rok

Energia elektryczna.

Aktualnie istniejące obiekty bazy zasilane są w energię elektryczną mocą 180 kW. Zapotrzebowanie dla projektowanej stacji paliw to ok 12 kW. Pobór energii będzie odbywał się w ramach zakontraktowanej mocy i istniejącego układu pomiarowego.

Ogrzewanie

Istniejący obiekt biurowy wyposażony jest w instalację c.o. zasilaną z kotłowni olejowej. Moc kotła 24 kW. Średnioroczne zapotrzebowania na olej opałowy wynosi ok. 2500 dm³/rok.

❖ SUROWCE I MATERIAŁY.

Surowce przewidziane do użycia podczas budowy:

- ❖ piasek, żwir, kruszywo łamane, pospółka, cement, stal, beton, kostka betonowa, podsypka cementowo piaskowa, styropian, silikaty ścienne, papa termozgrzewalna, bloczki silikatowe itp.

W odniesieniu do gospodarki ściekowej:

Wody opadowe w trakcie prac budowy spływać będą z placu budowy do gruntu w sposób naturalny – infiltracja.

Ścieki bytowe, podczas fazy budowy gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych (toi toi). Ilość ścieków bytowych wynosić będzie około Q = 0,1 m³/d/pracownika.

Odbiór ścieków będzie wykonany przez specjalistyczne firmy. Planowane zabezpieczenia, w fazie budowy przedsięwzięcia stanowią dostateczną ochronę wód podziemnych oraz powierzchniowych przed zanieczyszczeniem. Stwierdza się, iż inwestycja nie przyczyni się do niespełnienia celów środowiskowych przedstawionych w Planie Gospodarowanie Wodami w obszarze dorzecza Odry dla przedmiotowego terenu.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na gospodarkę wodno – gruntową na etapie budowy Wykonawca winien:

- ❖ starannie sprawdzać stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych, zapobiegając wyciekom substancji ropopochodnych, zachować reżim technologiczny, związany z transportem oraz magazynowaniem materiałów, natomiast materiały budowlane, pochodzące z budowy magazynować w wydzielonych do tego miejscach, w sposób bezpieczny dla środowiska – w zamkniętych kontenerach i/lub pojemnikach;
- ❖ miejsca magazynowania odpadów winny być ogrodzone, a powierzchnia ziemi zabezpieczona (np. geomembraną) przed ewentualnym zanieczyszczeniem wód

gruntowych. Wskazać należy, że w przypadku sytuacji nadzwyczajnej (ew. rozlew substancji), geomembrana zabezpieczy grunt rodzimy przed zanieczyszczeniem;

- ❖ zaplecze budowy zaopatrzyć w odpowiednią ilość sorbentów do neutralizacji ewentualnych rozlewów substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo wodne, po zakończeniu robót teren zaplecza budowy winien być uporządkowany.

Dodatkowo w oparciu o informacje wskazane w KIP, na terenie stacji paliw zostaną zastosowane następujące systemy zapewniające bezpieczeństwo i ochronę środowiska przed groźbą ewentualnych wycieków produktów ropopochodnych oraz funkcjonowaniem samej stacji:

- ❖ szczelność zbiorników kontrolowana będzie w sposób ciągły, z zastosowaniem, tzw. suche metody sygnalizacji przecieków do przestrzeni międzyplaszczowej, przez czujniki;
- ❖ kompleksowa instalacja paliwowa wyposażona będzie w typowe urządzenia zabezpieczające przed przepełnieniem się zbiorników, przed przedostaniem się ognia do zbiornika (przerywacze płomienia instalowane na instalacji oddechowej) przed zmieszaniem się oparów poszczególnych produktów, zawory oddechowe oraz zamknięcia hydrauliczne.

W przedłożonej do wniosku dokumentacji Inwestor wskazał również szereg działań mających zminimalizować ewentualne negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na gospodarkę wodno – gruntową na etapie jej eksploatacji:

- ❖ przyłącza wody z miejskiej sieci wodociągowej, na warunkach wydanych przez zarządcę sieci wodociągowej;
- ❖ odprowadzenie ścieków sanitarnych do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej na warunkach wydanych przez zarządcę sieci kanalizacyjnej;
- ❖ wody opadowe będą odprowadzane do sieci kanalizacyjnej, na warunkach wydanych przez zarządcę sieci kanalizacyjnej;
- ❖ zaprojektowano monitoring wód podziemnych – piezometry.

W celu wykonania piezometrów należy sporządzić projekt robót geologicznych (Prawo geologiczne i górnicze Dz.U. z 2024 r. poz. 1290 ze zm.), który opracowywany będzie na podstawie szczegółowego rozpoznania występowania poziomów wodonośnych, kierunków przepływu wód oraz jakości tych piezometrów. Monitoring wód podziemnych powinien się składać z minimum 3 piezometrów. Jeden piezometr winien być zlokalizowany w obszarze dopływu wód na teren stacji, a dwa pozostałe za terenem, gdzie zlokalizowane są dystrybutory i zbiorniki paliw, na odpięciu wód W żadnych z wykonanych otworów geotechnicznych do głębokości 6,0 m nie osiągnięto stropu warstwy wodonośnej, konieczne zatem będzie wykonanie otworów badawczych celem rozpoznania hydrogeologicznego dotyczącego dokładnej głębokości zalegania poziomu wodonośnego i wyznaczenie rzeczywistych kierunków przepływu wód w rejonie inwestycji. Po dokonaniu rozpoznania pod kątem hydrogeologicznym, wytyczone powinny zostać miejsca lokalizacji piezometrów oraz określona powinna zostać dokładna ilość piezometrów, tak aby objąć monitoringiem miejsca newralgiczne.

Zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji (w pkt II orzeczenia) stację paliw wyposażać w minimum trzy piezometry (jeden na dopływie i dwa na odpięciu wód z terenu stacji). Dodatkowo przy lokalizacji piezometrów uwzględnić kierunek przepływu wód podziemnych.

Odpady (etap realizacji, etap eksploatacji, działania minimalizującej).

Zarówno etap realizacji planowanego przedsięwzięcia jak również późniejsza jego eksploatacja wiązać się będzie z wytwarzaniem odpadów.

Na etapie realizacji wytworzone zostaną odpady, sklasyfikowane wg rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów. Będą to odpady głównie z *grupy 15* (opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, zmieszane odpady opakowaniowe oraz opakowania z drewna) *grupy 17* (zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione

w 170106; inne niewymienione odpady, drewno, szkło, tworzywa sztuczne, aluminium, żelazo i stal, mieszaniny metali, kable inne niż wymienione w 170410, materiały izolacyjne inne niż wymienione w 170601 i 170603; gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne; gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03) oraz grupy 20 (niesegregowane odpady komunalne). Nadmienić należy, że dokładne oszacowanie rodzajów i określenie ilości odpadów możliwe będzie do określenia dopiero na etapie budowy.

Dodatkowo na etapie realizacji część wydobytej gleby zostanie wykorzystana do celów budowlanych w stanie naturalnym (np. zasypianie wykopów oraz niwelacji terenu).

Podkreślić należy, że zgodnie z art. 2 pkt. 3 ustawy o odpadach gleba nie jest odpadem tj. przepisów ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty.

Aby faza realizacji nie miała negatywnego wpływu na środowisko w zakresie gospodarki odpadami należy prace budowlane prowadzić tak aby:

- ❖ zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczyć ilość wytwarzanych odpadów i ich negatywne oddziaływanie na środowisko, zapewnić zgodny z zasadami ochrony środowiska odzysk, jeżeli nie udało się zapobiec powstawaniu odpadów, zapewnić zgodny z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwienie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec lub których nie udało się poddać odzyskowi, powstające odpady będą tymczasowo magazynowane na terenie budowy w sposób selektywny w wyznaczonych do tego miejscach, w których ustawione zostaną kontenery i/lub pojemniki;
- ❖ miejsca magazynowania odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich, po zebraniu partii transportowej odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, odbiorcami odpadów będą wyspecjalizowane jednostki, posiadające stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami, transport odpadów z placu budowy do odbiorców odpadów realizowany będzie przez podmioty posiadające stosowne uregulowania w tym zakresie.

W trakcie eksploatacji obiektu wytwarzane będą odpady sklasyfikowane według załącznika do rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów. Będą to odpady głównie z grupy 15, 16 i 20. W przedłożonej KIP Inwestor wskazał orientacyjne ilości przewidziane do wytworzenia w ciągu roku. Zaznaczył dodatkowo, że dokładne podanie rodzajów i oszacowanie ilości wytwarzanych odpadów możliwe będzie dopiero po przynajmniej rocznej eksploatacji inwestycji, a wyniknie to z ilościowo-jakościowej ewidencji odpadów, do prowadzenia której, zobowiązany będzie zarządca danego obiektu.

Aby etap eksploatacji nie miał negatywnego wpływu na środowisko w zakresie gospodarki odpadami należy:

- ❖ dla separatora do oczyszczania wód opadowych, należy zapewnić jego okresowe czyszczenie, w trakcie którego wytwarzanych będzie odpad o kodzie 130508* - mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach. Wytwórca tego odpadu będzie firma świadcząca usługę w zakresie czyszczenia separatora;
- ❖ wszystkie wytwarzane odpady będą magazynowane selektywnie, w odpowiednio przystosowanych pojemnikach, ustawionych w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu środowiska. Wszystkie odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom, w celu odzysku lub unieszkodliwienia. Pojemniki będą łatwo dostępne dla wyspecjalizowanej firmy wywożącej odpady

Emisja hałasu oraz emisja pyłów i gazów.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia powodować będzie powstanie emisji hałasu, substancji pyłowych i gazowych do środowiska.

Powyższe emisje pochodzą z pracy ciężkiego sprzętu oraz pozostałych niezbędnych maszyn i urządzeń.

Wskazać należy, że ww. oddziaływania będą mieć charakter okresowy, krótkoterminowy i ustąpią wraz z zakończeniem realizacji przedsięwzięcia.

Hałas w trakcie realizacji inwestycji związany będzie bezpośrednio z aktualnie wykonywanymi zadaniami, jednakże jak wskazano w treści karty informacyjnej przedsięwzięcia prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, z ograniczeniem wykorzystywania urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej w porze wieczornej. Powyższy warunek uwzględniony został w niniejszej decyzji jako istotny do wykonania podczas realizacji prac budowlanych.

W odniesieniu do etapu eksploatacji, emisja hałasu na terenie planowanej inwestycji, związana będzie przede wszystkim z manewrami pojazdów osobowych i ciężarowych, operacjami tankowania pojazdów, pracą układu wentylacji i klimatyzacji pawilonu stacji, ładowarki pojazdów elektrycznych.

Na potrzeby sporządzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia, przeprowadzono analizę akustyczną, odnoszącą się do kryteriów wielkości hałasu podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), uznając za najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną w odległości ok. 300 m. Obliczenia prognostyczne wykonano przy pomocy programu komputerowego SoundPlan 9.0 w węzłach siatki obliczeniowej obejmującej teren inwestycji oraz tereny otoczenia dla pory dnia oraz pory nocy. Na podstawie przeprowadzonych analiz i obliczeń, stwierdzono, że planowana do realizacji inwestycja nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Uwzględniając oddziaływanie planowanej inwestycji oraz analizowane oddziaływanie skumulowane z istniejącymi, jak i planowanymi w otoczeniu obiektami, ustalono, że prognozowany klimat akustyczny w rejonie inwestycji będzie kształtował się na poziomie zgodnym z obowiązującymi przepisami prawa.

Nie mniej jednak w przedłożonej do wniosku Karty informacyjnej przedsięwzięcia zaplanowano działania minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny tj.:

- ❖ dokonywanie systematycznych przeglądów urządzeń wentylacyjnych i stosowanych maszyn, a w przypadku wzrostu hałasu natychmiastowe usuwanie przyczyny.

Źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów na etapie realizacji będą:

- ❖ maszyny budowlane wykorzystywane przy budowie obiektu, pojazdy transportujące materiały służące do budowy,
- ❖ przechowywanie sypkich materiałów budowlanych, szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych.

Największa intensywność emisji pochodzić będzie ze środków transportu i maszyn budowlanych.

Jak wynika z treści karty informacyjnej przedsięwzięcia ze względu na charakter prac budowlanych, możliwe jest wystąpienie następujących oddziaływań: zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach (tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne), zwiększona ilość pyłów, związaną z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów oraz intensywniejszym ruchem pojazdów po terenie budowy. W czasie robót budowlanych wystąpi emisja gazów lub pyłów do powietrza, powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych, zasilanych olejem napędowym. Będzie to dwutlenek siarki i azotu, tlenek węgla i pył zawieszony.

W celu ochrony przed emisją gazów lub pyłów do powietrza, podczas prac budowlanych należy:

- ❖ plac budowy zraszać wodą;
- ❖ uważnie ładować materiały sypkie na samochody, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy również ziemi z wykopów), ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, stosować maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym;

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia Inwestor wskazał, że na podstawie projektu zagospodarowania terenu przedmiotowej inwestycji można określić iż w trakcie jej funkcjonowania źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego będzie:

Emisja zorganizowana:

- ❖ napełnianie zbiorników magazynowych paliwem,
- ❖ magazynowanie paliwa w zbiornikach,
- ❖ tankowanie zbiorników samochodów,
- ❖ komin z kotłowni istniejącej.

Emisja niezorganizowana:

- ❖ ruch pojazdów samochodów osobowych i ciężarowych po wewnętrznych drogach na terenie stacji paliw,
- ❖ przyjazd cysterny,
- ❖ ruch pojazdów samochodów osobowych i ciężarowych po wewnętrznych drogach na terenie i parking całego zakładu.

W analizie rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, wykonanej na potrzeby sporządzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia, określono wpływ węglowodorów alifatycznych i węglowodorów aromatycznych emitowanych z projektowanej stacji paliw płynnych. Obliczenia oraz modelowanie rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu zostały przeprowadzone za pomocą programu Operat FB autorstwa „PROEKO” Ryszard Samoć.

W oparciu o przeprowadzoną analizę, stwierdzono, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie wiązać się ze znaczną emisją zanieczyszczeń do powietrza.

Niemniej jednak w celu zminimalizowania oddziaływania w ww. zakresie w przedłożonej KIP przedstawiono n/w działania minimalizujące:

- ❖ zbiorcze stanowisko zlewowo-oddechowe zapewnia pełną hermetyzację procesu tankowania zbiornika wraz z systemem odsysania oparów;
- ❖ Instalacja oddechowa zbiornika łączy wyjściowe króćce oddechowe każdej komory zbiornika ze zbiorczym kolektorem oddechowym, usytuowanym na stanowisku spustu paliw. Instalacja ta indywidualna dla każdej komory zbiornika. Instalacja ta zakończona będzie zaworami oddechowymi z przerywaczem płomienia, zamontowanymi na masztach oddechowych dwóch kolektorów, niezależnie dla ON i benzyn;
- ❖ przed uruchomieniem stacji, Inwestor winien dokonać zgłoszenia instalacji jako stacji paliw, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22.07.2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie rodzajów instalacji, których eksploatacja wymaga zgłoszenia (Dz. U. z 2019 r., poz. 1510) zgodnie z załącznikiem wg § 2 ust. 4, pkt 11 a.

W wyniku realizacji inwestycji nie nastąpią istotne zmiany związane z pogorszeniem lub zmianą klimatu. Inwestycja nie będzie związana z ponadnormatywną emisją zanieczyszczeń do powietrza (gazy cieplarniane).

W fazie realizacji nie planuje się montażu urządzeń emitujących natężenie pola elektromagnetycznego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się eksploatacji instalacji emitujących pola elektromagnetyczne.

Planowane do realizacji zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Odry, dla którego opracowano plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjęty rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r., (Dz. U. z 2023r., poz. 335).

Teren przedmiotowej inwestycji znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP o **kodzie RW60001219717** – Odra od oddzielenia Odry Zachodniej od Bukowej. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, dla której stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Słaby potencjał ekologiczny determinują wskaźniki takie jak: fitoplankton, makrobezkręgowce, ichtiofauna, zaś poniżej dobrego stan chemiczny determinują wskaźniki takie jak: benzo(a)piren, PFOS, bromowane difenyletery, rtęć, heptachlor. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie danej JCWP to: źródło presji hydromorfologicznych prostowanie koryta – rzeki główne i rzeki pozostałe, budowle piętrzące – rzeki główne, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) – rzeki główne i rzeki pozostałe, wały przeciwpowodziowe – rzeki główne, źródło presji chemicznych rozproszone – rozwój obszarów

zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone – rolnictwo, leśnictwo; punktowe – przemysłowe, komunalne, odcieki ze składowisk; nieznane (substancje zakazane).

Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do 2027 r., substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE – do 2039 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: IFPL, MMI, EFI+PL/IBI_PL; bromowane difenylotery(b), rtęć(b), heptachlor(b), PFOS(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnym (JCWP nie cechuje się naturalną podatnością na presję wskutek niekorzystnych wartości potencjału sorpcyjnego; procesy biochemiczne; procesy ekologiczne; procesy fizykochemiczne; procesy hydromorfologiczne; zanieczyszczenia z przeszłości) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Wskaźniki/ grupa wskaźników w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP to benzo(a)piren (występowanie w wodzie). Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi wyżej tj. rodzajem presji determinujących stan wód, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno – gospodarcze (określone w kolumnie pn.: „Potrzeba społeczno – ekonomiczna zaspokajana przez źródło presji antropogenicznej determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych” w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)) i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb (zob. kolumna pn.: „Uzasadnienie braku alternatywnych opcji” w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335)). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Teren planowanej inwestycji znajduje się również w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o **kodzie GW60003**. Przedmiotowa JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym, dla której nie stwierdzono ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym ww. JCWPd jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

Planowana inwestycja położona jest:

- ❖ poza strefami ochronnymi ujęć wód;
- ❖ poza obszarem Głównego Zbiornika Wód;
- ❖ poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią

W odniesieniu do środowiska przyrodniczego na etapie realizacji, na potrzeby sporządzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia przeprowadzone zostały badania terenowe. W ich trakcie w obrębie terenu planowanego do realizacji przedsięwzięcia, nie stwierdzono występowania stanowisk chronionych gatunków roślin, porostów i grzybów. Po zakończeniu prac teren zostanie uprzątnięty i zrekultywowany.

Planowane przedsięwzięcie na etapie realizacji nie wpłynie negatywnie na stosunki wodne okolicznych terenów, nie wystąpi osuszanie terenu, wręcz przeciwnie, poprawi się retencja w rejonie. W związku z tym, nie wystąpią zagrożenia dla roślin i ich siedlisk poza granicami obszaru lokalizacji planowanego przedsięwzięcia.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wiąże się z uwalnianiem do środowiska przyrodniczego inwazyjnych gatunków roślin. W związku z tym nie wystąpią zagrożenia dla flory i jej siedlisk poza granicami obszaru planowanego przedsięwzięcia.

W granicach obszaru objętego inwestycją nie występują chronione siedliska przyrodnicze wykazane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1713).

Biorąc pod uwagę fakt, że planowane przedsięwzięcie powstanie na terenie silnie przekształconym przez człowieka, w obrębie istniejącego zakładu, dodatkowo sam Zakład położony jest wśród istniejącej zabudowy usługowo-przemysłowej, a zakres prac będzie obejmował niewielki teren, uszczerbek siedlisk dla gatunków bytujących na tym terenie w trakcie prowadzonych prac budowlanych, będzie niewielki, a stwierdzone na terenie gatunki zwierząt, zarówno te charakteryzujące się silnym związkiem z siedliskami ludzkimi, odnajdą odpowiednie warunki, na czas robót, w okolicy.

Nie mniej jednak w celu ewentualnego zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze podczas prac budowlanych należy:

- ❖ zaplecze techniczne budowy oraz drogi dojazdowe do niego, lokalizowane będą w taki sposób by zapewnić oszczędne korzystanie z terenu;
- ❖ stosować metody i środki zapobiegające, aby nie doprowadzić do zanieczyszczenia środowiska (wód powierzchniowych, gruntu, roślinności) pyłami oraz substancjami ropopochodnymi pochodzącymi ze sprzętu używanego podczas budowy, stosowana będzie zasada oszczędnego gospodarowania terenem z nie wykraczanie z ingerencją poza niezbędny zakres prowadzenia robót.

W przedłożonej KIP Inwestor wskazał, że planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie zmieniać stosunków wodnych okolicznych terenów, nie wystąpi osuszenie terenu. W związku z tym, nie wystąpią zagrożenia dla roślin i ich siedlisk poza granicami obszaru lokalizacji planowanego przedsięwzięcia.

Miejsce posadowienia planowanej stacji paliw znajduje się poza granicami obszarów chronionych ze względu na wyróżniający się krajobraz tj. park krajobrazowy, obszar chronionego krajobrazu lub zespół przyrodniczy krajobrazowy. Należy podkreślić, iż z uwagi na planowaną niską wysokość, realizowana zabudowa nie stanie się dominantą wysokościową oraz nie wpłynie istotnie na osie i panoramy widokowe w rejonie lokalizacji wyznaczonego terenu.

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji w odniesieniu do terenów cennych pod względem przyrodniczym, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r., o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13), przedmiotowa inwestycja realizowana będzie poza granicami powierzchniowych form ochrony przyrody, w tym poza obszarami Natura 200. Najbliższym obszarem chronionym jest obszar Natura 2000 tj. obszar specjalnej ochrony ptaków natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003, usytuowany w odległości ok. 15 m na wschód od terenu inwestycyjnego.

Teren inwestycyjny położony jest poza granicami istniejących korytarzy ekologicznych.

Biorąc pod uwagę charakter planowanego przedsięwzięcia, jak również jego usytuowanie w otoczeniu przekształconym antropogenicznie., oddzielonym od przedmiotowego obszaru Natura 2000 drogą publiczną.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w wydanym postanowieniu wskazał, że: „W ocenie tut. organu realizacja planowanej inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie zagrazi celom ochrony obszaru, a tym samym nie naruszy spójności i integralności obszarów natura 2000.”

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (KIP) planowana do realizacji inwestycja w całości realizowana będzie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, w odległości ok 200 m w linii prostej, od granicy z Niemcami.

W związku z powyższym oraz biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia, wyklucza to możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji, jak i ewentualnej likwidacji.

W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia potencjalnego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko i przeprowadzania postępowania w tym zakresie.

Jak wskazano w przedłożonej KIP, wśród katastrof naturalnych można wyróżnić pożary, powodzie (opadowa, sztormowa, roztopowa, zatorowa, zalewowa), ekstremalne warunki pogodowe (upały, silne mrozy, oblodzenia, przymrozki, intensywne opady deszczu, opady śniegu, opady marznące, zawieje/zamiecie śnieżne, silne wiatry, burze, mgła) a także ruchy skorupy ziemskiej (np. osuwiska ziemi, trzęsienia ziemi). Katastrofy naturalne mają charakter losowy i są trudne do przewidzenia i precyzyjnego prognozowania. W związku z tym ryzyko wystąpienia nie jest zależne od czynnika ludzkiego, a jedynie od zjawisk pogodowych na które nie ma wpływu.

Podkreślić należy, że zgodnie z Krajowym Zarządzeniem Gospodarki Wodnej mapą zagrożenia powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% – raz na 100 lat teren przedmiotowej inwestycji nie znajduje się na ww. obszarach.

Zgodnie z informacjami opublikowanymi przez Państwowy Instytut Geologiczny w ramach projektu SOPO (System Osłony Przeciwosuwiskowej), teren przedsięwzięcia położony jest poza obszarami zagrożonymi ruchami masowymi – osuwiskami.

Na przedmiotowym terenie nie znajdują się żadne obiekty zabytkowe ani obiekty archeologiczne, wpisane do rejestru zabytków. Teren nie leży też, w żadnym obszarze kulturowym wpisanym do rejestru zabytków ani o wartościach zabytkowych czy krajobrazowych, nie leży również w granicach obszarów obserwacji archeologicznej.

W obszarze objętym Inwestycją nie występują osuwiska oraz nie znajduje się on w obrębie terenów zagrożonych ruchami masowymi.

W odniesieniu do katastrofy budowlanej, Inwestor w Karcie informacyjnej wskazał, że wszelkie prace budowlane związane z planowaną inwestycją zostaną wykonane zgodnie z projektem budowlanym oraz zgodnie z zasadami sztuki budowlanej i wytycznymi, wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych, pod stałym nadzorem inżynierskim. Ponadto do wykonania prac budowlanych używane będą wyłącznie materiały z atestem.

Biorąc powyższe pod uwagę, nie przewiduje się katastrofy budowlanej w trakcie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dodatkowo przedmiotową inwestycją należy użytkować w sposób zgodny z jej przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej.

Przy spełnieniu powyższych zaleceń, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej, choć trudne do oszacowania, oceniono na niewielkie.

W odniesieniu do poważnej awarii przemysłowej należy wskazać, że poprzez poważną awarię przemysłową rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia poważnej awarii w związku z tym, że w ramach przedsięwzięcia nie będą występowały procesy przemysłowe, magazynowania lub transportu, w których występują substancje niebezpieczne.

W przypadku planowanego przedsięwzięcia mamy do czynienia z magazynowaniem i transportem oleju napędowego, który jest substancją niebezpieczną. Stacja paliw posiadać będzie kompleksową instalację paliwową wyposażoną w typowe urządzenia zabezpieczające przed przepełnieniem się zbiorników, przed przedostaniem się ognia do zbiornika (przerwywacze płomienia instalowane na instalacji oddechowej) przed zmieszaniem się oparów poszczególnych produktów, zawory oddechowe oraz zamknięcia hydrauliczne. Paliwa dostarczane będą typowymi

autocysternami dostosowanymi do przewozu paliw płynnych. Cysterna przed rozładunkiem zostanie uziemiona przez połączenie z instalacją uziemiającą znajdującą się w studziencie zlewowej.

Biorąc pod uwagę wszelkie zabezpieczenia oraz odpowiedni sprzęt do magazynowania i dystrybucji paliw, a także przestrzeganie ścisłego reżimu technologicznego przy napełnianiu zbiorników, należy uznać, że stopień zagrożenia pożarem jest stosunkowo niski, co nie oznacza, że niemożliwy.

Jak już wskazano w treści niniejszej decyzji, planowana do realizacji stacja paliw, spełniać będzie warunki rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 lipca 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2023 r., poz. 1707).

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się prace rozbiórkowe dot. zlikwidowania miejsc parkingowych oraz rozebranie części nawierzchni utwardzonych.

Mając zatem na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia tutejszy organ uznał, że przeprowadzanie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest konieczne.

Zaznaczyć należy, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, niezależnie od treści niniejszej decyzji, winna być przeprowadzona zgodnie z przepisami prawa, w tym prawa miejscowego, co w szczególności dotyczy regulacji z zakresu prawa ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, KIP, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Szczecinie, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, spełniając wymóg art. 10 § 1 w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691 t.j.), organ zawiadomił pismem z dnia 24.04.2026 r. strony biorące udział w postępowaniu o zamiarze zakończenia postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji pn.: „Budowa stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo”, oraz możliwości zapoznania się z zebranymi materiałami w sprawie, a także możliwości wniesienia dodatkowych uwag.

W ustawowym terminie strony biorące udział w postępowaniu nie wniosły dodatkowych uwag ani wniosków.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie daje podstaw do rozpoczęcia robót i realizacji inwestycji (por. postanowienie NSA z dnia 6.07.2010 r., II OZ 658/10, postanowienie NSA z dnia 14.05.2009 r., II OSK 715/09, postanowienie NSA z dnia 1.02.2010 r., II OZ 35/10).

Biorąc powyższe pod uwagę, organ postanowił jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania zgodnie z art. 127 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego, za pośrednictwem Wójta Gminy, do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.
2. Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.
Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.
4. Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia o którym mowa w 72 ust. 1 a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Otrzymują:

- 1) Inwestor:
B 10 Sp. z o.o.
Pełnomocnik:
Pan Paweł Molenda
Pracownia Ochrony Środowiska
ul. Langiewicza 28/23
70 – 263 Szczecin
- 2) Strony postępowania – wg odrębnego wykazu.
- 3) A/a.

WÓJT
Małgorzata Schwarz

Do wiadomości:

1. Starosta Policki
ul. Tanowska 8
72-010 Police
(zgodnie z art. 86a ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 t.j.).
2. Organy opiniujące (zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r., poz. 1112 t.j.).

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stacji paliw na terenie istniejącej bazy transportowej na działce nr 114/15 obręb Kamieniec, gm. Kołbaskowo.

Powierzchnia działki nr 114/15 obręb Kamieniec 0.9611 ha.

Powierzchnia terenu pod przedmiotową inwestycje ok. 1500 m², w tym:

- ❖ pow. zabudowy ok. 50 m²,
- ❖ nawierzchnia szczelna ok. 72 m²,
- ❖ pow. biol. czynna ok. 145 m² (odtworzenie)
- ❖ pow. biol. czynna ok. 21 m² (projektowana), a pozostała to nawierzchnia utwardzona.

W skład planowanej realizacji stacji paliw wchodzić będzie:

- ❖ pawilon obsługi stacji, wiaty nad dystrybutorami,
- ❖ dwa zbiorniki magazynowe paliw o pojemności 100 m³ każdy,
- ❖ zbiornik mag. AdBlue o poj. 10 m³,
- ❖ infrastruktura technologiczna, pylon cenowo – reklamowy, infrastruktura techniczna.

Budynek obsługi stacji - murowany lub o konstrukcji stalowej obudowanej płytami warstwowymi, jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony, o powierzchni zabudowy ok. 48 m²; handlowo-usługowy z zapleczem sanitarnym dla pracowników stacji, wc dla klientów oraz salą sprzedaży. W budynku będzie prowadzona kasa -płatność za paliwa, sprzedaż artykułów przemysłowych i spożywczych w opakowaniach handlowych, jednostkowych, napojów zimnych i gorących, gorących przekąsek typu hot-dog, zapiekanka itp.

Wiaty nad dystrybutorami paliw – obiekt o konstrukcji stalowej i wysokości ok. 5,2 m, z dwoma wysepkami z dystrybutorami paliw płynnych i Adblue. Pod wiatą nawierzchnia szczelna betonowa (przejazdy oraz wysepki). Wiaty wyposażona w instalację oświetleniową i odgromową. Spadek terenu pod wiatą w kierunku wpustów lub odwodnień liniowych z odpływem do kanalizacji deszczowej. Wiaty usytuowana prostopadle do budynku obsługi stacji.

Zbiorniki magazynowe paliw - podziemne, przejazdowe, dwupłaszczyznowe, z systemem monitoringu przestrzeni międzypłaszczyznowej; zbiorniki o pojemności 100 m³ każdy; jeden dzielony - dwukomorowy do magazynowania oleju napędowego ON i drugi dzielony o pojemnościach komór 55/35/10 kolejno do magazynowania paliw: ON, PB95, PB98. Zlokalizowane jako przejazdowe, za wiatą w kierunku wyjazdu.

Zbiornik magazynowy AdBlue - podziemny jednopłaszczyznowy, przejazdowy, o pojemności 10 m³ zlokalizowany obok wiaty po stronie wjazdu.

Stanowisko zlewowe paliw - do obsługi projektowanych zbiorników -studnia zlewowa podziemna zlokalizowana pod wiatą, na skrajnej wysepce - najdalej oddalonej od pawilonu.

Stanowisko zlewowe AdBlue - zlokalizowane na środkowej wysepce.

Pylon cenowo – reklamowy - o wys. do 1 m ponad poziom terenu -zawierający informacje o cenach i asortymencie paliw oraz prowadzonych usługach.

Infrastruktura techniczna – obiekty wyposażone będą w instalacje wody, kanalizacji sanitarnej, energii elektrycznej i kanalizacji deszczowej niezbędne do funkcjonowania stacji.

Infrastruktura technologiczna - instalacje związane z dystrybucją i magazynowaniem paliw płynnych i AdBlue - połączenia pomiędzy zbiornikami paliw, a studniami zlewowymi i dystrybutorami paliw

Stanowiska parkingowe – budynek obsługi stacji powstanie w miejscu likwidowanych 8 miejsc parkingowych, dlatego projektuje się zamiennie 8 mp przed budynkiem biurowym, w tym dwa dla osób niepełnosprawnych.

Stacja prowadzić będzie sprzedaż detaliczną trzech rodzajów paliw płynnych: oleju napędowego, benzyny bezołowiowej 95 i 98 oraz dodatkowo AdBlue.

Szacowana średnia sprzedaż wyniesie:

- ❖ ON - 22000 l/d to jest 660 m³/mies. i 7920 m³/rok;
- ❖ Pb95 -1050 l/d to jest 31.5 m³/mies. i 378 m³/rok Pb98 -400 l/d to jest 12 m³/mies. i 144 m³/rok;
- ❖ AdBlue – 300 l/d to jest 9 m³/mies. i 108 m³/rok.

Ilość dostaw paliwa cysternami:

Średnio dostawa raz na pięć dni.

Dystrybucja paliw do pojazdów:

- ❖ samochodów ciężarowych w 85%;
- ❖ samochodów osobowych i dostawczych w 15%

Szacowana ilość pojazdów:

- ❖ w porze dziennej (6-22) - 26 pojazdów ciężarowych i 80 osobowych;
- ❖ w porze nocnej (22-6) – 5 pojazdów ciężarowych i 20 osobowych.

Ilość dystrybutorów:

- ❖ 1szt. wieloproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, czteropaliwowy, ośmiowęzowy do następujących rodzajów paliw ON TIR/ ON / Pb95 / Pb98 o wydajności ok. Q=120-130 l/min. (ON TIR) i ok. Q=40 l/min. pozostałe paliwa;
- ❖ 1 szt. dwuproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, dwupaliwowy, czterowęzowy, do następujących rodzajów paliw ON TIR / ON o wydajności ok. Q=120-130 l/min. (ON TIR) i ok. Q=40 l/min. ON;
- ❖ 2szt. dystrybutor dwustronny dwuwałowy do AdBlue

Alternatywnie dystrybutory AdBlue mogą być zintegrowane z dystrybutorami paliw.

Ilość zbiorników magazynowych paliw płynnych:

- ❖ dwa podziemne dwuwałowe o pojemności 100m³ każdy. W tym jeden dzielony 60/40 m³ do ON i drugi dzielony 55 m³ ON/ 35 m³ Pb95/ 10 m³ Pb98;
- ❖ jeden podziemny jeduwałowy zbiornik do AdBlue o pojemności do 10 m³, alternatywnie jeden zbiornik naziemny do AdBlue.

Charakter pracy stacji: ciągły - 24 h/24 h.

Płatność za paliwo odbywać się będzie w pawilonie obsługi stacji.

Przewiduje się zatrudnienie jednej lub dwóch osób na zmianie w pawilonie obsługi stacji. W zakresie sprzedaży paliw stacja działa w systemie samoobsługowym. Personel zatrudniony będzie do bieżącego dozoru funkcjonowania obiektu i dodatkowo do obsługi klientów w pawilonie obsługi stacji.

W budynku prowadzona będzie sprzedaż akcesoriów samochodowych, artykułów przemysłowych i spożywczych – żywności w opakowaniach jednostkowych, kanapek, hot dogów, napojów zimnych i ciepłych oraz będzie zlokalizowany węzeł sanitarny z natryskiem dla klientów.

OPIS TECHNOLOGICZNY STACJI PALIW

Przyjmowanie paliw.

Paliwa dostarczane będą typowymi autocysternami dostosowanymi do przewozu paliw płynnych. Częstotliwość uzupełniania stanu magazynowego paliw zależy będzie od wielkości sprzedaży i wielkości jednorazowej dostawy. Ilości te będą monitorowane zdalnie i na stanowisku w pawilonie obsługi stacji.

Przyjmowanie paliw z autocystern do podziemnych zbiorników magazynowych odbywać się będzie grawitacyjnie na stanowisku zlewowym zlokalizowanym na wysepce pod wiatą.

Projektowana instalacja technologiczna obsługująca stanowisko zlewowe zostanie wykonana w sposób umożliwiający hermetyczny rozładunek autocystern do wszystkich zbiorników magazynowych benzyn. Hermetyzacja rozładunku benzyn osiągnięta będzie poprzez szczelne połączenie elastycznego przewodu spustowego autocysterny z króćcem wlewowym odpowiedniego zbiornika (Dn80). Drugim węzłem elastycznym (Dn80) zostaną spięte przestrzenie powietrzne cysterny i zbiorników, tworząc tzw. wahadło gazowe.

Projektowane króćce zlewowe i związany z nimi króciec odprowadzenia oparów umieszczone będą w szczelnej studziencie podziemnej zlokalizowanej na wysepce pod wiatą. Ww. króćce są odpowiednio opisane i oznakowane kolorami. Króciec przyłącza oparów ze zbiorników do autocysterny należy usytuować po prawej stronie króćców zlewnych (zgodnie z wymaganiami określonymi w Dz.U. 2023, poz. 1707 ze zm.). Drugi koniec kolektora powrotu oparów jest wyprowadzony ponad dach wiaty na wys. min. 0.5m i wyposażony w zawór oddechowy z bezpiecznikiem ogniowym typu OPW 523 UK.

Każda cysterna przed rozładunkiem zostanie uziemiona przez połączenie z instalacją uziemiającą znajdującą się w studziencie zlewowej. Jednocześnie rozładowywana będzie tylko jedna autocysterna.

Przed każdym przyjęciem dostawy paliwa z autocysterny należy odczytać stan paliwa w komorze zbiornika. Po zakończeniu spustu paliwa z autocysterny należy ponownie odczytać stan paliwa w zbiorniku.

Magazynowanie paliw.

Magazynowanie paliw odbywać się będzie w zbiornikach podziemnych, przejazdowych, dwupłaszczowych, przeznaczonych do przechowywania produktów naftowych I i II klasy niebezpieczeństwa pożarowego.

Pojemność projektowanych zbiorników:

- ❖ jeden zbiornik dwukomorowy o pojemności 100 m³ - do magazynowania ON -podział 60/40,
- ❖ jeden zbiornik o pojemności 100 m³ - do magazynowania: 55m³ ON/ 35m³ Pb95/ 10m³ Pb98.

Wyposażenie technologiczno-instalacyjne każdej komory zbiornika obejmuje:

- ❖ króciec zlewowy, z rurą zlewną (Dn100 – 1szt.), sięgającą 50 mm nad dno zbiornika z zaworem pływakowym zabezpieczającym przed przepełnieniem -OPW oraz tłumikiem hydraulicznym z korkiem do spuszczenia paliwa;
- ❖ króciec pomiaru ręcznego DN80 w płaszczu zbiornika, z zamknięciem typu szybkozłącze, perforowany, owinięty siatką Daviego;

- ❖ króciec pomiaru automatycznego DN98 w płaszczu zbiornika, zakończony kołnierzem i przeciwkołnierzem, dla sondy pomiarowej np.: PetroVend systemu Site Sentinel III lub innej;
- ❖ króćce ssawne, z rurą ssącą z koszem ssawnym, sięgająca 100mm nad dno zbiornika, (Dn50- ilość sztuk w zależności od potrzeb);
- ❖ króciec odpowietrzenia zbiornika (Dn50 – 1 szt.), ucho uziemienia.

Komory zbiorników odpowietrzane będą wspólnymi przewodami -podzielone w zależności od rodzajów paliw. Maszty oddechowe wyprowadzone będą przy słupie wiaty na wysokość 0.5m powyżej dachu wiaty i zakończone zaworami odpowietrzającymi. Szczelność zbiorników kontrolowana będzie w sposób ciągły, z zastosowaniem tzw. suchej metody sygnalizacji przecieków do przestrzeni międzypłaszczowej, przez czujniki np.: PetroVend dla systemu SiteSentinel III lub inne. Okresowo każdy zbiornik należy odwodnić przez odpompowanie ręczną pompą wody zbierającej się na dnie. W tym celu należy wykorzystać (przechowywaną w pawilonie) przenośną ręczną pompę, z węzłem elastycznym Dn50 sięgającym dna zbiornika. Wodę wypompowywać do beczki i traktować jako odpad niebezpieczny.

Dystrybucja paliw

Do wydawania paliw ze zbiorników podziemnych zastosowano dystrybutory np. firmy TOKHEIM, WAYNE DRESSER, GILBARCO, ADAST itp.

Do dystrybucji paliw płynnych zainstalowane będą:

- ❖ 1szt. wieloproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, czteropaliwowy, ośmiowęzowy do następujących rodzajów paliw ON TIR/ ON / Pb95 / Pb98 o wydajności ok. Q=120-130l/min. (ON TIR) i ok. Q=40l/min. pozostałe paliwa;
- ❖ 1 szt. dwuproduktowy zintegrowany z wysokowydajnym, dwustronny, dwupaliwowy, czterowęzowy, do następujących rodzajów paliw ON TIR / ON o wydajności ok. Q=120 130l/min. (ON TIR) i ok. Q=40l/min. ON;
- ❖ 2szt. dystrybutor dwustronny dwuwałowy do AdBlue.

Każdy dystrybutor połączony będzie rurociągami ssawnymi z odpowiednimi komorami zbiornika magazynowego. Do odprowadzania par benzyn zasysanych z baku tankowanych pojazdów przewidziano kolektor DN50 poprowadzony do zbiornika z benzyną –tzw.: system VRS. Stacja przystosowana będzie do tankowania pojazdów w systemie samoobsługowym, gdzie ilość wydanego paliwa podawana będzie bezpośrednio na dystrybutorze z przeniesieniem wskazania do terminala płatniczego na stanowisku kasowym w budynku obsługi stacji.

Każde stanowisko dystrybucyjne (odmierzacz) posiada miejscowe wskaźniki cyfrowe:

- ❖ wartość wydanego paliwa;
- ❖ ilość wydanego paliwa;
- ❖ cenę jednostkową za litr.

Rurociągi zlewowe i ssące -wykonane z materiałów odpornych na substancje ropopochodne. Rurociągi zlewowe od studzienki zlewowej do zbiorników DN80 lub 100 preferowane z tworzywa z rurą przewodową ze stali nierdzewnej, elastyczne np.: firmy UPP, BRUGG lub inne dopuszczone do stosowania do transportu paliw płynnych. Rurociągi ssące od zbiorników do dystrybutorów i dalej do satelit średnica rur DN50 - preferowane UPP, BRUGG lub inne dopuszczone do stosowania do transportu paliw płynnych.



WÓJT
 Miłgorzata Schwarz