

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt. 2, art. 75 ust.1 pkt. 4 oraz art.82 i art.85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017r poz. 1405), oraz w § 3 ust. 1 pkt. 52a oraz 98 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 71) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U.2017r. poz. 1257) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez firmę TREEDEN GROUP Sp. z o.o. ul. Wolska 11, 20 – 411 Lublin

STWIERDZAM

Brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa terminalu przeładunkowego na Stacji PKP LHS w Woli Baranowskiej w miejscowości Knapy” realizowanego nadziałce o numerze ewidencyjnym 1488/7 położonej w Knapach, o ile będą spełnione następujące warunki:

1. **Teren przedsięwzięcia, na czas realizacji, należy wygrodzić ogrodzeniem tymczasowym uszczelnionym. Dolna część tego ogrodzenia powinna być do wysokości ok. 0,5 m i wykonana z pełnych elementów (betonowych, polimerowych itp.) lub siatki (polimerowej lub stalowej) o średnicy oczek do 5 mm, szczelnie połączonych ze sobą oraz z podłożem. Górna część ogrodzenia powinna być odgięta w kierunku otaczającego terenu pod kątem ok. 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm (zalecana długość: min. 10 cm).**
2. **Przy aranżacji terenów zieleni należy wykorzystać rośliny gatunków rodzimych, dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych.**
3. **Planowane do budowy obiekty budowlane należy wykonać w stonowanej kolorystyce, pozwalającej na ich wkomponowanie w otaczający krajobraz.**

Uzasadnienie

W dniu 29.05.2017 roku, na wniosek TREEDEN GROUP Sp. z o.o. ul. Wolska 11, 20 – 411 Lublin, zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „**Budowa terminalu przeładunkowego na Stacji PKP LHS w Woli Baranowskiej w miejscowości Knapy**”

Do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji została dołączona karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca informacje określone w art. 62a 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 2017r poz. 1405), zwaną dalej „ustawą oos”, wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz mapę ewidencyjną .

Zawiadomieniem z dnia 31.05.2017r. zawiadomiono wszystkie strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz o fakcie, iż w oparciu o art. 64 ust.1 pkt. 1 i 2 „ustawy oos” Burmistrz Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, jako organ

prowadzący postępowanie w sprawie i właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się równocześnie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie (pismo RIG.III.6220.20.1.2017 z dnia 30.05.2017r) oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tarnobrzegu (pismo znak RIG.III.6220.20.2.2017 z dnia 30.05.2017r) o wyrażenie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenie zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanej inwestycji.

W trakcie prowadzenia postępowania nie wpłynęły żadne uwagi ani zastrzeżenia co do projektowanej inwestycji.

Pismem WOOS.4240.22.9.2017.AD.5 z dnia 30.06.2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wezwał Inwestora do przedstawienia uzupełnienia Karty Informacyjnej, które to uzupełnienie Inwestor przedłożył w dniu 24.07.2017r.

Pismem z dnia 16.06.2017r. znak PSNZ.465.18.2017 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu wyraził opinię, że w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie pismem znak WOOS.4240.22.9.2017.AD.9 z dnia 7.08.2017r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa terminalu przeładunkowego na Stacji PKP LHS w Woli Baranowskiej w miejscowości Knapy”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu materiałów załączonych do wniosku o wydanie decyzji, uwzględniając powyższe opinie, zostało wydane postanowienie znak RIG.III.6220.20.5.2017 z dnia 18.08.2017r. o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Postanowienie zostało udostępnione stronom postępowania.

Po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów należy stwierdzić, iż omawiane zamierzenie kwalifikuje się do wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 52a oraz 98 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 71), tj. odpowiednio:

- zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 0,5 ha na obszarach 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,

- instalacje do pakowania i puszkowania produktów roślinnych lub zwierzęcych, o zdolności produkcyjnej nie mniejszej niż 50 t na rok.

W świetle art. 59 ust. 1 pkt 2 wyżej wymienionej ustawy, zamierzenie inwestycyjne należało zaliczyć do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, których realizacja zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 wyżej wymienionej ustawy wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na działce o numerze ewidencyjnym 1488/7 zlokalizowanej w miejscowości Knapy. Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa terminalu przeładunkowego, którego inwestorem jest TREEDEN Group sp. z o.o. ul. Wolska 11; 20-411 Lublin, a następnie podjęcie jego eksploatacji. Przewiduje się przeładunek materiałów masowych: sypkich (zbóż, pelletu, śruty, dolomitu), płyty gipsowo-kartonowej i produktów stałych. Ponadto mogą wystąpić procesy pakowania w postaci big-bagowania pelletu.

Powierzchnia działki całkowita 58451 m² przewidziana do zabudowy, łącznie z parkingami i drogami dojazdowymi powierzchnia przekształcana wyniesie do 4 ha.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie przekształcenia powierzchni terenu i zagospodarowania w formie:

- powierzchnia dróg i parkingów 8500 m²
- powierzchnia placów magazynowo- przeładunkowych 12800 m²
- powierzchnia zabudowy:
- wiatła magazynowa płaska 4500 m²
- zadaszenie strefy przeładunkowej- 1350 m²
- budynek biurowo- administracyjny- 200 m²
- silosy szt. 5 po około 285 m²
- basen wody do celów ppoż. – 100 m²
- zieleń 21200m²
- inne tereny utwardzone w tym torowiska 7925 m²

Planuje się wykonanie następujących elementów:

- Budowa infrastruktury kolejowej szeroko- i normalnotorowej poza terenami zaliczonymi do terenów zamkniętych;
- Magazyn przeładunkowy z zapleczem technicznym;
- Budowa zespołu silosów do magazynowania materiałów sypkich;
- Budowa magazynów płaskich do magazynowania materiałów na paletach i sypkich typu pelety, produkty paszowe;
- Drogi, place, parkingi;
- Sieć wodociągowa, kanalizacja deszczowa i sanitarna;
- Sieć energetyczna i teletechniczna, ze stacją trafo;
- Wyposażenie magazynu (wózki widłowe, koparki).
- Pomieszczenia biurowe z infrastrukturą towarzyszącą.
- 5 sztuk silosów
 - pojemność silosu: około 5301m³
 - tonaż silosu: około 4018 ton
 - wydajność załadunku/wyładunku 200 ton/h
- kosze do rozładunku/ załadunku pociągów
- kosze samochodowe

Przewiduje się, iż skala przeładunku w skali miesiąca wyniesie:

- materiały budowlane do/z wagonów krytych (chemia budowlana, płyta kartonowo gipsowa, płyta OSB, MDF, skaień, dolomit, ceramika budowlana itp.) do ok. 1 300 Mg (ok. 15,7 tys. Mg/rok),
- biomasa (pellet, zrębka) - 25 000 Mg (ok. 300 tys. Mg/rok),
- zboże, kukurydza, rzepak — 28 tys. Mg (ok. 336 tys. Mg/rok).

Terminal usytuowany będzie w bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej granicy stacji Wola Baranowska. Stacja posiada układ torów o prześwicie szerokim i normalnym. Z uwagi na przyjęty sposób obsługi, układ torowy na terenie terminalu będzie wyposażony również w analogiczny rodzaj torów. W ramach zadania nie przewiduje się wykonywania torów w obrębie terenów zamkniętych kolejowych.

Terminal będzie funkcjonował w porze dziennej, od 6.00 do 22.00.

Na jego teren będzie wjeżdżało/wyjeżdżało ok..

- 43 wagonów szerokotorowych w ciągu dnia,
- 30 samochodów ciężarowych dziennie,
- obsługiwanych będzie 10 pociągów normalnotorowych miesięcznie.

Transport w ramach terminalu będzie realizowany za pomocą taśmociągów zasilanych energią elektryczną (przy silosach i w magazynie płaskim) oraz wózków widłowych napędzanych olejem opałowym, benzyną lub gazem propan-butan. Praca koparek i wózków będzie się odbywała głównie w boksach, gdzie magazynowane będą materiały na paletach i w big-bagach.

W ramach przedsięwzięcia zostaną wykonane m.in.: roboty przygotowawcze, pomiarowe, wykopy pod fundamenty, przyłącza, posadowienie obiektów kubaturowych, wykonanie placów utwardzonych, parkingów i dróg wewnętrznych, niezbędne prace instalacyjne, wykończeniowe oraz montaż urządzeń i infrastruktury towarzyszącej. Występujące oddziaływania i uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia, tj. emisja hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza związana m. in. z wykonywaniem typowych dla etapu realizacji prac ziemnych, ruchem pojazdów transportujących materiały budowlane oraz elementy technologiczne oraz wykonywanymi pracami montażowymi, będą krótkotrwałe, przemijające i ustąpią z chwilą ich zakończenia.

Podczas pracy Zakładu będą występowały następujące uciążliwości: emisja hałasu, emisja zanieczyszczeń do powietrza związana m.in. z procesami prowadzonymi na terminalu oraz ruchem pojazdów samochodowych obsługujących przedsięwzięcie, wytwarzanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne, powstawanie ścieków bytowych oraz wód opadowo — roztopowych.

Materiały wykorzystywane w toku budowy to m.in.: woda, piasek, kruszywo, kostka brukowa/klinkierowa, geowłóknina, farby, humus. Na obecnym etapie, przed wykonaniem projektu budowlanego i wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał). Materiały te są obojętne dla środowiska lub posiadają atesty dopuszczające je do stosowania.

Najbliżej położonym terenem chronionym pod względem akustycznym (istniejącym) jest obszar zabudowy mieszkaniowej usytuowany w odległości ok. 200 m od granicy działki inwestycyjnej. Ponadto, w odległości ok. 80 m projektowane są nowe tereny przeznaczone pod zabudowę. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Inwestora, klimat akustyczny w obrębie terminalu kształtowany jest obecnie przez ruch samochodowy występujący na położonej w sąsiedztwie drodze wojewódzkiej o znacznym natężeniu.

W trakcie eksploatacji terminalu głównym źródłem hałasu będą: wentylatory na dachu budynku biurowego, praca taśmociągów oraz ruch wózków widłowych, pojazdów ciężarowych, koparko — ładowarek i przejazd wagonów na terenie obiektu.

Biorąc pod uwagę, iż przeładunek odbywać się będzie wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 06:00 - 22:00 oraz mając na względzie obliczone największe wartości równoważnego poziomu hałasu podczas eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, tj. na granicy działki inwestycyjnej w porze dziennej, można stwierdzić, że przedsięwzięcie na etapie jego eksploatacji nie przyczyni się do pogorszenia klimatu akustycznego i nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu na najbliższych terenach chronionych pod względem akustycznych. W analizie wpływu przedsięwzięcia uwzględniono oddziaływanie łącznie z linią kolejową.

Podczas eksploatacji terminalu wystąpić może zorganizowana emisja pyłów, związana z przeładunkiem i eksploatacją silosów. Nie jest planowany montaż urządzeń ochrony powietrza na układach odpowietrzających. Dodatkowo, występować będzie niezorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza, wynikająca z charakteru przedsięwzięcia (ruch pojazdów, przeładunek towarów).

W hali magazynowej funkcjonować będzie wyłącznie wentylacja grawitacyjna. Taśmociągi transportowe będą napędzane energią elektryczną. Ciepło dla potrzeb obiektu administracyjnego będzie wytwarzane z wykorzystaniem pomp ciepła.

Materiały sypkie (pellet, śruta) będą przechowywane w boksach otwartych zabezpieczonych żaluzjami lub innymi elementami ażurowymi. Część terenu pomiędzy magazynem płaskim, a torami (miejsce przeładunku) zostanie zadaszona.

Przedstawiona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, uwzględniająca samochody osobowe, ciężarowe, pojazdy ciężkie i wózki widłowe, wykazała dotrzymanie obowiązujących przepisów w tym zakresie.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 1911), przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych JCWP) „Trześniówka do Karolówki”, kod: PLRW200017219634, typ: potok nizinny piaszczysty (17). Ww. JCWP jest silnie zmienioną częścią wód (przekroczenie wskaźnika: m3). W Planie jej stan jest oceniony jako dobry (w tym potencjał ekologiczny - co najmniej dobry, stan chemiczny dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Na podstawie Planu, celem środowiskowym dla tej części wód jest ochrona oraz utrzymanie dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego.

Ponadto, zlewnia JCWP „Trześniówka do Karolówki” została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do ochrony przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Puszcza Sandomierska PLBI 80005 oraz rezerwatu Pateraki, zależnych od wód.

Zgodnie z Planem, działania w ramach przedmiotowego projektu realizowane będą w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 135 (kod: PLGW2000135), w PGW jej stan jest oceniony jako dobry (w tym stan ilościowy - dobry, stan chemiczny dobry). Jest ona wskazana jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Celem środowiskowym dla tej części wód jest zapobieganie pogorszeniu ich stanu tak, aby utrzymać jej dobry stan.

Ponadto, ww. JCWPd została zaliczona do obszarów chronionych, przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie oddziałuje na obszary chronione nie poddano analizie kwestii zaostrenia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych względem obszarów, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c w Dyrektywie 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

Zaopatrzenie w wodę dla terminalu realizowane będzie poprzez przyłącz do istniejącej gminnej sieci wodociągowej. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnym zbiorniku bezodpływowym i wywożone przez wyspecjalizowane firmy do oczyszczalni komunalnej. Wody opadowo - roztopowe ujęte w kanalizację wewnętrzną, oczyszczane będą w osadniku i odprowadzane do rzeki Trześniówki.

W przypadku konieczności odwodnienia wykopów podczas budowy, będą wykorzystywane igłofiltry w ściankach Larsena, a woda, po oczyszczeniu, zostanie odprowadzona do rzeki Trześniówki na podstawie odpowiedniego zgłoszenia. Odprowadzane wody spełniać będą wymagania zawarte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).

W ramach zadania wykonany zostanie również wylot kolektora wód opadowo roztopowych do rzeki Trześniówki wraz z umocnieniem brzegu na długości wynikającej z warunków zarządcy cieków (po ok. 10 m w górę i w dół od wylotu) z zastosowaniem płyt ażurowych zapobiegających erozji brzegu bezpośrednio przy wylocie i faszyny. Roboty związane z wykonaniem wylotu przewiduje się wykonać w okresie niskich stanów wód, z zastosowaniem prefabrykatów, tak aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie na wody i ich ewentualne zmętnienie.

Jak wynika z Karty, na terenie inwestycyjnym oraz w jego sąsiedztwie stwierdzono występowanie następujących zwierząt objętych ochroną gatunkową:

- ssaki: bóbr europejski *Castor fiber*,

- ptaki: ciemiówka *Sylvia communis*, wilga *Oriolus oriolus*, bogatka *Parus major*, trznadel *Emberiza citrinella*, kapturka *Sylvia atricapilla*, łozówka *Acrocephalus palustris*, pliszka żółta *Motacilla flava*, piecuszek *Phylloscopus trochilusi* kos *Turdus merula*, zięba *Fringilla coelebs*, gąsiorek *Lanius collurio* stanowiący przedmiot ochrony OSOP Puszcza Sandomierska PLB180005 (stwierdzony na poza terenem inwestycji) sójka *Garrulus glandarius*, myszółów *Buteo buteo*, grzywacz *Columba palumbus*, kłaskawka *Saxicola rubicola*, piegża *Sylvia CURUCCA*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, kukulka *Cuculus conarus*, skowronek *Alauda arvensis*, kruk *CONUS corax*, czajka *Vanellus vanellus*, lerka *Lululla arborea*, kwiczoł *Turdus pilaris* (jak wynika z treści KIP wiele z ww. gatunków ptaków posiada na analizowanym terenie status lęgowy). W przypadku myszółowa, przedmiotowy teren pełni funkcję żerowiska),

- gady: żmija zygzakowata *Vipera berus*,

- płazy: ropucha paskówka *Bufo calamita*, kumak nizinny *Bombina bombina*, żaba jeziorkowa *Rana lessonae*, żaba śmieszka *Rana ridibundus*, żaby zielone *Rana esculenta complex* (stwierdzone w rejonie istniejących torów kolejowych w rowach oraz w licznie występujących zastoiskach wodnych. Są to siedliska rozrodcze o czym świadczą głosy godowe samców), - bezkręgowce: mrówka rudnica *Formica rufa* (mrowiska stwierdzono na istniejącym nasypie kolejowym oraz w pobliżu rowów).

Dodatkowo, na terenie przedsięwzięcia, jak i wzdłuż torów kolejowych oraz cieków Trześniówka stwierdzono lokalne szlaki migracji zwierząt, w tym płazów. Teren inwestycyjny eksplorowany jest także przez samy i jelenie.

Etap realizacji terminalu może stanowić również zagrożenie dla małych zwierząt, dlatego też przewidziano wprowadzenie szeregu metod zabezpieczeń, w tym rozwiązań konstrukcyjnych i lokalizacyjnych eliminujących powstawanie pułapek na placu budowy lub umożliwiających samodzielne, natychmiastowe wydostanie się zwierząt. Jako niezbędne uznano również dbanie o prawidłową gospodarkę odpadami zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, ponieważ zwabienie zwierząt na teren inwestycyjny może stanowić zagrożenie zarówno dla pracujących ludzi, jak i dla samych zwierząt.

Jak wynika z treści przedłożonej dokumentacji, w związku z realizacją terminalu niezbędne będzie usunięcie zadrzewień i zakrzaczeń, które kolidować będą z planowanym zagospodarowaniem terenu. Ingerencja w roślinność wysoką i średnią zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. W celu ochrony lęgów, wycinka będzie prowadzona poza głównym okresem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 15 października. Zieleń nie przeznaczona do wycinki zostanie skutecznie zabezpieczenia przed uszkodzeniami mechanicznymi. Z uwagi na stwierdzone na analizowanym terenie gatunki gniazdujące w zbiorowiskach trawiastych (a także z uwagi na żmiję zygzakowatą), prace związane z odhumusowaniem terenu prowadzone będą poza okresem lęgowym zawierającym się w przypadku takich gatunków od IV do końca VII (od środka ku jego brzegom). Dodatkowo, na etapie realizacji zadania przewidziano także wprowadzenie nadzoru ornitologicznego, do którego zadań należało będzie- kontrola terenu budowy przed odhumusowaniem terenu pod kątem gniazdowania ptaków w przypadku realizacji prac ziemnych w okresie wegetacyjnym oraz w okresie lęgowym ptaków, monitoring terenu inwestycji przez cały okres trwania robót pod kątem pojawienia się gniazd ptaków oraz identyfikowanie wszystkich zagrożeń w odniesieniu do awifauny wynikających z realizacji inwestycji i podejmowanie stosownych do okoliczności czynności ochronnych lub ratowniczych.

Mając powyższe na uwadze uznano, że przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko gruntowo - wodne oraz nie będzie stanowiło zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód.

Działania związane z realizacją oraz późniejszą eksploatacją przedsięwzięcia skutkować będą wytwarzaniem odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne. Przy gospodarowaniu odpadami przestrzegane będą ogólne zasady wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2016 r., poz. 1987 ze zm.). Zaproponowane rozwiązania magazynowania

odpadów nie spowodują zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego oraz zabezpieczą odpady przed ich rozprzestrzenianiem się w środowisku. Masy ziemne powstające podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystane będą w trakcie budowy.

Przez wzgląd na charakter przedsięwzięcia i zasięg oddziaływania oraz znaczną odległość od granic państwa, nie będzie ono generowało oddziaływań o charakterze transgranicznym

Projektowane obiekty, a także planowana działalność nie będzie wymagać czynności prowadzących do adaptacji do postępujących zmian klimatycznych, jak również nie będzie oddziaływać znacząco na klimat. Terminal będzie źródłem emisji CO₂ głównie wynikającej z ruchu samochodowego.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia planowana inwestycja nie jest zaliczana do obiektów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Planowana inwestycja ze względu na swój charakter, rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko nie powinna powodować konfliktów społecznych i negatywnego oddziaływania na duże obszary i dużą liczbę ludności. Poziom zaludnienia terenów w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji jest niski. Przedsięwzięcie nie spowoduje oddziaływania na mieszkańców terenów przyległych i użytkowników gruntów. W toku realizacji i eksploatacji będą występowały typowe uciążliwości związane głównie z poruszaniem się pojazdów budowy i robotami w fazie realizacji. Szczególnie uciążliwa jest zazwyczaj faza robót ziemnych i przemieszczanie mas ziemnych jednak ze względu na niewielki zakres tych robót oddziaływania te będą niewielkie.

Budowa i późniejsza eksploatacja będzie również oddziaływać na stan pracowników. Biorąc pod uwagę planowaną technologię robót i warunki późniejszej eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń dla ich życia, a przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy minimalizuje możliwość wystąpienia wypadku.

Teren lokalizacji przedsięwzięcia jest chroniony przed powodzią. Zgodnie z informacją Regionalnego Dyrektora Gospodarki Wodnej działka inwestora jest położona poza obszarami zagrożenia.

W rejonie przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty zabytkowe, nie stwierdzono stanowisk archeologicznych lub obiektów o znaczeniu kulturowym.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Sandomierska PLB180005 funkcjonującego na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133, ze zm.). Przewidywane miejsce terminalu położone jest także częściowo na obszarze głównego korytarza ekologicznego.

Teren inwestycyjny położony jest w otoczeniu terenów rolnych. Ponadto, od strony południowej sąsiaduje z linią kolejową i związaną z nią infrastrukturą, która tworzy tu duże rozległe otwarte tereny przemysłowe.

Przeanalizowano powiązania przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze, co sprzyja kumulowaniu się oddziaływań. Na terenie przedsięwzięcia nie istnieją obecnie i nie są przewidywane inne przedsięwzięcia, które mogłyby oddziaływać w sposób skumulowany. Przedstawione analizy wskazują, że oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie obejmować terenów innych niż teren działki inwestora oraz obszary lokalizacji zjazdu na drogę gminną i wykonania wylotu kolektora na lewym brzegu Trześniówki. W procesie eksploatacji oddziaływania będą mieściły się w granicach działki inwestora. Droga gminna jest drogą ogólnie dostępną. W ramach analiz wykonanych dla terminalu wykonano obliczenia emisji hałasu i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu, w tym skumulowanego ruchu w ciągu tej drogi. Analizy te wskazują, że nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku na terenach wymagających ochrony akustycznej. Nie stwierdzono także możliwości wystąpienia przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Największym obiektem w sąsiedztwie jest Stacja PKP LHS Wola Baranowska, gdzie planowana jest przebudowa

i automatyzacja stacji. Stacja znajduje się w odległości ponad 0,4km od terenu przedsięwzięcia. Nie przewiduje się nałożenia się oddziaływań wynikających z procesów prowadzonych na terminalu.

Informuję jednocześnie, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest tożsama z zezwoleniem na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych na mocy ustawy o ochronie przyrody. W przypadku gdy realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała z koniecznością naruszenia przepisów o ochronie gatunkowej roślin, grzybów i zwierząt, niezbędne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Mając powyższe na uwadze w tym, że planowane przedsięwzięcie przy spełnieniu wskazanych uwarunkowań spełni wymogi zarówno dotyczące ochrony środowiska jak i zdrowia i życia ludzi postanowiłem jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Tarnobrzegu za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Baranów Sandomierski w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017r poz. 1405), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1. oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.



BURMISTRZ

Marek Mazur

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Strony postępowania według wykazu
2. Inwestor - TREEDEN GROUP Sp. z o.o. ul. Wolska 11, 20 – 411 Lublin,

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tarnobrzegu



Baranów Sandomierski, dnia 08.09.2017r

BURMISTRZ

Marek Mazur

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt. 2, art. 75 ust.1 pkt. 4 oraz art.82 i art.85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2017r poz. 1405), oraz w § 3 ust. 1 pkt. 52a oraz 98 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 71) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U.2017r. poz. 1257) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez firmę TREEDEN GROUP Sp. z o.o. ul. Wolska 11, 20 – 411 Lublin

STWIERDZAM

Brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa terminalu przeładunkowego na Stacji PKP LHS w Woli Baranowskiej w miejscowości Knapy” realizowanego nadziałce o numerze ewidencyjnym 1488/7 położonej w Knapach, o ile będą spełnione następujące warunki:

1. **Teren przedsięwzięcia, na czas realizacji, należy wygrodzić ogrodzeniem tymczasowym uszczelnionym. Dolna część tego ogrodzenia powinna być do wysokości ok. 0,5 m i wykonana z pełnych elementów (betonowych, polimerowych itp.) lub siatki (polimerowej lub stalowej) o średnicy oczek do 5 mm, szczelnie połączonych ze sobą oraz z podłożem. Górna część ogrodzenia powinna być odgięta w kierunku otaczającego terenu pod kątem ok. 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm (zalecana długość: min. 10 cm).**
2. **Przy aranżacji terenów zieleni należy wykorzystywać rośliny gatunków rodzimych, dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych.**
3. **Planowane do budowy obiekty budowlane należy wykonać w stonowanej kolorystyce, pozwalającej na ich wkomponowanie w otaczający krajobraz.**

Uzasadnienie

W dniu 29.05.2017 roku, na wniosek TREEDEN GROUP Sp. z o.o. ul. Wolska 11, 20 – 411 Lublin, zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „**Budowa terminalu przeładunkowego na Stacji PKP LHS w Woli Baranowskiej w miejscowości Knapy**”

Do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji została dołączona karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca informacje określone w art. 62a 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 2017r poz. 1405), zwaną dalej „ustawą oos”, wypis i wrys z planu zagospodarowania przestrzennego, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz mapę ewidencyjną.

Zawiadomieniem z dnia 31.05.2017r. zawiadomiono wszystkie strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz o fakcie, iż w oparciu o art. 64 ust.1 pkt. 1 i 2 „ustawy oos” Burmistrz Miasta i Gminy Baranów Sandomierski, jako organ

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa terminalu przeładunkowego, którego inwestorem jest TREEDEN Group sp. z o.o. ul. Wolska 11 20-411 Lublin, a następnie podjęcie jego eksploatacji. Przewiduje się przeładunek materiałów masowych: sypkich (zbóż, pelletu, śruty, dolomitu) płyty gipsowo-kartonowej, produktów stalowych.

CECHY I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Podstawowe dane projektowanych obiektów:

- budynki biurowo-socjalno-administracyjne,
- część magazynowo-przeładunkowa o powierzchni magazynu około 4500 m² oraz wiaty około 1350m² (zadaszenie strefy przeładunkowej)
- place magazynowo-przeładunkowe- łącznie 12800m²
- waga samochodowa

BUDYNEK BIUROWO-SOCJALNY

PARTER:

Pomieszczenie biurowe dla 4 osób.

Stanowisko z urządzeniem do badania ziarna – analizator.

Toalety dla pracowników, pomieszczenie socjalne z szatnią dla pracowników biurowych

PARTER POMIESZCZENIA PRACOWNICZE Z OSOBNYM WEJŚCIEM

szatnia dla pracowników terminala z węzłem sanitarnym. Przewidywane zatrudnienie: łącznie 17 osób. Praca na 2 zmiany.

pokój socjalny toaleta dla kierowców samochodów ciężarowych

PIĘTRO.

Sala szkoleniowa (konferencyjna)

Pokój zarządu

DACH

Wyjście na dach zielony użytkowy

Konstrukcja tradycyjna: murowa z elementami żelbetowymi. Stropy monolityczne. Ogrzewanie za pomocą pomp ciepła. Woda z własnego ujęcia. Odprowadzenie ścieków do szczelnego zbiornika bezodpływowego i wywóz do oczyszczalni ścieków.

MAGAZYN PŁASKI

Składowane materiały: projektuje się magazyn do materiałów sypkich takich jak: pellet oraz śruta. Inwestor przewiduje składowanie materiałów na paletach w części boksów w zależności od aktualnego zapotrzebowania takich jak: płyty gipsowo-kartonowe, dolomit w tzw. big bag'ach etc. Procesy: W magazynie projektuje się taśmociągi rozprowadzające

materiały sypkie do boksów. Boksy otwarte wygrozdzone ścianami z systemowych bloków betonowych - 10 sztuk po 430 m². Łączna powierzchnia 4300 m², załadunek systemem taśmociągów o wydajności 200 ton/h; Od strony linii kolejowej przewiduje się ścianę oporową. Całość ścian przewiduje się wykonać zabezpieczoną żaluzjami lub innymi elementami ażurowymi. Wysokość składowania towarów sypkich przewiduje się około 4,5 m. Wysokość wiaty rozładunkowej przewiduje się około 11,0 m w świetle, z zadaszeniem wagonów o wysokości 13 m;

Konstrukcja: dźwigary z drewna klejonego, dach szedowy. Ściany oporowe oraz bazy słupów dźwigarów dachowych projektuje się jako żelbetowe, monolityczne lub prefabrykowane. Przewiduje się zabezpieczenie składowanych materiałów przed wodami opadowymi i śniegiem. Zasilanie w energię elektryczną

SILOSY

Przewiduje się wykonanie:

- 5 sztuk silosów - pojemność silosu: około 5301m³
- - tonaż silosu: około 4018 ton
- - wydajność załadunku/wyładunku 200 ton/h
- kosze do rozładunku/ załadunku pociągów
- kosze samochodowe

Konstrukcja: silosy z blach,

Wyposażenie standardowe:

- czujnik poziomu ziarna w silosie
- wywietrzniki dachowe
- właz dachowy
- właz boczny zasilanie energią elektryczną

Przewidziano rezerwę pod 3 silosy do realizacji w późniejszym terminie.

ZADASZENIE RAMPY PRZELADUNKOWEJ

Nie projektuje się stałej rampy przeładunkowej. Do celów przeładunkowych będzie służyła przenośna, mobilna rampa o konstrukcji stalowej na kółkach- przesuwana za pomocą wózka widłowego. Przewiduje się zadaszenie części terenu pomiędzy magazynem płaskim a torami (wraz z zadaszeniem fragmentu torowiska) o wysokości dostosowanej do wysokości otwartej wywrotki typu WIELTON (około 12m). Przewidywana powierzchnia to około 4000 m² W czasie nocnym, zadaszenie będzie służyło jako wiata garażowa dla parku maszynowego terminala.

OBIEKTY DODATKOWE

- Stacja trafo.
- Basen wody do celów ppoż.

BUDYNEK SOCJALNO-ADMINISTRACYJNY

Obiekt (np. typu kontenerowego) z toaletą dla pracowników, pomieszczeniem socjalnym oraz pomieszczeniem dla konserwatora obiektu wraz z niezbędnym magazynem podręcznym oraz magazynem sprzętu (szufle, łopaty do odśnieżania inny drobny sprzęt oraz sprzęt do gaszenia pożaru)

TERMINAL CARGO

Miejsce składowania kontenerów 40 stopowych - 120 sztuk (30 kontenerów w warstwie, warstw 4). Konstrukcja: wzmocniona płyta żelbetowa

PARKINGI

Samochodów osobowych (pracownicy i goście) - 20 miejsc postojowych

Samochody ciężarowe (parkowanie wzdłuż dojazdu do kosza załadunkowego) - 8 miejsc.

Powierzchnia parkingów nie przekroczy 0,2 ha. Nawierzchni z kostki.

UKŁAD DROGOWY

Projektuje się wjazd główny z wagą samochodową przy budynku biurowym. Wewnętrzny układ drogowy zapewniający bezpieczne i płynne przemieszczanie się samochodów, wraz z możliwością postoju w przypadku powstania utrudnień. Nawierzchnie z kostki.

WEWNĘTRZNY UKŁAD TOROWY

Obejmujący: torowiska w obrębie przedsięwzięcia połączone z linią kolejową szerokotorową i normalnotorową. Usytuowanie terminalu „Treeden Group” przewidziane jest w bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej głowicy stacji Wola Baranowska na linii hutniczej szerokiej nr 65 km 196,140. Stacja z uwagi na lokalizację posiada układ torów o prześwicie szerokim i normalnym. Z uwagi na przyjęty sposób obsługi, układ torowy na terenie terminalu będzie wyposażony również w analogiczny rodzaj torów. W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonywania torów w obrębie terenów zamkniętych kolejowych. Rozbudowa linii kolejowej stanowi odrębne przedsięwzięcie wykonywane przez inny podmiot.

Dane techniczno-technologiczne procesów:

Zakres usług:

- przeładunek w relacji samochód/wagon WNP lub odwrotnie,
- przeładunek w relacji wagon PKP/wagon WNP lub odwrotnie,
- przyjmowanie wagonów PKP i szerokotorowych z WNP
- usługi spedycyjno-celne, w szczególności odprawy celne w eksporcie i imporcie
- magazynowanie towarów na placu lub w hali,
- przeładunek i załadunek towaru na transport samochodowy,
- organizowanie kontroli jakościowej i ilościowej.

Przewiduje się przeładunek:

przeładunek materiałów budowlanych do/z wagonów krytych (chemia budowlana, płyta kartonowo-gipsowa, płyta OSB, MDF, skałki, dołomit, ceramika budowlana) – w ilości 1300 t./m-c, tj. 15 660 t/rok

przeładunek biomasy (pellet, zrębka), 25 000 t/m-c, tj. 300 000 t/rok

przeładunek pod nadzorem weterynaryjnym zboża, kukurydza, rzepak – 28 000 t/m-c, 336 000 t/rok Zboże będzie dostarczane transportem samochodowym/kolejowym. Przeładunek będzie odbywał się poprzez urządzenia – silosy zbożowe z systemem podnośników, taśmociągów i koszy zasypowych odbiór wyrobów będzie realizowany poprzez wykorzystanie transportu samochodowego. Pellet dostarczany transportem kolejowym oraz samochodowym, będzie wyladowywany na magazyn celem składowania lub bezpośrednio na auta, ewentualnie pakowanie w big-bagach, celem dalszego wywozu transportem

samochodowym. Przeładunek materiałów budowlanych do/z wagonów krytych (chemia budowlana, płyta kartonowo-gipsowa, płyta OSB, MDF, skaień, dolomit, ceramika budowlana) – wyładunek/załadunek za pomocą wózków widłowych, towar na paletach bądź w big-bagach, po wyładunku przewożony do magazynu celem składowania bądź wywożony bezpośrednio do klientów transportem samochodowym.

Dojazd samochodowy drogą wojewódzką nr 872 Baranów Sandomierski – Wola Baranowska – Majdan Królewski. przejazd max. 30 samochodów ciężarowych/dobę, tj. 60 kursów. Dojazd linią szerokotorową LHS Nr 65 Sławków Południowy-Hrubieszów-Granica Państwa (LHS) Przewiduje się ruch terminala tylko w porze dziennej tj. 6 – 22.

Praca będzie prowadzona w systemie dwuzmianowym. Zatrudnienie wyniesie 17 osób, tj. 4 osoby praca czysta dyrektor, kierownicy i pracownik biurowy oraz 13 osób praca brudna (operatorzy przeładowywacze, obsługa). Ponadto przewiduje się że 15 kierowców będzie mogło korzystać z urządzeń sanitarnych. Możliwe są nieznaczne wahania liczby zatrudnionych w zależności od potrzeb rynku. Pomieszczenia socjalne zakładu będą dostosowane do pracy tych osób.

Zakład będzie zasilany z sieci znajdujących się w rejonie terminala. Przewiduje się wykonanie przyłączy: elektroenergetycznych, teletechnicznych. Przewiduje się wykonanie: ujęcia wody podziemnej, kanalizacji sanitarnej ze szczelnym zbiornikiem bezodpływowym, kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem do Trześniówki poprzez urządzenia oczyszczające (osadnik z separatorem lub urządzenie zespolone). Projektowane obiekty będą wyposażone w zależności od potrzeb w sieci wentylacyjne lub klimatyzację.

Przewidywane wyposażenie w środki transportu i maszyny:

wózki widłowe ilość 6 – przemieszczanie po terenie: magazyny płaskie – place przeładunkowe,

koparko-ładowarki ilość 2

koparki do przeładunków materiałów sypkich oraz drewna ilość 1

przemieszczanie wagonów za pomocą pojazdu drogowo-szynowego typu ORION. Ponadto wagony na terminal będą podstawiane przez lokomotywy LHS.

Tankowanie wózków widłowych i koparek przewiduje się poprzez bieżące dostawy realizowane przez dostawców paliw cysterną samochodową. Przewiduje się wózki widłowe zasilane olejem napędowym, benzyna lub gazem propan-butan. Pozostałe środki transportu i maszyny będą zasilane olejem napędowym.

Przewidywany proces technologiczny obejmuje: dostawę i rozładunek materiałów, magazynowanie, przeładunek i przygotowanie do transportu, transport do odbiorców.

fasowanie/pakowanie towarów w big-bagi.

Materiały będą dostarczane specjalistycznym transportem samochodowym lub kolejowym dostosowanym do danego materiału.

Na terminal będzie wjeżdżało/wyjeżdżało dziennie około 43 wagonów szerokotorowych, czyli 1 pociąg szerokotorowy (22 pociągi/m-c), przy czym charakterystyczną cechą tych transportów jest, iż w większości przypadków, transporty te nie są realizowane w składach całopociągowych, a powyższe wagony mogą być podstawiane po kilka/kilkanaście sztuk w różnych godzinach prac manewrowych lokomotyw (w ciągu doby prace manewrowe odbywają się trzykrotnie w godzinach 6.00-22.00)

miesięcznie będzie obsługiwanych około 10 pociągów normalnotorowych, dziennie około 30 samochodów ciężarowych. Transport w ramach terminala będzie realizowany za pomocą 5 taśmociągów zasilanych energią elektryczną przy silosach oraz taśmociągów na magazynie płaskim i 6 wózków widłowych napędzanych olejem opałowym, benzyną lub gazem propan-butan. Praca koparek i wózków będzie się odbywała głównie w boksach, gdzie będą składowane materiały na paletach i w big-bagach. Magazynowanie surowców i wyrobów będzie prowadzone w wydzielonych częściach hali magazynowej w 10 boksach – dla każdego materiału:

1 boks materiały w big bagach - dolomit, sjenit,

1 boks materiały paletyzowane - płyta gipsowo-kartonowa, płyta OSB, MDF, ceramika budowlana

2 boksy – śruby ,

6 boksów – pellet.

Całość składowanych towarów stanowią towary neutralne, nie przewiduje się magazynowania materiałów niebezpiecznych. Prowadzenie działalności obejmuje procesy: przeładunkowe, nadzór nad procesem i okresowe przeglądy, remonty bieżące.


BURMISTRZ
Marek Mazur

1971. 10. 10. 10. 10.