

## **KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie stacji paliw wraz z pawilonem, wiatą nad dystrybutorami, dwóch podziemnych zbiorników paliw z instalacją technologiczną, podziemnego zbiornika LPG z instalacją technologiczną, dwóch wieloproduktowych dwustronnych dystrybutorów paliw, dystrybutora gazu LPG, nawierzchni utwardzonych wraz z oświetleniem, sieci, instalacji zewnętrznych i przyłączy wod. – kan., zasilania energetycznego i teletechnicznego, drogi dojazdowej, odkurzacza, pylonu informacyjnego i myjni bezobsługowej przy ul. Kupieckiej w Sławnie na działkach nr 39/13, 39/7 obręb 3.

Stacja paliw nie będzie przystosowana do obsługi samochodów ciężarowych typu TIR. Stacja obsługiwać będzie samochody osobowe i ciężarowe o masie do 3,5 tony.

#### *Procedura i kwalifikacja przedsięwzięcia*

Planowana inwestycja zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 35. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. Nr 213 poz. 1397) należy do przedsięwzięć **mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.**

Przez lata przyzwyczajeni byliśmy w Polsce do korzystania ze stacji paliw, na terenie których roznosi się zapach benzyn, rozlanych podczas tankowania i emitowanych z urządzeń tankujących. Stacji, których podjazdy pozalewane są paliwem i innymi produktami ropopochodnymi, a grunty w poboczach nasiąknięte są rozlanym olejem ze zdemontowanych, zużytych filtrów olejowych, wyrzuconych tam zazwyczaj przez właścicieli pojazdów czy pracowników warsztatów, znajdujących się na stacji.

Ogromny skok technologiczny w dziedzinie dystrybucji paliw, jaki miał miejsce na świecie, został bardzo szybko przeniesiony do Polski. Praktycznie wszystkie nowe stacje budowane od roku 1995 posiadają standard techniczny i technologiczny nieporównywalny ze znanymi u nas wcześniej obiektami paliwowymi. Rozwiązania techniczne i technologiczne dotyczą również aspektów ekologii, czyli wyposażenia stacji w urządzenia chroniące środowisko. Za ewolucją techniczną poszły zmiany w prawodawstwie. W konsekwencji tego zespołu zjawisk, powstające dziś stacje paliw standardowo wyposażane być muszą w zbiorniki dwupłaszczowe, szczelne podjazdy, systemy hermetyzacji oparów, systemy monitorowania wycieków czy separatory i urządzenia do odolejania ścieków.

Żaden poważny inwestor nie pozwoli sobie na odstępstwo od tych standardów. I to ze względu na wzmożoną kontrolę (łącznie ze społeczną – możliwość oprotestowywania przez

obywateli zastosowanych rozwiązań podczas procesu przygotowywania inwestycji), jak również ze względów marketingowych (brak spełnienia standardów i wymogów ekologicznych może zostać wykorzystane przez konkurencję do reklamy negatywnej).

Planowane przedsięwzięcie w Sławnie będzie również obiektem standardowym, należącym do dużej sieci stacji paliw.

Kilkuletnia już praktyka korzystania ze stacji paliw o wysokim światowym standardzie, zdołała zmienić świadomość dużej części obywateli. Przez wysoki poziom techniczny i estetyczny, stacje paliw stały się obiektami przyjaznymi, do których przyjeżdża się nie tylko po paliwo ale również po zakupy. W świadomości ogromnej rzeszy obywateli, charakter obiektu, z niebezpiecznego i uciążliwego, zmienił się na przyjazny klientowi, zarządzany profesjonalnie, bezpieczny i zachęcający do korzystania z wszelkich usług, samochodowych, handlowych czy gastronomicznych. Utrzymywana (w przeważającej ilości przypadków) duża czystość i higiena w obiektach stacji paliw, zmieniła obraz stacji w świadomości wielu z nas.

Taki też obiekt o wysokim standardzie technologicznym zostanie zaprojektowany w ramach analizowanego przedsięwzięcia.

***Autorzy niniejszej karty informacyjnej wnoszą do Organów prowadzących procedurę administracyjną wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych o zastosowanie procedury uproszczonej bez konieczności wykonywania dla przedmiotowego przedsięwzięcia raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z faktem, że wiele takich procedur zostało już z udziałem autorów niniejszej karty przeprowadzonych, do niniejszego wniosku komplet dokumentów z prowadzonej przykładowej procedury został załączony.***

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w mieście Sławno, gmina Sławno, województwo Zachodniopomorskie.

Przedmiotem inwestycji jest budowa stacji paliw (dz. nr 39/13 obr. 2) składająca się z:

- obiekt obsługi stacji paliw,
- wiaty nad dystrybutorami,
- dwóch podziemnych zbiorników paliw płynnych wraz z instalacją technologiczną,
- podziemnego zbiornika gazu LPG wraz z instalacją technologiczną,
- dwóch wieloproduktowych dwustronnych dystrybutorów paliw,
- dystrybutora gazu LPG,
- budowy nawierzchni utwardzonych wraz z oświetleniem,

- separatora substancji ropopochodnych,
- sieci, instalacje zewnętrzne i przyłącza wodociągowe, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- zasilania energetycznego i teletechnicznego,
- śmietnika,
- drogi dojazdowej,
- odkurzacza,
- pylonu informacyjnego,
- myjni samoobsługowej.

Działka nr 39/13 na której planuje się budowę stacji paliw i myjni zajmuje powierzchnię 2000m<sup>2</sup> i jest własnością p. Katarzyny Augustyny Rogowskiej zamieszkałej w m. Góralice 25/2.

Teren inwestycji położony jest w zachodniej części miasta Sławno. Od strony wschodniej teren graniczy z działką drogową (dz. nr 39/7) – ul. Kupiecka, od strony północnej teren graniczy z pasem drogowym ul. Chełmońskiego (dz. nr 793), natomiast od strony południowej teren przedsięwzięcia przylega do działki na której wybudowany został budynek handlowy.

W chwili obecnej teren inwestycji jest niezabudowany.

Usytuowania poszczególnych elementów stacji pokazano na załączonej koncepcji.

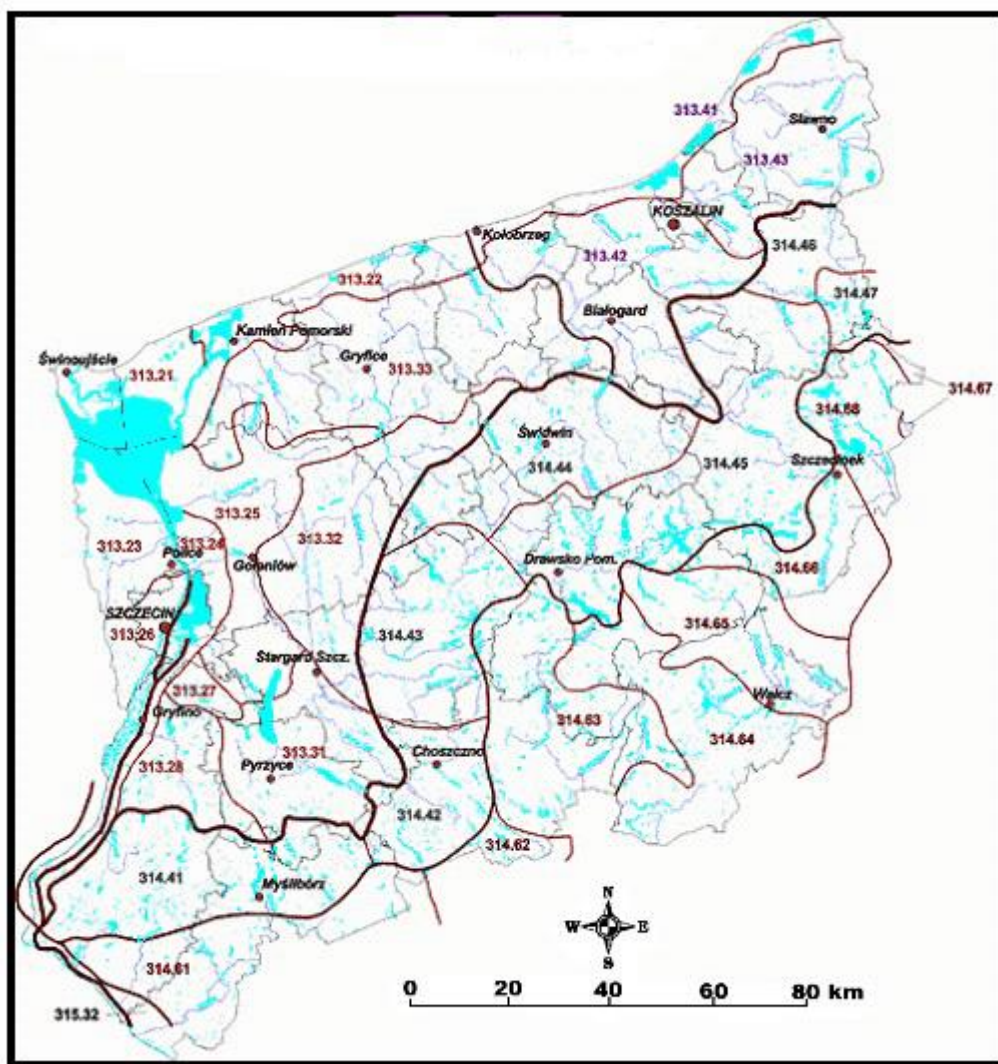
Inwestycja zlokalizowana będzie w obrębie następujących działek:  
39/13, 39/7 obręb 3.

#### Położenie przedsięwzięcia i aktualne zagospodarowanie

Sławno – około 13113 mieszkańców (dane z 2009 r.) zajmująca obszar około 15,83 km<sup>2</sup>, jest jednym z miast województwa Zachodniopomorskiego. Współrzędne geograficzne lokalizacji miasta to: 54°21'44`` N 16°40'49`` E. Sławno znajduje się pomiędzy dwoma miastami: Koszalinem a Słupskiem. Obszar miasta znajduje się na Równinie Słupskiej.

Większa część Gminy Sławno położona jest na obszarze wyróżnionego przez Kondrackiego (1994, 1998) mezoregionu Równina Sławieńska (313.43), który stanowi część makroregionu Pobrzeże Koszalińskie (313.4), a ten z kolei stanowi fragment podprovincji Pobrzeża Południowobałtyckie (313.), które są częścią prowincji Niżu Środkowoeuropejski (31.). Południowo-wschodni fragment gminy leży na terenie mezoregionu Wysoczyzna Polanowska

(314.46), który jest częścią makroregionu Pojezierze Zachodniopomorskie (314.4) stanowiącego element podprovincji Pojezierza Pomorskiego (314.).



Rys. Podział na regiony geograficzne wg. Kondrackiego.

Podobnie określić można położenie Gminy Sławno stosując podział regionalny Pomorza w ujęciu Augustowskiego (1977). Według tego ujęcia większość gminy leży na terenie Równiny Słupskiej (9), która stanowi część Pobrzeża Zachodniopomorskiego, elementu składowego Pobrzeża Pomorskiego. Południowoschodni fragment gminy obejmuje skrajną część Pojezierza Bytowskiego (20), która stanowi element Pojezierza Zachodniopomorskiego – części składowej Pojezierza Pomorskiego.

#### Uwarunkowania ogólne – budowa geologiczna obszaru Gminy Sławno.

Obszar Gminy Sławno znajduje się w strefie położonej na obrzeżeniu jednostki tektonicznej zwanej synklinorium brzeżnym, wskutek czego podłoże prekambryjskie znajduje się tu na głębokości około 3,5km, a wszystkie zasadnicze jednostki stratygraficzne paleozoiku i mezozoiku są, w relacji do otaczającego przemieszczone i częściowo zredukowane erozyjnie. Szczególnie dotyczy to utworów kredowych, których strop został także zniszczony

przez egzaracyjną działalność kolejnych lądolodów (J.E. Mojski 1984). Na większości obszaru gminy, na osadach kredowych zalegają utwory paleogeńskie i neogeńskie, lokalnie również częściowo, lub całkowicie zezarowane (Uniejewska M., Nosek M., 1986, 1987). Powierzchnia utworów starszych od czwartorzędu (podczwartorzędowa) jest urozmaicona. Tę pierwotnie położoną na rzędnej co najmniej 20m p.p.m. (najwyżej – koło Wilkowic, Sławska, i w południowo-wschodniej części gminy) rozcinają dziś liczne, o niewyrównanym dnie i nieregularnym kształcie obniżenia, z których największe, o przebiegu NW – SE biegnie wschodnim skrajem gminy, wzdłuż linii Nosalin-Żabno. Sięga ono rzędnych poniżej 120m p.p.m. Podobne usytuowanie ma obniżenie z centrum na wschód od Staniewic, przekraczające rzędną 100m p.p.m. Do obniżenia Nosalin-Żabno nawiązuje obniżenie biegnące równoleżnikowo na południe od linii Tychowo-Bzowo sięgające rzędnej 110m p.p.m. Obniżenia te są dziełem niszczącej (egzaracyjnej) działalności kolejnych lądolodów, które w plejstocenie nasunęły się na obszar Pomorza.

Osady czwartorzędowe są reprezentowane przez gliny zwałowe, piaski i żwiry glacialne, piaski, żwiry i mułki glacialne i glacialne, żwiry, piaski i namuły fluwialne, gytie, mułki i inne utwory limniczne, torfy i inne utwory bagienne. Należą one do różnych pięter plejstocenu, najstarsze najprawdopodobniej do jednego ze zlodowaceń południowopolskich, jednak podstawowa masa osadów czwartorzędowych jest efektem działalności zlodowaceń odry i warty, a przede wszystkim zlodowacenia północnopolskiego (bałtyckiego), którego pobyt na tym obszarze zakończył się zaledwie kilkanaście tysięcy lat temu. Warto dodać, że w osadach czwartorzędowych, zwłaszcza w glinach tkwią dość liczne bloki (porwaki) osadów paleo- i neogeńskich; nie tak liczne jak na obszarach położonych na północ gmin Postomino i Darłowo.

Mięszość osadów czwartorzędowych na obszarze gminy zmienia się znacznie od około 146m na zachód od Nosalina (110m na południe od Bzowa) do 2m na południe od Sławna i Bobrowic (ok. 16m w rejonie elewacji podłoża obejmującej okolice Sławna, Radosławia i sięgającej po Wilkowice oraz 20m koło Bzowa). W dwóch miejscach, położonych na krawędzi wysoczyzny na południe od Sławna, koło Mącznika i Pomłowa na powierzchni terenu występują piaszczyste osady mioceńskie (M. Uniejewska, M. Nosek 1987).

#### Warunki klimatyczne.

Zgodnie z podziałem Polski na krainy klimatyczne dokonany przez E. Romera (1949) obszar Gminy Sławno leży na pograniczu trzech krain klimatycznych: Pobrzeża Koszalińsko-Słupskiego (A3), zaliczanego do typu klimatów bałtyckich oraz Połczyńskiej (B4) i Bytowskiej (B5) zaliczonych do typu klimatów pojeziernych, zaś według klasyfikacji agroklimatycznej Gumińskiego (1948) teren ten leży na pograniczu dwóch dzielnic rolniczo-klimatycznych:

szczecińskiej (I) i pomorskiej (IV). Woś (1999) zaliczył teren północnej części gminy do Środkowonadmorskiego Regionu Klimatycznego, zaś pozostałą, większą część do Regionu Środkowopomorskiego. Ten drugi region ma w porównaniu z pierwszym więcej dni przymrozkowych i mroźnych, a mniej dni ciepłych. Dłużej (o około 30 dni) trwa tam okres termicznej zimy i również dłuższy jest (o około 10 dni) okres termicznego lata. Jest wskaźnikiem wzrostu kontynentalizmu klimatu w miarę przesuwania się na południe od Bałtyku.

Klimat obszaru Gminy Sławno kształtują masy powietrza napływające z Bałtyku, których cechy ulegają modyfikacji za sprawą sąsiedztwa Bałtyku i deniwelacji terenu na granicy z lądem. Do jego cech charakterystycznych można zaliczyć stosunkowo łagodne zimy, opóźnione i chłodne wiosny, dość chłodne lata oraz długie, ciepłe jesienie. Przeciętna roczna temperatura wynosi ok. 7,5°C, przy przeciętnej temperaturze miesiąca najcieplejszego (lipca) ok. 17,0°C, a najchłodniejszego (stycznia) – ok. -1,5°C (Atlas klimatyczny Polski, 1973). Przeciętnie w ciągu roku notuje się zaledwie 2 dni upalne (temperatura maksymalna – powyżej 30°C), a liczba dni gorących (z temperaturą maksymalną pow. 25°C) sięga 15-20.

Pierwsze przymrozki pojawiają się w południowo-wschodniej części gminy ok. 20 października, zaś w północnej części gminy nieco później i z tego względu okres bezprzymrozkowy w północnej części gminy trwa 180 dni i jest o 10 dni dłuższy, niż w jej części południowo-wschodniej. Liczba dni mroźnych, z temperaturą maksymalną niższą od 0°C sięga 25, a bardzo mroźnych (temperatura maksymalna niższa od -10°C) wynosi 1 dzień. Pokrywa śnieżna utrzymuje się w północnej części gminy 50 dni, a w południowo-wschodniej o 5 dni dłużej, a okres jej zalegania dzieli się zwykle na kilka części.

Okres wegetacyjny trwa ponad 190 dni i zwykle mieści się pomiędzy 25 kwietnia a 30 października.

Przeciętna roczna suma opadów w północnej i środkowej części gminy nie przekracza 700 mm, ale w kierunku południowo-wschodnim wzrasta do ok. 750 mm. Notuje się też przeciętnie 15-20 dni z burzą.

Na terenie gminy dominuje wiatr wiejący z zachodu i północnego zachodu. Jego przeciętna roczna prędkość wynosi 5,3 m/s. Najbardziej wietrzny jest listopad.

Oddalenie od morza, rzeźba terenu, występowanie terenów podmokłych oraz pokrycie szatą roślinną wpływają na topoklimatyczne zróżnicowanie terenu gminy Sławno. Niektóre cechy rzeźby kształtują niekorzystne cechy. Odnosi się to do terenu całej gminy, gdzie wszystkie obniżenia o kształcie kolistym, czy wydłużonym narażone są, zwłaszcza późnym latem, jesienią i zimą na nocne spływy schłodzonych mas powietrza, co sprzyja tworzeniu zastoisk zimnego powietrza i mgieł. Zjawisko to może być lokalnie łagodzone przez obecność lasów.

Jednak teren gminy nie wykazuje znacznych dysproporcji w lokalnych warunkach klimatycznych, poza tymi lokalnymi wahaniami zaznaczającymi się okresowo na terenach wysoczyznowych oraz większych dolin rzecznych i okolicach jezior.

Pewien swoisty mikroklimat wprowadzają również kompleksy leśne. Cechuje je większa wilgotność powietrza, zacisza, zacienienie. Wpływają łagodząco na dobowe i roczne wahania temperatur. (Oddziaływanie lasów na klimat terenów sąsiednich dotyczy przede wszystkim pasa o szerokości 50–100m – wokół większego kompleksu leśnego).

### Rodzaje emisji zanieczyszczeń do powietrza.

#### Emisja niska

Prawdopodobna wielkość emisji zanieczyszczeń jest zależna od sposobu ogrzewania lokali na terenie. Obliczenie wiarygodnego poziomu emisji niskiej bez szczegółowych danych na temat struktury spalanych paliw jest obarczone zbyt dużym błędem.

Rzeczywista emisja zanieczyszczeń w przypadku gminy może zależeć od:

- spalania węgla o różnej kaloryczności;
- opalania drewnem;
- spalania w piecach części odpadów (szczególnie tworzyw sztucznych).

Do jej ograniczenia dążyć można poprzez zmianę ogrzewania domostw z węglowego na gazowe, oraz prowadzenie akcji edukacyjnej wśród społeczeństwa na temat bezpośredniego wpływu spalania odpadów w piecach na jakość życia w mieście i gminie.

Zasadniczo wpływ emisji niskiej na jakość powietrza w gminie jest znikomy z uwagi na wyjątkowo niskie zagęszczenie mieszkańców.

#### Emisja komunikacyjna

Przy ocenie jakości powietrza atmosferycznego należy także uwzględnić ilość zanieczyszczeń pochodzących z ruchu samochodowego, odbywającego się na jego obszarze.

Ilość emitowanych zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu, rodzaju pojazdów oraz paliwa stosowanego do ich napędu. Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych na terenie miasta i gminy jest droga krajowa nr 6.

Emisja zanieczyszczeń pochodzących z ruchu kolejowego jest nieznaczna z tytułu niewielkiego ruchu na linii przebiegającej przez teren gminy.

#### Emisja ze źródeł przemysłowych.

Zakłady mające znaczący wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza:

- Zakład Energetyki Ciepłej w Sławnie; kontrola wykazała, że zakład nie prowadzi pomiarów stężeń oraz nie uaktualnił decyzji o dopuszczalnej emisji po wymianie kotłów. Pomiar stężeń

przeprowadzone podczas kontroli nie wykazały przekroczeń standardów emisyjnych. Zobowiązano zakład do usunięcia uchybień. Ponowna kontrola wykazała, że zarządzenia zostały wykonane.

- „POLDAN” Z. Kroplewski Export-Import w Sławnie; podczas kontroli stwierdzono, że zakład nie posiada decyzji o dopuszczalnej emisji. Brak jest również punktów do pomiaru emisji na emitorach urządzeń. Zobowiązano zakład do uzyskania powyższej decyzji oraz zainstalowania zgodnie z norma punktów do pomiaru emisji na czopuchach lub emitorze kotłowni.

- „LAMINER” S.C. Swiderski J. & Niezawitowski R. w Seczkowie; spółka produkuje wyroby z laminatów dla przemysłu samochodowego. Kontrola wykazała, że zakład zaprzestał wnoszenia do Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie opłat za wprowadzanie zanieczyszczeń do powietrza. Pomiary nie wykazały przekroczeń emisji styrenu.

Emisja dopuszczalna do powietrza wynosi:

- pył 8,1 Mg/rok,
- dwutlenek siarki 0,1 Mg/rok,
- dwutlenek azotu 0,9 Mg/rok,
- tlenek węgla 20,9 Mg/rok.

### **Ocena jakości powietrza**

Do zagrożeń jakie powoduje zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego należą między innymi:

- negatywny wpływ na zdrowie i samopoczucie ludności,
- destruktywne oddziaływanie na szatę roślinną zwłaszcza, poprzez zmianę właściwości fizykochemicznych gleb, i bezpośrednie oddziaływanie na organizmy związków siarki i azotu rozpuszczonych w wodzie,
- eutrofizacja wód – nadmiar ilości azotu, pochodzącego z NO<sub>2</sub> i NH<sub>3</sub> docierającego z powietrza do zbiorników wodnych prowadzi do zmian w ekosystemach wodnych,
- globalne zmiany klimatyczne – wzrost stężeń CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, w górnej warstwie atmosfery, poprzez wzmocnienie efektu cieplarnianego może prowadzić do częstszych powodzi, susz, huraganów oraz zmiany w tradycyjnych uprawach rolniczych.

Podział województwa na strefy, dla potrzeb realizacji programu monitoringu powietrza, dokonany został zgodnie z aktualnie obowiązującym podziałem na powiaty.

Co roku wykonane zostają oceny poziomu poszczególnych substancji w powietrzu danej strefy, a następnie dokonuje się ich klasyfikacji według wykazu dopuszczalnych stężeń i podziału województwa pod kątem funkcjonowania obszarów ochrony uzdrowiskowej i formy ochrony przyrody. Obszary dzielone są na następujące klasy:



- klasa A - poziom substancji nie przekracza dopuszczalnego,
- klasa B - choć jedna substancja mieści się pomiędzy poziomem dopuszczalnym a marginesem tolerancji,
  - klasa C – choć jedna substancja przekracza poziom dopuszczalny powiększony o margines tolerancji,
  - klasa B/C możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji na niektórych obszarach, ocena oparta na podstawach uznanych za niewystarczające do zaliczenia do klasy C,
  - klasa A/C możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji na niektórych obszarach, ocena oparta na podstawach uznanych za niewystarczające do zaliczenia do klasy C.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie prowadzi monitoring emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego na terenie Powiatu Sławieńskiego. Największe źródło zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego na obszarze gminy stanowi indywidualna energetyka cieplna (80%). Niski stopień uprzemysłowienia powoduje stosunkowo niskie emisje zanieczyszczeń, które powodują emisje rzędu 0,1 – 0,4% całkowitej emisji rejestrowanej na obszarach wszystkich powiatów, a w odniesieniu do całego województwa zdecydowanie niskie.

Rejestrowane ilości zanieczyszczeń powietrza na obszarze gminy :

- \* SO<sub>2</sub> - 30 Mg/a ( 0,1 % - udział w skali powiatów województwa),
- \* NO<sub>2</sub> - 14 Mg/a ( 0,1 %),
- \* CO<sub>2</sub> - 7000 Mg/a ( 0,1 % ),
- \* pyły - 15 Mg/a ( 0,4 % ).

### Środowisko akustyczne

Podstawowym wskaźnikiem klimatu akustycznego jest sumaryczny poziom hałasu danego obszaru. W decydującym stopniu zależy on od jego urbanizacji oraz rodzaju emitowanego hałasu, tj.:

- hałasu komunikacyjnego od dróg i szyn, który rozprzestrzenia się na odległe obszary ze względu na rozległość źródeł;
- hałasu przemysłowego obejmującego swym zasięgiem najbliższe otoczenie.

Wskaźnikiem oceny hałasu jest równoważny poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB). Poziom ten stanowi uśrednioną wartość w odniesieniu do pory 80 doby (dzień od 6.00 do 22.00 lub noc od 22.00 do 6.00). Wartości dopuszczalne poziomu równoważnego hałasu określa rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów

Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1998 r. W sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 66, poz. 436).

Rozporządzenie to określa rodzaje terenów, dla których ustala się dopuszczalne poziomy dźwięku w środowisku, w zależności od przeznaczenia terenu. Różnicuje również wartości dopuszczalne poziomu dźwięku w odniesieniu do hałasów przemysłowych, komunikacyjnych (drogowe, kolejowe i tramwajowe), lotniczych oraz od linii elektroenergetycznych.

Od stycznia 2002 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie wartości progowych poziomów hałasu (Dz. U. 2002. Nr 8 poz.81). Wskaźnikiem oceny hałasu jest tzw. poziom progowy. Przekroczenie tego wskaźnika powoduje zaliczenie obszaru, na którym to przekroczenie występuje do kategorii terenu zagrożonego hałasem.

Czynnikiem, który w sposób istotny wpływa na relacje między warunkami akustycznymi a człowiekiem jest tzw. subiektywna wrażliwość na hałas. Dotyczy ona zarówno fizjologicznych predyspozycji odbioru dźwięku, reakcji emocjonalnych jak i subiektywnych odczuć. Odczuwanie dźwięku jako hałasu zależy więc zarówno od cech indywidualnych każdego człowieka jak też od cech fizycznych dźwięku. Wśród ludzi występują ogromne różnice indywidualne stąd ocena hałasu zależy od wieku, wrażliwości, stanu zdrowia, odporności psychicznej i chwilowego nastroju człowieka. Subiektywne odczuwanie hałasu przejawia się m. in. tym, że hałas wytwarzany przez daną osobę może nie być dla niej dokuczliwy, natomiast dla osoby postronnej może być męczący lub wręcz nieznośny. Dokuczliwość hałasu dodatkowo potęguje się wówczas, jeśli wystąpi on niespodziewanie lub nie można określić kierunku, z którego się on pojawi.

Przykładowa skala subiektywnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego przedstawia się następująco:

- mała - LAeq <52 dB
- średnia - LAeq 52...62 dB
- duża - LAeq 63...70 dB
- bardzo duża - LAeq >70 dB

Granica podziału między hałasem dokuczliwym, a niedokuczliwym jest płynna i zależna nie tylko od rodzaju słyszanych zakłóceń, ale również od odporności nerwowo-psychicznej człowieka, jego chwilowego nastroju lub rodzaju wykonywanej pracy. Bardzo często ten sam zespół dźwięków może w pewnych przypadkach wywoływać wrażenie przyjemne, a w innych znów nieprzyjemne. Wszystkie te czynniki powodują trudności w ocenie rzeczywistego zagrożenia społeczeństwa, gdy dysponujemy jedynie akustyczną oceną

terenu na którym występuje skażenie hałasem. Dlatego też wyniki badań pomiarowych hałasu wymagają konfrontacji z opinią ludności wyrażoną w wypowiedziach ankietowych.

### **Zgodność planowanej inwestycji z zapisami planu zagospodarowania**

Planowana inwestycja związana z budową stacji paliw i myjni bezobsługowej jest zgodna z obowiązującym planem zagospodarowania – uchwałą Rady Miejskiej w Sławnie nr XXVII/208/97 z dnia 13 sierpnia 1997 r.

UCHWAŁA NR XXVII/208/97

Rady Miejskiej w Sławnie  
z dnia 13 sierpnia 1997r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Sławna  
dotyczącego działek nr 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5, 39/6  
przy ul. Dworcowej

208

Na podstawie art. 26 i art. 18 ust. 3 w związku z art. 7-12, art. 18 - 25, art. 27 - 29, art. 36 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 89, poz. 415) art. 1 pkt 25 ust. f ustawy z dnia 17 maja 1990r. o podziale zadań i kompetencji określonych w ustawach pomiędzy organy gminy a organy administracji rządowej oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 34, poz. 198, Nr 43, poz. 253, Nr 87, poz. 506; z 1991r. Nr 95, poz. 425, Nr 107, poz. 464 i Nr 114, poz. 492) oraz art. 18 ust. 2 pkt 5 w związku z art. 14 i 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie terytorialnym (Dz. U. Nr 16, poz. 95, Nr 32, poz. 191, Nr 34, poz. 199, Nr 43, poz. 253 i Nr 89, poz. 518; z 1991r. Nr 4, poz. 18 i Nr 110, poz. 473, z 1992r. Nr 85, poz. 428, Nr 100, poz. 499; z 1993r. Nr 17, poz. 78; z 1994r. Nr 122, poz. 593) na wniosek Zarządu Miasta, Rada Miejska w Sławnie uchwała, co następuje:

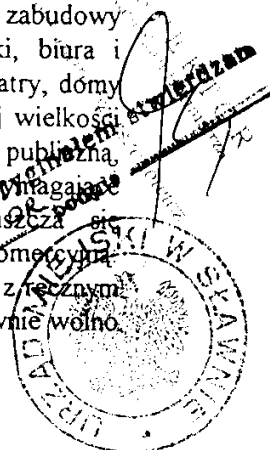
§1

1. Obszar działek nr 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5, 39/6 przy ul. Dworcowej o łącznej powierzchni 43.492m<sup>2</sup> przeznaczają się na nierolniczą strefę wielofunkcyjną, w tym wydzielony fragment działki nr 39/6 przeznaczają się na wydzielony pas techniczny nowej drogi lokalnej „Nowej Dworcowej”.

2. USTALENIA SZCZEGÓŁOWE

2.1. SZCZEGÓŁOWE USTALENIA WARUNKÓW ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- a) na fragmentach działki nr 39/6, oznaczonych na rysunku planu symbolami D1 i D2, uciążliwa zabudowa wielofunkcyjna usługowo - produkcyjna z dopuszczeniem towarzyszącej zabudowy mieszkaniowej dla właścicieli posesji na wydzielonych działkach,
  - ze względu na wysoki poziom wód gruntowych wymagana jest wymiana gruntu do poziomów ul. Dworcowej i ul. Chełmońskiego oraz zapewnienie drenarskiego systemu odwadniającego z wykorzystaniem udroźnionego istniejącego systemu (szczegółowe ustalenia dotyczące wymiany gruntów i systemu melioracyjnego należy uzgodnić na etapie projektu budowlanego);
- b) na obszarze oznaczonym na rysunku planu symbolem D3 (działkach nr 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5) funkcje usługowe ze szczególnym uwzględnieniem obsługi podróżnych ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo dworca PKP i PKS; z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej. Jako usługi należy rozumieć - handel detaliczny, banki, biura i instytucje komercyjne, gastronomię, pracownie artystyczne, galerie, kina, teatry, domy kultury, biblioteki, obiekty sportowe kubaturowe, małe hurtownie o niskiej wielkości, przewoźników, hotele, pensjonaty, mieszkalnictwo zbiorowe, administrację publiczną, miejsca kultu religijnego, obiekty służby zdrowia oraz oświaty nie wymagające specjalnej rezerwacji terenu, obiekty obsługi komunikacyjnej. Dopuszczają się następujące funkcje jako integralnie związane z prowadzoną działalnością komercyjną: kotłownie wolno stojące na paliwo ciekłe lub opał stały, z wyjątkiem koksu z rocznym zasypem i bez urządzeń odpylających, o wydajności poniżej 1,2 t/s; kotłownie wolno



- stojące na gaz poniżej 60 MJ/s; parkingi, garaże; inne usługi nieuciążliwe na zasadzie analogii do funkcji wymienionych powyżej.
- ze względu na reprezentacyjny charakter miejsca należy zapewnić wysoki poziom rozwiązań urbanistyczno - architektonicznych projektowanych obiektów,
  - ze względu na położenie działek na gruntach nasypowych częściowo nieustabilizowanych, należy grunty te ustabilizować, a dla budynków zastosować odpowiednie fundamenty łagodzące skutki osiadania terenu;
  - maksymalna wysokość zabudowy - 15 metrów od poziomu terenu do najwyższego punktu budynku
- c) linia zabudowy min. 4,0m od linii rozgraniczającej ul. Armii Krajowej;
  - d) linia zabudowy min. 4,0m od linii rozgraniczającej ul. Dworcowej;
  - e) linia zabudowy min. 4,0m od linii rozgraniczającej ul. Chełmońskiego;
  - f) linie zabudowy min. 4,0m od linii rozgraniczających ul. „Nowej Dworcowej”;
  - g) w pasie 25m od linii rozgraniczającej ul. Armii Krajowej (droga krajowa nr 6, klasa techniczna III) wymagana jest antydrganiowa konstrukcja budynków;
  - h) wydzielony fragment działki nr 39/6, oznaczony na rysunku planu symbolem KK, przeznaczona się na pas techniczny nowej ulicy lokalnej „Nowej Dworcowej”, minimalna szerokość ulicy w liniach rozgraniczających - 13 metrów,
  - ze względu na wysoki poziom wód gruntowych wymagana jest wymiana gruntu do poziomów ul. Dworcowej i ul. Chełmońskiego oraz zapewnienie drenarskiego systemu odwadniającego z wykorzystaniem udroźnionego istniejącego systemu (szczegółowe ustalenia dotyczące wymiany gruntów i systemu melioracyjnego należy uzgodnić na etapie projektu budowlanego);
  - i) należy zapewnić trzymetrowy pas dla obsługi infrastruktury technicznej, przyległy na całej długości pasa rozgraniczającego ul. Dworcowej, z możliwością sytuowania w tym pasie infrastruktury komunikacyjnej (dojścia, dojazdy, parkingi itp.).

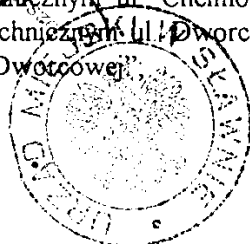
## 2.2. ZASADY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ

- a) obsługa w zakresie komunikacji w oparciu o istniejącą ulicę Dworcową, Chełmońskiego i ulicę „Nową Dworcową”, liczba wjazdów nieograniczona od ul. Chełmońskiego i „Nowej Dworcowej”, liczba wjazdów od ul. Dworcowej ograniczona - wymagana zgoda na nowo projektowane wjazdy od DOKP w Białogardzie, zakaz wjazdów od ul. Armii Krajowej;
- b) ustala się następujące zasady parkowania:
  - zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc postojowych w ilości wynikającej z programu inwestycji,
  - lokalizacja miejsc postojowych w obrębie działek własnych,
  - czasowe miejsca postojowe w obrębie ulic Dworcowej, „Nowej Dworcowej” i Chełmońskiego,
  - zakaz czasowych miejsc postojowych w obrębie ul. Armii Krajowej.

## 2.3. ZASADY OBSŁUGI W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

- a) zaopatrzenie w wodę - tymczasowo z wodociągu miejskiego w pasie technicznym ul. Dworcowej na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Spółce „Wodociągi i Kanalizacja” w Sławie ul. Koszalińska 21; docelowo wymagana jest modernizacja wodociągu w pasie technicznym ul. Chełmońskiego i połączenie go z istniejącym wodociągiem w pasie technicznym ul. Dworcowej poprzez nowy wodociąg w pasie technicznym ul. „Nowej Dworcowej”.

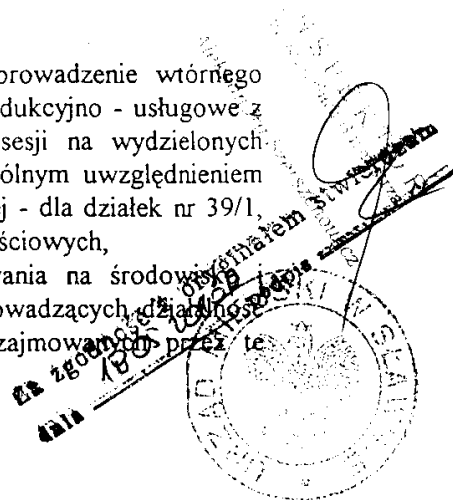
Za zgodność z projektem  
data 18.05.2010.



- b) odprowadzenie ścieków sanitarnych - do projektowanej sieci kanalizacji sanitarnej w pasie technicznym ul. Chełmońskiego, „Nowej Dworcowej” lub Armii Krajowej na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Spółce „Wodociągi i Kanalizacja” w Sławnie, ul. Koszalińska 21; do czasu wykonania kanalizacji sanitarnej rozdzielczej umożliwiającej odbiór ścieków należy gromadzić ścieki sanitarne w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i wywozić je do istniejącej w Sławnie komunalnej oczyszczalni ścieków. Docelowo, po wybudowaniu kolektora sanitarnego w pasie technicznym ul. Armii Krajowej i Chełmońskiego, zbiorniki należy zlikwidować, a obiekty podłączyć do kanalizacji miejskiej. Przy lokalizacji zbiorników bezodpływowych należy zachować warunki ustalone przepisami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14.12.1994r. „w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie” (Dz. U. NR 10 z dnia 08.02.1995r. poz. 46);
- c) odprowadzenie wód opadowych - z nawierzchni utwardzonych (dróg, placów, terenów składowych itp.) za pośrednictwem podczyszczaczy do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej w pasie technicznym ul. Dworcowej, „Nowej Dworcowej”, Armii Krajowej lub Chełmońskiego, tymczasowo do kanalizacji ogólnospławnej w pasie technicznym ul. Dworcowej, Armii Krajowej lub Chełmońskiego, na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Spółce „Wodociągi i Kanalizacja” w Sławnie, ul. Koszalińska 21; z powierzchni biologicznie czynnych (trawniki, uprawy ogrodowe i sadownicze, kwietniki itp.) oraz z odwodnienia dachów - powierzchniowo;
- d) zaopatrzenie w gaz - przewodowy ziemny za pośrednictwem miejskiego gazociągu niskiego ciśnienia w pasie technicznym ul. Armii Krajowej lub Chełmońskiego na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Rejonie Gazowniczym w Słupsku, ul. Moniuszki 1;
- e) elektroenergetyka - na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Zakładzie Energetycznym w Słupsku, ul. Przemysłowa 114;
- f) zaopatrzenie w ciepło - indywidualne sposoby zaopatrzenia w ciepło lub z sieci ciepłowniczej MPEC, z podłączeniem z Osiedla przy ul. Okrzei, na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Miejskim Przedsiębiorstwie Energetyki Ciepłej w Sławnie, ul. Rapackiego 19a;
- g) para techniczna - indywidualne sposoby zaopatrzenia w parę techniczną;
- h) usuwanie odpadów stałych - w miejsce i sposób wskazany przez Urząd Miejski w Sławnie
- i) telekomunikacja - z projektowanej sieci kablowej w pasie technicznym ul. Dworcowej, Chełmońskiego lub Armii Krajowej, na warunkach technicznych, które należy uzyskać w Rejonie Telekomunikacyjnym Telekomunikacji Polskiej S.A. w Sławnie, ul. Polanowska 1.

#### 2.4. UWARUNKOWANIA INNE

- a) warunki wtórnego podziału działek - dopuszcza się przeprowadzenie wtórnego podziału pod zabudowę wielofunkcyjną (uciążliwe funkcje produkcyjno - usługowe z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej dla właścicieli posesji na wydzielonych działkach - dla działki nr 39/6, funkcje usługowe ze szczególnym uwzględnieniem obsługi podróżnych z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej - dla działek nr 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5) w ramach istniejących podziałów własnościowych,
- b) Zasięg ewentualnego szkodliwego i uciążliwego oddziaływania na środowisko, zdrowie ludzi projektowanych jednostek organizacyjnych, prowadzących działalność gospodarczą, nie może wykraczać poza granice terenów zajmowanych przez te



- jednostki, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 12 lutego 1990 r. „w sprawie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem” (Dz. U. Nr 15, poz. 92). Spełnienie powyższego warunku dla jednostek objętych wykazem w rozporządzeniu Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1995 r. „w sprawie określenia rodzajów inwestycji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz ocen oddziaływania na środowisko” (Dz. U. Nr 52, poz. 284) winno być udokumentowane oceną oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko,
- c) dopuszcza się nowe lokalizacje, przebudowy, rozbudowy i modernizacje urządzeń obsługi inżynierskiej terenu oraz infrastruktury komunikacyjnej w trzymetrowym pasie technicznym wzdłuż ul. Dworcowej oraz w pasie technicznym ulicy „Nowej Dworcowej”,
  - d) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich: należy zachować warunki ustalone przepisami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14.12.1994r. „w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie” (Dz. U. NR 10 z dnia 08.02.1995r. poz. 46),
  - e) wprowadza się całkowity zakaz lokalizacji rolniczej hodowli produkcyjnej.

#### §2

Integralną częścią uchwały jest rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działek nr 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5, 39/6 przy ul. Dworcowej, Miasto Sławno, w skali 1:500, stanowiący załącznik do uchwały.

#### §3

Ustala się 0% stawkę procentową służącą do naliczania jednorazowej opłaty w stosunku do wzrostu wartości nieruchomości, w momencie zbywania nieruchomości przez obecnego właściciela.

#### §4

Zobowiązuje się Zarząd Miasta do:

1. niezwłocznego przekazania niniejszej uchwały Urzędowi Wojewódzkiemu w Słupsku w celu ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Województwa Słupskiego,
2. umieszczenia odpisu niniejszej uchwały na okres 14 dni na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Sławnie,
3. umożliwienia zainteresowanym osobom wglądu do dokumentów przedstawiających plan i wydawania z tych dokumentów na wniosek zainteresowanych, potrzebnych im wyrysów i wypisów na zasadach określonych w art. 29 ust. 2 wymienionej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.

#### §5

Uchwała wchodzi w życie z upływem 14 dni od ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Województwa Słupskiego, za wyjątkiem §4 pkt. 1, który wchodzi w życie z dniem podjęcia uchwały.

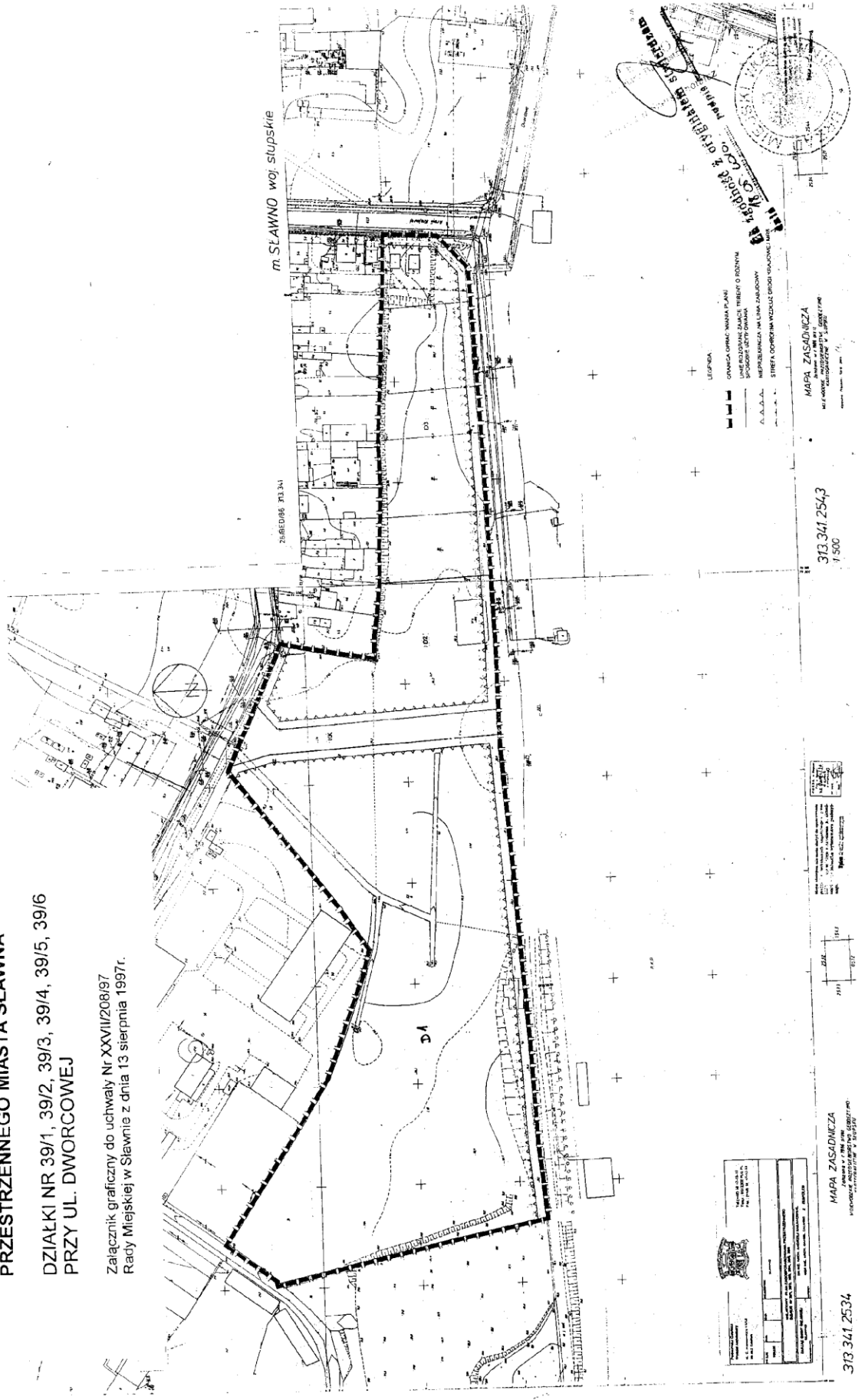
Przewodniczący  
Rady Miejskiej w Sławnie  
Roman Granisz



**MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO MIASTA SŁAWNA**

**DZIAŁKI NR 39/1, 39/2, 39/3, 39/4, 39/5, 39/6  
PRZY UL. DWORCOWEJ**

Załącznik graficzny do uchwały Nr XXVII/208/97  
Rady Miejskiej w Sławnie z dnia 13 sierpnia 1997r.





## **2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.**

Teren inwestycji położony jest w zachodniej części miasta Sławno. Działka stanowi własność p. Katarzyny Augustyny Rogowskiej zamieszkałej w m. Góralice 25/2.

Obszar planowanej inwestycji – teren na którym zlokalizowana będzie stacja i myjnia samoobsługowa wraz z infrastrukturą towarzyszącą obejmuje działkę nr 39/13 i powierzchnię 2000 m<sup>2</sup>.

Obszar planowanej inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską.

Istniejący teren jest niezabudowany.

Powierzchnia zabudowy pawilonu stacji wynosi  $P_u = \text{ok. } 20\text{m}^2$

Wysokość pawilonu stacji wynosi ok. 3,30 m

Kubatura pawilonu stacji wynosi ok. 50 m<sup>3</sup>

W obiekcie przewidziano pomieszczenie kasjera z aneksem inkasa, WC dla personelu i dostępne od zewnątrz pomieszczenie gospodarcze.

Poza sprzedażą paliwa nie będzie prowadzona inna działalność handlowa.

Wiata dla samochodów osobowych jest dwuwypowa. Na wyspach znajdują się dystrybutory paliwa.

Ponadto na jednej z wysp zaprojektowano dystrybutor LPG dla tankowania gazu propan-butan.

Powierzchnia zabudowy wiaty ok. 120 m<sup>2</sup>.

Na terenie stacji paliw i myjni bezobsługowej zainstalowane będą dwa dwupłaszczowe zbiorniki na paliwo ciekłe o pojemności 50 m<sup>3</sup> każdy. Jeden zbiornik będzie posiadał dwie komory z podziałem 10/40m<sup>3</sup>. Stacja wyposażona będzie również w jeden podziemny zbiornik na gaz o pojemności 20 m<sup>3</sup>.

Stacja paliw podłączona będzie do miejskiej sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz do sieci energetycznej i telekomunikacyjnej.

## **3) Obsługa komunikacyjna.**

Dojazd i wyjazd na teren stacji paliw i myjni samoobsługowej odbywać się będzie przez projektowane zjazdy z ul. Kupieckiej.

Plac manewrowy i drogi dojazdowe terenu stacji i myjni będą posiadały nawierzchnię utwardzoną; w rejonach dystrybucji paliw wybudowana zostanie nawierzchnia dodatkowo wyposażona w folię.

Na terenie stacji paliw i myjni projektuje się dwa miejsca do odkurzania samochodu. Na działce sąsiedniej, na której został wybudowany budynek handlowy zlokalizowano 100 miejsc postojowych w tym 6 dla osób niepełnosprawnych.

Założono następujące ilości samochodów wjeżdżających na stację:

- o zapłonie samoczynnym (olej napędowy) - 50 szt./db
- o zapłonie iskrowym (benzyna) - 350 szt./db

Samochody o zapłonie iskrowym:

- samochody napędzane BO - 150 szt./db
- samochody napędzane Etyliną - 200 szt./db

#### **4) Rodzaj planowanej technologii.**

Plan inwestycyjny przedsięwzięcia zakłada realizację następujących obiektów i urządzeń:

##### ***Obiekty projektowane***

Stacja paliw i myjnia bezobsługowa, zgodnie z intencją Inwestora, składać się będzie z następujących obiektów:

- obiekt obsługi stacji paliw, powierzchnia zabudowy ok. 20 m<sup>2</sup>.
- wiaty nad dystrybutorami, powierzchnia zabudowy ok. 120 m<sup>2</sup>.
- dwa zbiorniki podziemne paliw płynnych o pojemności 50 m<sup>3</sup> każdy, jeden zbiornik z podziałem 10/40 wraz z instalacją technologiczną,
- podziemnego zbiornika LPG o pojemności 20 m<sup>3</sup> wraz z instalacją technologiczną,
- dwóch dystrybutorów paliw wieloproduktowych dwustronnych, sześciowęzowe każdy,
- dystrybutora gazu LPG,
- odkurzacz,
- budowę nawierzchni utwardzonych wraz z oświetleniem,
- separatora substancji ropopochodnych,
- sieci, instalacji zewnętrznych i przyłączy wodociągowego, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- zasilania energetycznego i teletechnicznymi,
- plakatów reklamowych oraz totemu reklamowego,
- miejsce utwardzone na kontener śmietnikowy,

- myjni trzystanowiskowej bezobsługowej.

### **a) Pawilon handlowy stacji paliw o powierzchni około 20 m<sup>2</sup>**

Będzie to budynek jednokondygnacyjny, niepodpiwniczony przeznaczony dla 1 stanowiska kasjerskiego dla systemu stacji samoobsługowych. Poza sprzedażą paliwa nie będzie prowadzona inna działalność handlowa. W obiekcie przewidziano pomieszczenie kasjera z aneksem inkasa, WC dla personelu i dostępne od zewnątrz pomieszczenie gospodarcze.

Pawilon ogrzewany będzie elektrycznie.

### **b) Dystrybutory**

Na rozpatrywanej stacji paliw przewiduje się zainstalowanie 2 dwustronnych dystrybutorów paliwa wieloproduktowych każdy sześciowężowy oraz jednego dystrybutora LPG ustawionych całość posadowiona na wysepkach utwardzonych.

### **c) Zbiorniki i instalacja paliwowa**

Na terenie stacji paliw zainstalowane będą dwa dwupłaszczowe podziemne zbiorniki na paliwo ciekłe. Pojemność zbiorników wynosić będzie 50m<sup>3</sup> każdy, z czego jeden podzielony będzie na dwie komory o pojemności 10/40m<sup>3</sup> oraz podziemny zbiornik na gaz o pojemności 20m<sup>3</sup>. Studzienki nadzbiornikowe wyposażone zostaną w system odwadniania odprowadzający zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe do separatora zlokalizowanego na stacji paliw.

Szczegółowy sposób posadowienia zbiorników na paliwo płynne i gaz określi projekt budowlany.

Zbiorniki na paliwo ciekłe będą miały konstrukcję dwupłaszczową z automatycznym wykrywaniem przecieków; będą posiadały stosowną do przepisów izolację zewnętrzną z kontrolą przecieków.

Tankowanie zbiornika paliw płynnych odbywać się będzie poprzez zbiorczą studzienkę nalewową. Studnia nalewowa do zbiornika gazu zlokalizowana będzie nad zbiornikiem.

Miejsce zrzutu paliwa z cysterny zabezpieczone będzie zamykana obudowa stalowa, wewnątrz której znajda się: króćce do podłączenia węży spustowych cysterny, króciec odbioru oparów (tzw. VRS stopień I) oraz gniazda do podłączenia elektronicznego systemu kontroli przepełnienia zbiorników.

Połączenia instalacjami przewodami paliwowymi dwuścianowymi. (np. UPP)

W rejonie studzienki zlewowej nawierzchnia wykonana będzie jako betonowa z folią szczelną oraz z kanalizacją podłączona do separatora substancji ropopochodnych.

Pistolety dystrybutorów wydające benzyny będą wyposażone w system odsysania oparów podczas tankowania benzyn do zbiornika samochodowego (tzw. VRS stopień II).

Paliwowa instalacja technologiczna, która będzie zainstalowana na terenie stacji paliw będzie układem hermetycznym. Przekazanie jej do eksploatacji nastąpi po uzyskaniu pozytywnych prób wytrzymałości i szczelności.

Zbiornik dla gazu płynnego propanu-butanu wyposażony będzie w:

- zawór napełniania,
- zawór poboru fazy ciekłej górny,
- zawór poboru fazy gazowej,
- wskaźnik poziomu,
- zawór bezpieczeństwa,
- dolny króciec i zawór kulowy.

Na etapie eksploatacji zbiorniki będą pod stałą kontrolą Inspektoratu Dozoru Technicznego.

### ***Dostawa paliwa do stacji paliw***

Paliwa dostarczane będą typowymi autocysternami dostosowanymi do przewozu paliw płynnych oraz paliwa LPG.

Autocysterny do transportu benzyn będą wyposażone w instalacje do odprowadzenia oparów ze zbiorników magazynowych stacji.

Częstotliwość uzupełniania stanu magazynowego paliw zależy od wielkości sprzedaży i wielkości jednorazowej dostawy.

Przyjmowanie paliw z autocystern do podziemnych zbiorników magazynowych odbywać się będzie grawitacyjnie. Instalacja została zaprojektowana w sposób umożliwiający hermetyczny rozładunek autocystern do wszystkich 3 komór zbiorników magazynowych benzyn.

### ***Wielkość dystrybucji paliw***

Roczna ilość dostarczanego i przeładowywanego do zbiorników magazynowych paliwa z podziałem na asortymenty wynosi:

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| - benzyna bezołowiowa Pb 98 | : 600 m <sup>3</sup>  |
| - benzyna bezołowiowa Pb 95 | : 1500 m <sup>3</sup> |
| - olej napędowy             | : 800 m <sup>3</sup>  |
| - gaz                       | : 1500 m <sup>3</sup> |

Sumarycznie:

- benzyny : 2100 m<sup>3</sup>/rok
- olej napędowy : 800 m<sup>3</sup>/rok
- gaz : 1500 m<sup>3</sup>/rok

Założono następujące ilości samochodów wjeżdżających na stację:

- o zapłonie samoczynnym (olej napędowy) - 50 szt./db
- o zapłonie iskrowym (benzyna) - 350 szt./db

Samochody o zapłonie iskrowym:

- samochody napędzane BO - 150 szt./db
- samochody napędzane Etyliną - 200 szt./db

Droga przejazdu przez stację wynosić będzie ok. 0,1 km.

Czas rozładunku autocysterny z benzyną wynosi 15-20 min – przy wydajności napełniania 20m<sup>3</sup>/h.

### ***Uzbrojenie***

Teren planowanej inwestycji włączony będzie, zgodnie z warunkami technicznymi, do lokalnej sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej w ul. Kupieckiej oraz podłączony do miejskiej sieci wodociągowej, sieci energetycznej i telekomunikacyjnej.

### ***Powiązania infrastrukturalno - komunikacyjne***

Dojazd i wyjazd na teren stacji paliw odbywać się będzie przez projektowane zjazdy z ul. Kupieckiej.

Plac manewrowy i drogi dojazdowe terenu stacji i myjni będą posiadały nawierzchnię utwardzoną; w rejonach dystrybucji paliw wybudowana zostanie nawierzchnia dodatkowo wyposażona w folię.

### ***Podstawowe procesy technologiczne na stacji***

Proces technologiczny tankowania samochodów paliwem płynnych składa się z następujących czynności:

- podjazd samochodu pod odmierzacza,
- wyłączenie silnika,
- zamontowanie węża do wlewu,
- tankowanie,
- odłączenie węża,
- włączenie silnika,
- odjazd samochodu od odmierzacza.

Proces technologiczny napełniania zbiorników magazynowych paliwa składa się z następujących czynności:

- podjazd autocysterny,
- przygotowanie autocysterny do tankowania,
- podłączenie węża do zbiornika paliwa,
- tankowanie,
- przygotowanie autocysterny do wyjazdu,
- odjazd autocysterny.

Podstawowa instalacja technologiczna - paliwowa:

- rurociągi ssawne od zbiorników magazynowych do dystrybutorów paliw UPP bez monitorowania szczelności;
- rurociągi odbioru oparów VRS ze stanowisk tankowania benzyn do samochodów do zbiornika magazynowego;
- rurociągi oddechowe od zbiorników magazynowych do masztu oddechowego.

Na wylocie rurociągów znajduje się zawór oddechowy z bezpiecznikiem ogniowym.

- rury zlewowe UPP wprost do zbiornika do przyjmowania paliw z autocystern od stanowiska spustowego do zbiorników magazynowych zakończone na stanowisku spustowym armaturą złączną, natomiast w zbiorniku armatura dostosowana do wymogów/przepisów szczegółowych;
- rurociąg hermetyzacji z materiału UPP do przyjmowania par przez autocysternę od stanowiska hermetyzacji do króćca na maszcie oddechowym zakończony na wlocie specjalnym zamknięciem i zamontowaną siatką zabezpieczającą przed przedostaniem się płomienia do zbiorników.

## **5) Ewentualne warianty planowanego przedsięwzięcia.**

Aktualnie planowane do realizacji przez Inwestora przedsięwzięcie w postaci budowy stacji paliw i myjni bezobsługowej idzie w kierunku rozszerzenia dostępności usług samochodowych na obszarze tej części miasta.

W trakcie prowadzonych analiz wariantowych technologii realizacji inwestycji analizie poddano ewentualny wariant zabudowy nadziemnej zbiorników paliwowych. Jednak ze względów architektonicznych i urbanistycznych, zapisów w obowiązującym planie zagospodarowania z wariantu tego zrezygnowano, na rzecz budowy zbiorników podziemnych.

Wybór przez Inwestora wariantu lokalizacji stacji paliw w przedmiotowej lokalizacji wydaje się być wariantem najkorzystniejszym ze względów lokalizacyjnych, środowiskowych, rozwojowych czy społecznych.

Budowa nowego przedsięwzięcia pozwoli na :

- usprawnienie funkcjonowania tej części miasta – nowa usługa, której brak,
- wzrost atrakcyjności tego obszaru dla inwestorów świadczących usługi dla ludności, przyczynienie się w ten sposób do rozwoju tej części miasta,
- poprawa estetyki i atrakcyjności w zakresie architektonicznym czy urbanistycznym tej części miasta.

### *Wariant najkorzystniejszy dla środowiska wraz z uzasadnieniem wyboru*

Proponowany przez Inwestora zakres przedsięwzięcia inwestycyjnego w postaci budowy stacji paliw i myjni bezobsługowej wraz z obiektami towarzyszącymi znacznie usprawni funkcjonowanie usług motoryzacyjnych w tej części miasta.

Budowa stacji paliw wyposażoną w nowoczesne technologicznie urządzenia znacząco wpłyną na poprawę jakości świadczonych usług, zwiększą ich atrakcyjność rynkową a tym samym wpłyną na zwiększenie konkurencyjności.

Obszar, na którym będzie zlokalizowana przedmiotowa stacja paliw i myjnia bezobsługowa wraz z obiektami towarzyszącymi, przeznaczony jest pod zainwestowanie (teren z przeznaczeniem na funkcję usługową, stację paliw zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego).

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na środowisko. Obiekt zostanie zrealizowany w nowoczesnej technologii ze wszystkimi niezbędnymi zabezpieczeniami, gwarantującymi bezpieczeństwo dla środowiska.

## **6) Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.**

Założenia inwestycyjne idą w kierunku, że wszystkie obiekty kubaturowe będą realizowane w oparciu o spalanie gazu lub w oparciu o energię elektryczną.

Wszystkie obiekty kubaturowe będą zasilane w energię elektryczną dostarczaną z sieci. Planuje się zapotrzebowanie na energię elektryczną na poziomie: 55 kW.

Obiekty kubaturowe wraz z całą infrastrukturą komercyjną będzie zużywały wodę na cele socjalno-bytowe, porządkowe i do mycia samochodów.

Określenie zapotrzebowania na media po wybudowaniu stacji paliw i myjni samochodowej:

- zasilanie w energię elektryczną przewiduje się z sieci energetycznej,
- zaopatrzenie w wodę – z miejskiej sieci wodociągowej,
- ścieki bytowe ze stacji paliw odprowadzane będą do kanalizacji sanitarnej miasta,
- wody opadowe będą odprowadzane ze stanowisk tankowania, placów i ciągów jezdno-postojowych za pośrednictwem kanalizacji, przez separator do istniejącej kanalizacji deszczowej miasta.

Przewidywane zużycie wody wyniesie:

$$Q_{\text{śrd}} = \mathbf{2,5} \text{ m}^3/\text{d}$$

Przewidywane odprowadzenie ścieków bytowych wyniesie:

$$Q_{\text{śrd}} = \mathbf{2,5} \text{ m}^3/\text{d}$$

Ilość odprowadzanych wód deszczowych:

$$Q = \mathbf{10,98} \text{ l/s}$$

Przewiduje się dystrybucję paliwa z podziałem na asortymenty w ilości:

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| - benzyna bezołowiowa Pb 98 | : 600 m <sup>3</sup>  |
| - benzyna bezołowiowa Pb 95 | : 1500 m <sup>3</sup> |
| - olej napędowy             | : 800 m <sup>3</sup>  |
| - gaz                       | : 1500 m <sup>3</sup> |



Sumarycznie:

- benzyny : 2100 m<sup>3</sup>/rok
- olej napędowy : 800 m<sup>3</sup>/rok
- gaz : 1500 m<sup>3</sup>/rok

Założono następujące ilości samochodów wjeżdżających na stację:

- o zapłonie samoczynnym (olej napędowy) - 50 szt./db
- o zapłonie iskrowym (benzyna) - 350 szt./db

Samochody o zapłonie iskrowym:

- samochody napędzane BO - 150 szt./db
- samochody napędzane Etyliną - 200 szt./db

## **7) Rozwiązania chroniące środowisko.**

Fakt budowania obiektu stacji paliw i myjni bezobsługowej wraz z obiektami i infrastrukturą towarzyszącą, narzuca Inwestorowi szczególne warunki dla realizacji samej inwestycji. Dotyczy to zarówno fazy eksploatacji jak i fazy budowy.

W fazie budowy Inwestor winien narzucić wykonawcom robót najwyższy standard realizacyjny i organizacyjny w zakresie:

- stosowania urządzeń i maszyn o możliwie najniższych poziomach emisji hałasu,
- stosowania urządzeń i maszyn o możliwie najniższych poziomach emisji zanieczyszczeń,
- stosowania urządzeń i maszyn sprawnych technicznie w celu przeciwdziałaniu ewentualnym zanieczyszczeniom gruntu,
- prace budowlane winny być realizowane wyłącznie w porze dziennej,

W fazie eksploatacji Inwestor przewiduje zastosowanie następujących rozwiązań:

- zastosowanie urządzeń wentylacyjnych o maksymalnie niskich parametrach głośności,
- wszystkie ścieki bytowe, opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone do kanalizacji miejskiej. Ścieki opadowe i roztopowe jako podczyszczone z zawiesin i substancji ropopochodnych.

## DOBÓR SEPARATORA.

1. Obliczanie ilości ścieków deszczowych

$Q_0$  – spływ deszczu obliczeniowego

$$Q_0 = q_0 * F * \psi * \varphi \text{ [dm}^3\text{/s]}$$

gdzie :

$q$  - natężenie deszczu = 15 dm<sup>3</sup>/s/ha

$F$  - powierzchnia zlewni [ha]

$\psi$  - współczynnik spływu powierzchniowego

$\varphi$  - współczynnik opóźnienia zależny od kształtu i spadku zlewni

$$\varphi = 1/n\sqrt{F}$$

$$q_0 = 15 \text{ dm}^3\text{/s} * \text{ha}$$

Stacja paliw i myjnia bezobsługowa

- dachy  $F = 0,27 \text{ ha}, \psi = 0,95, Q_{01} = 3,85 \text{ dm}^3\text{/s}$

- teren utwardzony,  $F = 0,87 \text{ ha}, \psi = 0,80, Q_{02} = 10,44 \text{ dm}^3\text{/s}$

- zieleń,  $F = 0,9 \text{ ha}, \psi = 0,10, Q_{03} = 1,35 \text{ dm}^3\text{/s}$

$$Q_{\text{nom sep.}}, Q_c = Q_{02}$$

$$Q_{\text{nom sep.}} = \mathbf{10,44 \text{ dm}^3\text{/s}}$$

$Q_{\text{max}}$  – spływ deszczu nawalnego

$$Q_{\text{max}} = q_{\text{max}} * F * \psi * \varphi \text{ [dm}^3\text{/s]}$$

gdzie :

$q_{\text{max}}$  – natężenie deszczu = 130 dm<sup>3</sup>/s \* ha

- dachy  $Q_{\text{max1}} = 33,34 \text{ dm}^3\text{/s}$

- teren utwardzony,  $Q_{\text{max2}} = 90,48 \text{ dm}^3\text{/s}$

- zieleń,  $Q_{\max 3} = 11,70 \text{ dm}^3/\text{s}$

$Q_{\max \text{ sep.}}, Q_c = Q_{\max 2}$

$Q_{\max \text{ sep.}} = \mathbf{90,48 \text{ dm}^3/\text{s}}$

Na podstawie obliczeń przyjęto:

separator lamelowy PSW LAMELA 10/100 firmy Ecol-Unicon oraz osadnik OS 1500/3,0 również firmy Ecol-Unicon.

Dla celów ogrzewania obiektów kubaturowych czy dostarczania ciepłej wody użytkowej będzie wykorzystywane wyłącznie ciepło i woda wytwarzane w oparciu o urządzenia elektryczne (stacja paliw) i gazowych (myjnia bezobsługowa).

## **8) Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.**

### 8.1. Uciążliwość robót budowlanych

Wykonywanie robót na terenie planowanego przedsięwzięcia może się wiązać z następującymi okresowymi uciążliwościami dla otoczenia:

- hałas maszyn budowlanych,
- zanieczyszczenie powietrza (nieprzyjemne zapachy, spaliny, pylenie),
- wytwarzanie odpadów.

Realizowana inwestycja będzie prowadzona na terenie miasta, w rejonie zabudowy przemysłowej. Zachowanie właściwych standardów realizacyjnych będzie w tych warunkach nie powinno być trudne. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych uciążliwości te będą zminimalizowane i nie powinny często przekraczać poziomów dopuszczalnych, przy czym zastosowany sprzęt budowlany powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne.

Całkowitą emisję z placu budowy szacuje się na poziomie:

eNOx	eNO2	eCO	ePM	eSO2	eC6H6
1,2	0,37	1,7	0,095	0,0027	0,0037

Faza budowy charakteryzuje się silnymi, ale krótkotrwałymi emisjami. Najistotniejszym składnikiem zanieczyszczeń emitowanych przez silniki pojazdów i maszyn budowlanych są tlenki azotu i węgla.

Szczególną uciążliwość przewiduje się w zakresie emisji hałasu. Lokalizacja inwestycji w centralnej części miasta powoduje, że w trakcie realizowanych prac budowlanych będą występowały chwilowe przekroczenia dopuszczalnego hałasu.

Wszystkie prace budowlane winny być realizowane tylko w porze dziennej.

W trakcie prowadzonych robót budowlanych związanych z przedmiotową inwestycją będą wytwarzane odpady. Poniżej w tabeli zestawiono przewidziane do wytwarzania odpady.

Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w wyniku prowadzonej w trakcie budowy inwestycji działalności budowlanej można podzielić na następujące cztery grupy i rodzaje odpadów. W tabeli poniżej określono również szacunkowe ilości przewidzianych do wytwarzania odpadów.

#### **Rodzaje odpadów przewidywanych do wytworzenia w trakcie realizacji inwestycji**

<b>Kod</b>	<b>Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów</b>	<b>Szacowana ilość odpadów</b>
*) oznaczone są odpady niebezpieczne)		[Mg]
<b>8</b>	<b>Odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb</b>	
<b>08 01</b>	<b>Odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania oraz usuwania farb i lakierów</b>	
08 01 11*	Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	0,05
08 01 12	Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	0,05
<b>13</b>	<b>Oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05,12 i</b>	
<b>13 02</b>	<b>Odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe</b>	
13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	0,01
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,01
13 02 06*	Syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,01
13 02 07*	Oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe łatwo ulegające biodegradacji	0,01
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,01

<b>15</b>	<b>Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach</b>	
<b>15 01</b>	<b>Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)</b>	
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	0,19
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,76
15 01 03	Opakowania z drewna	0,57
15 01 04	Opakowania z metali	1,14
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	0,19
15 01 07	Opakowania ze szkła	0,38
15 01 09	Opakowania z tekstyliów	0,19
<b>17</b>	<b>Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów)</b>	
<b>17 01</b>	<b>Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)</b>	
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	15
17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	5
17 01 06*	Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje	30
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	20
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	9
<b>17 02</b>	<b>Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych</b>	
17 02 01	Drewno	3
17 02 02	Szkło	1
17 02 03	Tworzywa sztuczne	6
<b>17 03</b>	<b>Odpady asfaltów, smoli produktów smołowych</b>	
17 03 01*	Asfalt zawierający smołę	50
17 03 03*	Smoła i produkty smołowe	10
<b>17 04</b>	<b>Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali</b>	
17 04 05	Żelazo i stal	10
17 04 07	Mieszanki metali	2
17 04 10*	Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	0,5

<b>17 05</b>	<b>Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębienia)</b>	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	100
<b>RAZEM</b>		<b>265,07</b>

Odpady niebezpieczne, w tym materiały zanieczyszczone lub zawierające substancje niebezpieczne przekazywane będą firmom uprawnionym do ich unieszkodliwiania, sukcesywnie do ich powstawania w ilościach odpowiednich do zorganizowanego transportu lub określonych dopuszczalnym czasem gromadzenia.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

Wykonawca robót ziemnych będzie zobowiązany do takiego prowadzenia prac, aby w maksymalny sposób ograniczyć ilość emitowanych odpadów i wykorzystać masy ziemne.

Powstające w czasie prac budowlanych zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi masy ziemne będą przekazywane uprawnionym do tego firmom i składowane na przeznaczonych do tego celu składowiskach.

Gospodarka odpadami, które powstaną w trakcie realizacji inwestycji, podlegać będzie szczegółowym rygorom wynikającym z ustawy o odpadach; zagrożenia dla środowiska będą więc niewielkie. Tym niemniej szczególną ostrożność należy zachować w przypadku odpadów niebezpiecznych takich jak puszki zawierające resztki farb używanych do malowania konstrukcji obiektów, rozebrane fragmenty smołowych nawierzchni drogowych itp.

Generalny wykonawca winien uzgodnić z Burmistrzem Miasta sposób zagospodarowania odpadów. Warunek ten należy umieścić w dokumentacji przetargowej na realizację przedsięwzięcia.

## 8.2. Uciążliwość w fazie eksploatacji

### 8.2.1. W zakresie powietrza

W niniejszej części opracowania określone zostaną rodzaje i ilości substancji gazowych emitowanych do powietrza z instalacji do przeładunku, magazynowania i dystrybucji paliw płynnych, zlokalizowanej na stacji paliw i myjni bezobsługowej w Sławnie przy ul. Kupieckiej.

Opracowanie swoim zakresem obejmuje:

- charakterystykę urbanistyczną oraz sposób użytkowania terenu w obszarze użytkowania,
- opis technologii oraz charakterystykę techniczną źródeł i emitorów,
- ocenę stanu technicznego instalacji,
- informację o prowadzonej działalności,
- wielkość i rodzaj emisji,
- informacje o istniejącym oddziaływaniu emisji na środowisko,
- planowane działania mające na celu ograniczenie emisji.

Stacja Paliw pełni funkcję magazynowo - dystrybucyjną paliw płynnych.

Przewiduje się dystrybucję paliw z podziałem na asortymenty:

- benzyna bezołowiowa Pb 95,
- benzyna bezołowiowa Pb 98,
- olej napędowy,
- gaz płynny.

Dostawy produktów odbywać się będą transportem samochodowym - autocysternami. Spust z autocystern odbywać się będzie na stanowiskach spustowych. Instalacja spustu benzyn wyposażona będzie w system hermetyzacji – tzw. „wahadło gazowe” o średniej skuteczności 99%. Stacja pracuje całą dobę.

Do magazynowania produktów przeznaczone są:

- 2 zbiorniki na paliwa o sumarycznej pojemności 100 m<sup>3</sup> ze studnią nalewową i „dużym oddechem”. Pierwszy zbiornik o pojemności 50m<sup>3</sup>, drugi zbiornik z podziałem na dwie komory (10/40) o łącznej pojemności 50m<sup>3</sup>.
- 1 zbiornik o pojemności 20 m<sup>3</sup> na gaz płynny.

Dystrybucja paliw odbywa się poprzez:

- 2 dystrybutory wieloproduktowe dwustronne (każdy po 6 węży) na paliwo i olej napędowy
- 1 dystrybutora LPG ustawionego na wysepce.

### **Charakterystyka źródeł powstawania i miejsc emisji**

Źródłami zanieczyszczenia powietrza na terenie stacji są:

1. zbiorniki magazynowe paliw,
2. dystrybutory paliw,
3. spalanie paliw w silnikach samochodowych – ruch samochodów na terenie stacji.

### **Ad.1 – zbiorniki magazynowe paliw:**

Emisja par węglowodorów ze zbiorników magazynowania benzyn i oleju napędowego następuje podczas napełniania ich paliwami. Napływające do zbiornika paliwo wypycha przez zawory oddechowe mieszaninę parowo – powietrzną znajdującą się w przestrzeni gazowej, ograniczonej od dołu lustrem cieczy i ścianą zbiornika. Proces nasycenia przestrzeni gazowej parami benzyn jest procesem trudnym do opisu matematycznego, ponieważ w warunkach w jakich zachodzi nasycenie przestrzeni parami węglowodorów ruchy konwekcyjne mają bardzo małą intensywność i praktycznie nie występują. Uważa się, że rozprzestrzenianie się par węglowodorów w zbiornikach podziemnych odbywa się na zasadzie dyfuzji molekularnej.

### **Ad.2 – dystrybutory paliw:**

Emisja par węglowodorów z dystrybutorów następuje w momencie nalewu paliwa do zbiornika samochodowego (baku) na wysokości wlewu paliwa.

Dystrybutory benzyn posiadają system hermetyzacji o średniej skuteczności 95%.

### **Ad.3 – spalanie paliw w silnikach samochodowych:**

Odbywający się na terenie stacji ruch samochodowy jest źródłem emisji substancji gazowych do powietrza.

Do obliczeń emisji przyjęto następujące założenia:

1. ilość samochodów wjeżdżających na stację:

- zapłonie samoczynnym ( olej napędowy) – 50 szt/db,
- zapłonie iskrowym (benzyna) – 350 szt/db w tym 70% napędzanych benzyną i 30% napędzanych gazem płynnym.

Dla pojazdów samochodowych wjeżdżających na stację paliw przyjęto, że gazy spalinowe odprowadzane są rurą wydechową na wysokości  $h = 0,5$  m npt i średnicy  $d = 0,04$ m.

Emisje związane z dystrybucją gazu jako śladowe w dalszych obliczeniach zostaną pominięte.

### **Rodzaj emisji**

W wyniku eksploatacji instalacji zlokalizowanych na terenie analizowanej stacji paliw, do powietrza emitowane będą substancje:

1. w wyniku przeładunku i dystrybucji paliw:

- węglowodory alifatyczne,
- benzen,
- toluen,
- ksylen.



2. w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych:

- dwutlenek siarki,
- dwutlenek azotu,
- tlenek węgla,
- węglowodory aromatyczne,
- węglowodory alifatyczne.

## **Wielkość emisji**

### Emisja ze zbiorników magazynowych – emitator E-1

Paliwa płynne dostarczane są do stacji autocysternami. Rozładunek cystern odbywa się przez grawitacyjny spust paliwa do zbiorników magazynowych podziemnych. W czasie operacji napełniania zbiorników paliwem nie są napełniane zbiorniki paliwowe samochodów. Nie stosuje się również jednoczesnego napełniania kilku zbiorników magazynowych.

Emisja zorganizowana z wylotu rury oddechowej w czasie napełniania zbiornika magazynowego nosi nazwę „dużego oddechu”, natomiast emisja związana z dobowymi wahaniami temperatury określana jest jako „mały oddech”. Ponieważ zbiorniki paliw usytuowane są pod ziemią, emisja par związana z dobowymi wahaniami temperatury jest śladowa, tak więc w obliczeniach pominięto emisje małego oddechu.

Opary zanieczyszczeń usuwane są ze zbiorników paliw poprzez odpowietrzniki.

Pojemność autocystern dowożących benzyny wynosi  $30\text{m}^3$ , natomiast pojemność autocystern dowożących oleje napędowe wynosi  $15 - 20\text{ m}^3$ .

Obliczenie czasu emisji:

Roczna ilość dostarczanego i przeładowywanego do zbiorników magazynowych paliwa wynosi:

- benzyna bezołowiowa Pb 98	: $600\text{ m}^3$
- benzyna bezołowiowa Pb 95	: $1500\text{ m}^3$
- olej napędowy	: $800\text{ m}^3$
- gaz	: $1500\text{ m}^3$

Czas rozładunku autocysterny z olejem wynosi 1 godz – przy wydajności napełniania  $20\text{ m}^3/\text{h}$ . Czas rozładunku autocysterny z benzyną wynosi 15-20 min – przy wydajności napełniania  $20\text{ m}^3/\text{h}$ .

Rzeczywisty czas emisji w roku wyniesie:

- dla benzyn:

$$T = \frac{2100}{20} = 105 \text{godz.}$$

- dla ON:

$$T = \frac{800}{20} = 40,0 \text{godz.}$$

Wskaźniki emisji:

- dla benzyn:

węglowodory alifatyczne – 0,0125 kg/Mg paliwa

benzen - 0,00025 kg/Mg paliwa

toluen – 0,00008 kg/Mg paliwa

ksylen – 0,00003 kg/Mg paliwa

- dla oleju napędowego:

węglowodory alifatyczne – 0,0009 kg/Mg paliwa

Wielkość emisji:

W obliczeniach wielkości emisji z przeładunku benzyn uwzględniono system hermetyzacji o średniej skuteczności 99%.

RODZAJ SUBSTANCJI	EMISJA MAKSYMALNA kg/h	EMISJA ROCZNA Mg/rok
<b>BENZYNA</b>		
węglowodory alifatyczne (pary benzyn)	0,00310	0,000328
Benzen	0,00006	0,000007
Toluen	0,00002	0,000002
Ksylen	0,00001	0,000001
<b>OLEJ NAPĘDOWY ON</b>		
węglowodory alifatyczne	0,0169	0,000675
węglowodory aromatyczne	0,0072	0,000289

Emisja z napełniania zbiorników samochodowych – emitor E-2

Do obliczeń przyjęto, że sprzedaż paliw odbywa się równomiernie w ciągu czasu pracy stacji.

Godzinowa sprzedaż paliwa kształtuje się na poziomie około 381 litrów, w tym:

- benzyny stanowią około 90 litrów

- olej napędowy stanowi około 291 litrów.

Wydawanie paliwa odbywa się 2 dystrybutorami. Dystrybutory benzyn wyposażone w system hermetyzacji o średniej skuteczności 95%. Wydajność dystrybutorów wynosi 20 l/min.

Wskaźniki emisji:

- dystrybutor benzyn:

węglowodory – 0,714 kg/Mg paliwa

benzen - 0,0071 kg/Mg paliwa

toluen – 0,0061 kg/Mg paliwa

ksylen – 0,0017 kg/Mg paliwa

- dystrybutor oleju napędowego:

węglowodory – ślady

Wielkość emisji

RODZAJ SUBSTANCJI	EMISJA MAKSYMALNA kg/h	EMISJA ROCZNA Mg/rok
węglowodory alifatyczne (pary benzyn)	0,01231	0,09371
benzen	0,00012	0,00093
toluen	0,00011	0,00080
ksylen	0,00003	0,00022

Emisja ze spalania w silnikach samochodowych

Do obliczeń przyjęto:

- ilość pojazdów w ciągu godziny 17 szt. w tym:
  - 2 samochody osobowe napędzane ON,
  - 2 samochody dostawcze napędzane ON,
  - 13 samochodów osobowych napędzanych etyliną,
- czas pracy stacji: 8655 godz/rok,
- długość trasy przejazdu po terenie stacji: 0,10 km,
- zużycie paliwa:
  - 7,0 l/100 km w samochodach osobowych napędzanych etyliną,
  - 5,0 l/100 km w samochodach osobowych napędzanych ON,
  - 10,0 l/100 km w samochodach dostawczych,

Ilość spalonego paliwa dla poszczególnych rodzajów pojazdów obliczono ze wzoru:

$$m_p = \frac{p * z_p * v_p}{100 * 3600}$$

gdzie:

$m_p$  – ilość spalonego paliwa w g/s

$z_p$  - zużycie paliwa w l/100km

$p$  - gęstość paliwa – 750 kg/m<sup>3</sup> dla benzyny i 880 kg/m<sup>3</sup> dla oleju napędowego

$v_p$  – prędkość jazdy w km/h

Emisję zanieczyszczeń dla danego odcinka obliczono wg wzoru:

$$E = \frac{w_e * m_p * L_p * s}{v_p}$$

gdzie:

$E$  – emisja danego zanieczyszczenia w g/s

$w_e$  – wskaźnik emisji w g/kg paliwa

$m_p$  – ilość spalonego paliwa w g/s

$L_p$  – liczba pojazdów – maksymalna godzinowa

$S$  – droga w km

$V_p$  – prędkość jazdy w km/h

Wskaźniki emisji przyjęto na podstawie opracowania „Podstawy inżynierii atmosfery” Politechnika Wrocławska 1993r.

- samochody z zapłonem iskrowym:
  - NO<sub>2</sub> : 15,8 g/kg spalonego paliwa
  - SO<sub>2</sub> : 2,0 g/kg spalonego paliwa
  - CO : 282,0 g/kg spalonego paliwa
  - węglowodory (m): 46,10 g/kg spalonego paliwa
- samochody z zapłonem samoczynnym:
  - NO<sub>2</sub> : 13,0 g/kg spalonego paliwa
  - SO<sub>2</sub> : 9,0 g/kg spalonego paliwa
  - CO : 29,8 g/kg spalonego paliwa
  - węglowodory (m): 8,0 g/kg spalonego paliwa

## Zestawienie emisji

<b>RODZAJ SUBSTANCJI</b>	<b>EMISJA MAKSYMALNA kg/h</b>	<b>EMISJA ROCZNA Mg/rok</b>
SO <sub>2</sub>	0,00186	0,0161
NO <sub>2</sub>	0,00707	0,0612
CO	0,09951	0,8612
węglowodory alifatyczne	0,01001	0,0866
węglowodory aromatyczne	0,00667	0,0577

## Dane do obliczeń komputerowych

### *Tło zanieczyszczeń*

Wielkość aktualnego tła zanieczyszczeń dla substancji emitowanych do powietrza z analizowanego zakładu wynosi:

- pył - 26,0 µg/m<sup>3</sup>
- SO<sub>2</sub> - 7,0 µg/m<sup>3</sup>
- NO<sub>2</sub> - 20,0 µg/m<sup>3</sup>
- CO - 500,0 µg/m<sup>3</sup>
- benzen - 1,5 µg/m<sup>3</sup>
- ołów - 0,02 µg/m<sup>3</sup>
- toluen - 10% wartości odniesienia
- ksylen - 10% wartości odniesienia
- węglowodory alifatyczne - 10% wartości odniesienia
- węglowodory aromatyczne - 10% wartości odniesienia

### Dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.Nr 47, poz.281) poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin na terenie kraju, z wyłączeniem uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej, termin ich osiągnięcia, oznaczenie numeryczne tych substancji, okresy dla których uśrednia się wyniki pomiarów, dopuszczalne częstości przekraczania tych poziomów oraz marginesy tolerancji wynoszą:

Lp.	Nazwa substancji	okres uśredniania	dopuszczalny poziom substancji w powietrzu $\mu\text{g}/\text{m}^3$	dopuszczalna częstość przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku
1	pył zawieszony PM10	24 godziny	50	35 razy
		rok kalendarzowy	40	-
2	Dwutlenek siarki (7446-09-5)	jedna godzina	350	24 razy
		24 godziny	125	3 razy
		rok kalendarzowy i pora zimowa (okres od 01X do 31III)	20	-
3	Dwutlenek azotu (10102-44-0)	jedna godzina	200	18 razy
		rok kalendarzowy	40	-
	tlenki azotu (10102-44-0, 10102-43-9)	rok kalendarzowy	30	-
4	Tlenek węgla (630-08-0)	osiem godzin	10000	-

dla węglowodorów alifatycznych wartości odniesienia wynoszą:

- uśrednione dla 1 godziny:  $3000 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- uśrednione dla do roku kalendarzowego:  $1000 \mu\text{g}/\text{m}^3$

dla węglowodorów aromatycznych proponowane wielkości dopuszczalne wynoszą:

- uśrednione dla 1 godziny:  $1000 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- uśrednione dla do roku kalendarzowego:  $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Wartości odniesienia dla substancji gazowych w powietrzu

Wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, oraz okresy dla których uśrednione są wartości odniesienia zgodnie z załącznikiem Nr 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.Nr 16, poz. 87) wynoszą:

Lp.	rodzaj substancji	wartość odniesienia w mikrogramach na metr sześcienny ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) uśrednione dla okresu	
		1 godziny	roku kalendarzowego
1	pył	280	40
2	dwutlenek siarki	350	20
3	dwutlenek azotu	200	40
4	tlenek węgla	30000	-
5	benzen	30	5
6	toluen	100	10
7	ksylen	100	10
8	węglowodory alifatyczne	3000	1000
9	węglowodory aromatyczne	1000	43

### Współczynnik szorstkości terenu

Współczynnik aerodynamicznej szorstkości terenu  $z_0$  wyznaczono na podstawie analizy typu pokrycia terenu w oparciu o mapę topograficzną oraz tabelę 2.3. „Metody obliczania stanu zanieczyszczenia powietrza dla źródeł istniejących i projektowanych” określającą wartość współczynnika aerodynamicznej szorstkości terenu.

Dla obszaru obliczeń na potrzeby niniejszego opracowania wartość współczynnika  $z_0$  przyjęto równą 1,0 m.

### Warunki klimatyczne

Zgodnie z referencyjnymi metodykami modelowania poziomów substancji w powietrzu (Dz.U.Nr 1 z 2003r, poz. 12) do rozprzestrzeniania zanieczyszczeń niezbędna jest statystyka stanów równowagi atmosfery, prędkości i kierunku wiatrów - róża wiatrów - dla 12 kierunków i 11 prędkości wiatrów z uwzględnieniem 6 stanów równowagi atmosfery oraz średnia temperatura powietrza dla okresu obliczeniowego. Do celów niniejszego opracowania wykorzystano dane zawarte w katalogu danych meteorologicznych ze stacji meteo w Łodzi.

### Zjawiska wpływające na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń

Na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń mają wpływ następujące zjawiska fizyko-chemiczne:

1. prędkość wiatru,
2. kierunek wiatru,
3. dyfuzja turbulencyjna tzn. ruchy wirowe atmosfery,
4. ukształtowanie terenu,
5. pochłanianie zanieczyszczeń przez podłoże,
6. przemiany chemiczne zachodzące w atmosferze,
7. grubość warstwy mieszania związana z tzw. inwersją temperatury,
8. opady atmosferyczne,
9. skręt wiatru z wysokością,
10. krzywoliniowy ruch mas powietrza.

Metody zawarte w „Wytycznych...” uwzględniają dokładnie pierwsze trzy zjawiska oraz w pewnych granicach ukształtowanie terenu, przez wprowadzenie tzw. aerodynamicznej szorstkości terenu w przybliżony sposób pochłanianie zanieczyszczeń przez podłoże. Pozostałe zjawiska, nie uwzględnione częściowo znoszą się wzajemnie i w małej skali mogą być pominięte.

### Metodyka obliczeniowa.

Obowiązujące metody obliczania stanu zanieczyszczenia powietrza zostały przedstawione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. (Dz.U. Nr 1/2003 poz. 12). Metodyka ta wprowadza do obliczeń dane dotyczące warunków meteorologicznych tj. różę wiatrów, stany równowagi atmosfery oraz dane o terenie, czyli aerodynamiczny współczynnik szorstkości terenu.

Ponadto do obliczeń wykorzystuje się następujące dane:

- rodzaj i wielkość emisji
- parametry techniczne emitora
- współrzędne lokalizacji emitora w stosunku do punktu umownego
- wielkość stężeń dopuszczalnych
- tło zanieczyszczeń.

Wielkość stężeń maksymalnych, zanieczyszczeń z poszczególnych źródeł emisji liczone są dla wszystkich stanów równowagi i prędkości wiatru. Najwyższe z tych stężeń nosi nazwę stężenia maximum maximorum.

Oznacza się je symbolem  $S_{mm}$ , a odległość jego występowania od emitora  $X_{mm}$ . Do powyższych obliczeń stosuje się program „OPA 03”.

Wykonane obliczenia dostarczają informacji o:

- maksymalnym stężeniu 30 minutowym w zadanym punkcie obliczeniowym
- częstości występowania przekroczeń.

„Metodyka” określa także zakres obliczeń stanu zanieczyszczeń:

1. Zakres skrócony stosuje się w przypadku gdy:

- dla pojedynczego emitora lub emitora zastępczego

$$S_{mm} \leq 0,1 D_1$$

$$O_p \leq D_p - R_p$$

- dla zespołu emitorów

$$\sum S_{mm} \leq 0,1 D_1$$

2. Pełny zakres obliczeń należy przeprowadzić dla pojedynczego źródła lub zespołu emitorów nie spełniających warunków skróconego zakresu. Pełny zakres obliczeń wymaga przeprowadzenia obliczeń na całym obszarze obliczeniowym, rozkładu stężeń maksymalnych, uśrednionych dla 1 godziny w celu sprawdzenia dla pojedynczego źródła warunku  $S_{mm} \leq D_1$ .



Dla zespołu źródeł należy obliczyć w sieci obliczeniowej rozkład stężeń maksymalnych uśrednionych dla 1 godziny z uwzględnieniem statystyki warunków meteorologicznych i sprawdzić czy został spełniony warunek  $S_{mm} \leq 0,1 D_1$ .

Jeżeli nie są spełnione powyższe warunki, należy obliczyć w sieci obliczeniowej rozkład stężeń substancji w powietrzu uśrednionych dla roku i sprawdzić, czy w każdym punkcie na powierzchni terenu został spełniony warunek:

$$S_a \leq D_a - R.$$

W przypadku, gdy pojedyncze źródła lub zespół źródeł emitujących pył nie spełniają warunku  $O_p \leq D_p - R_p$ , należy wykonać obliczenia opadu pyłu w sieci obliczeniowej w celu jego sprawdzenia.

### **Zakres obliczeń**

W obliczeniach rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykorzystano następujące założenia:

- założono równomierny rozkład emisji w roku,
- stały współczynnik aerodynamicznej szorstkości terenu  $z_0 = 1,0m$ ,
- obliczenia przeprowadzono na poziomie terenu  $z=0m$
- obliczenia  $S_{mm}$  przeprowadzono w wariantach:
  - I wariant dotyczy przeładunku benzyn (jako wariantu niekorzystniejszego w odniesieniu do przeładunku ON),
  - II wariant dotyczy tankowania samochodów,
- obliczenia przestrzennego modelowania stężeń wykonano z uwzględnieniem jednoczesnego tankowania pojazdów samochodowych i spalania paliw w silnikach samochodowych.

### **Określenie stopnia uciążliwości**

Obliczenia stężeń maksymalnych 1 godzinnych dla substancji gazowych emitowanych do powietrza wykonane za pomocą programu komputerowego „OPA 03” i wynoszą:

1. Stężenia  $S_{mm}$  w przypadku napełniania zbiorników samochodowych wynoszą:

- węglowodory alifatyczne	2583,144 $\mu g/m^3$
- benzen	25,181 $\mu g/m^3$
- toluen	23,083 $\mu g/m^3$
- ksylen	6,295 $\mu g/m^3$

Odległość występowania stężeń  $S_{mm}$  wynosi 0,6 m od źródeł emisji, czyli w bezpośrednim sąsiedztwie dystrybutorów - obliczenia stanowią załącznik Nr 1.

2. Stężenia Smm w przypadku napełniania zbiorników magazynowych benzyną wynoszą:

- węglowodory alifatyczne	21,072 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- benzen	0,408 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- toluen	0,136 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- ksylen	0,068 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Odległość występowania stężeń Smm wynosi 7,8 m od źródeł emisji, czyli w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników magazynowych - obliczenia stanowią załącznik Nr 2.

W związku z tym, że dla procesu tankowania pojazdów nie został spełniony warunek  $S_{mm} \leq 0,1$  D1 (zwalniający z dalszych obliczeń), przeprowadzono obliczenia rozkładu stężeń dla wszystkich emitowanych substancji gazowych z uwzględnieniem jednoczesności emisji ze źródeł liniowych – spalanie paliw w silnikach spalinowych wjeżdżających i wyjeżdżających ze stacji samochodów. Obliczenia przeprowadzono w pełnej siatce receptorów za pomocą licencjonowanego programu komputerowego OPA 03. Obliczenia nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości poza obszarem do którego inwestor posiada tytuł prawny.

. Obliczenia stanowią załącznik nr 4.

#### METODY OGRANICZANIA WIELKOŚCI EMISJI

Wykonanie stacji paliw zgodnie z wymogami zawartych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, zapewni właściwy stopień ograniczenia emisji do powietrza i stosowanie dodatkowych środków technicznych w celu ograniczenia emisji nie będzie konieczny.

#### 8.2.2. W zakresie hałasu

Dla oceny oddziaływania akustycznego na środowisko przyjęto (zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem), że dopuszczalne poziomy dźwięku w środowisku na terenach podlegających ochronie, na planowanym terenie inwestycji, nie powinien przekraczać wielkości 55 decybeli w porze dziennej i 45 decybeli w porze nocnej. Teren inwestycji jest pod silnym oddziaływaniem hałasu drogowego pochodzącego z ulic Mszczonowskiej i Białej oraz zlokalizowanej w pobliżu drogi krajowej.

Lokalizacja stacji paliw nie wpłynie w sposób szczególny na zmiany w klimacie akustycznym tego rejonu miasta.

Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tabl. poniżej) tereny usługowe na których zlokalizowana będzie stacja paliw nie posiadają normowanej wartości emisji hałasu, w związku z faktem występowania zabudowy mieszkaniowej po przeciwnej stronie ulicy Mszczonowskiej ( *tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego*) dla analiz przyjęto fakt istnienia obszarów podlegających ochronie i dla nich ustalono hałas dopuszczalny na poziomie:

- w dzień: 55 dB,
- w nocy: 45 dB;

**Tabela:** Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeqD i LAeqN które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe*		Pozostałe i działalność będąca źródłem hałasu	
		LAeqD	LAeqN	LAeqD	LAeqN
		przedział czasu odniesienia równy 1 6 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
1	a) Strefa ochronna A uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży**	55	50	50	40

	c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach				
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe** d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tyś. mieszkańców***	65	55	55	45

#### Objaśnienia:

\* – wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się tak/e dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych

\*\* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy

\*\*\* – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tyś. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych; w przypadku miast, których występują dzielnice i liczbie mieszkańców powyżej 100 tyś., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

W celu oceny przyszłego stanu klimatu akustycznego w otoczeniu projektowanego przedsięwzięcia wykonano prognozę poziomów hałasu, przy czym do obliczeń przyjęto następujące założenia:

- natężenia ruchu – wg prognozy ruchu dla stacji paliw
- struktura ruchu wg analizy własnej,
- parametry techniczne urządzeń
- właściwości tłumiące terenu i lokalizacja zabudowy – wg mapy geodezyjnej.

#### Charakterystyka akustyczna

W charakterystyce wyszczególnia się emisję hałasu w czasie ruchu pojazdów z prędkością 20 km/h, na drodze jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu, w jednorodnym potoku na całym analizowanym odcinku wjazdu i wyjazdu stacji paliw.

#### Zestawienie źródeł hałasu – stan planowanej inwestycji

Do przeprowadzonej analizy przewidziano następujące zewnętrzne źródła hałasu.

### Źródła punktowe

Dystrybutory

Wentylator na budynku

### Źródła liniowe :

Pojazdy poruszające się po terenie stacji

### **Ocena zagrożenia hałasem**

Zgodnie z Rozporządzeniem MŚ z 14.06.2007r, w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.Nr 120 poz.826), dla najbliższego terenu chronionego – teren zabudowy mieszkaniowej – dopuszczalny poziom hałasu wyrażony wskaźnikami  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$  nie może przekraczać 55 dB(A) dla czasu odniesienia 16 godzin pory dnia i 45 dB(A) dla czasu odniesienia 8 godzin pory nocy,

### **Receptory oddziaływania inwestycji**

Dla ustalenia oddziaływania akustycznego obliczono poziom hałasu wyrażony wskaźnikami dla pory dnia  $L_{AeqD}$  oraz dla nocy  $L_{AeqN}$ , o symbolu Po1 do Po8.

Receptory zaznaczone są na mapkach hałasu i posadowiono je na obiektach zabudowy mieszkaniowej . Na wydruku komputerowym wskazano miejsca lokalizacji receptorów na istniejących budynkach. Poniżej tabela przedstawia wartości dźwięku uzyskane w wyniku przeprowadzonej analizy.

Tab. 1 Równoważny poziom dźwięku A w zadanych punktach obserwacji dla stanu projektowanego w porze dziennej

Lp.	Symbol	x [m]	y [m]	z[m]	$L_A$ [dB]
1	PO 1	29,0	11,0	1,5	44,1
2	PO 2	22,0	28,0	1,5	44,1
3	PO 3	23,0	45,0	1,5	44,2
4	PO 4	20,0	63,0	1,5	43,6
5	PO 5	20,0	79,0	1,5	42,3
6	PO 6	12,0	101,0	1,5	40,9
7	PO 7	74,0	95,0	1,5	45,9
8	PO 8	141,0	85,0	1,5	49,1

Tab. 2 Równoważny poziom dźwięku A w zadanych punktach obserwacji dla stanu projektowanego w porze nocnej

Lp.	Symbol	x [m]	y [m]	z[m]	L <sub>A</sub> [dB]
1	PO 1	29,0	11,0	1,5	39,3
2	PO 2	22,0	28,0	1,5	39,4
3	PO 3	23,0	45,0	1,5	39,6
4	PO 4	20,0	63,0	1,5	39,1
5	PO 5	20,0	79,0	1,5	37,6
6	PO 6	12,0	101,0	1,5	36,3
7	PO 7	74,0	95,0	1,5	41,1
8	PO 8	141,0	85,0	1,5	44,6

Dla pory dziennej i nocnej w rejonie zabudowy nie przewiduje się występowanie przekroczeń dopuszczalnego hałasu.

#### 8.2.3. W zakresie gospodarki wodnościekowej

Oddziaływanie inwestycji na jakość wód powierzchniowych odbywa się w wyniku zrzutu zanieczyszczonych spływów deszczowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych do odbiorników, zrzutu przypadkowych powstających w wyniku wypadków drogowych i awarii pojazdów.

Kanalizacja deszczowa z terenów zurbanizowanych (przemysłowych), o przewodzie szczelnych nawierzchni i dużym natężeniu ruchu pojazdów, zbiera ścieki deszczowe i wody roztopowe charakteryzujące się znacznymi wahaniami stężenia zanieczyszczeń. Rodzaj i rozmiar zanieczyszczenia wód deszczowych zależą od wielu czynników:

- natężenia i czasu trwania opadów,
- pory roku,
- sposobu zwalczania gołoledzi
- długości przerw między opadami a tym samym ilości nagromadzonych zanieczyszczeń,
- sposobu zagospodarowania zlewni,
- natężenia ruchu pojazdów,
- częstotliwości czyszczenia ciągów komunikacyjnych.

Najbardziej zanieczyszczona jest pierwsza fala deszczu po długotrwałym okresie pogody bezdeszczowej.

Spływające do kanalizacji wody opadowe zawierają zanieczyszczenia spłukiwane z powierzchni zlewni, takie jak pyły, piasek, glina wymywana z powierzchni ziemi, części

roślin, oleje i smary samochodowe oraz produkty ścierania nawierzchni komunikacyjnych i opon.

Tak znaczna różnorodność czynników, które mają wpływ na jakość odpływu do kanalizacji deszczowej sprawia, że prognozowanie stanu i składu ścieków deszczowych jest bardzo trudne. Uzyskiwane wyniki analiz wód opadowych są często nieporównywalne ze względu na różnice w zagospodarowaniu zlewni, różne natężenia i fazy deszczu, podczas których pobierane były próby.

Głównym zanieczyszczeniem w ściekach deszczowych jest zawiesina pochodząca ze spływów z dróg. Stężenie tego wskaźnika, zwłaszcza w pierwszej fazie deszczu, przekracza wielokrotnie dopuszczalną przepisami wielkość wynoszącą 100 mg/dm<sup>3</sup>. Szczególnie wysokie stężenia zawiesin stwierdza się w okresie roztopów, tj. w czasie gdy do kanalizacji spływają wody z zawartością piasku stosowanego do zwalczania gołoledzi.

Transport samochodowy jest przyczyną obecności w wodach deszczowych substancji ropopochodnych. Zawartość substancji ropopochodnych z reguły nie przekracza wartości dopuszczalnych. Jednak nawet małe ilości lekkich cieczy mineralnych, takich jak etyliny i olej napędowy, mogą być przyczyną tzw. filmu olejowego. Tworząca się na powierzchni wód odbiornika cienka błona zanieczyszczeń ropopochodnych prowadzi do zmniejszonego poboru tlenu, co wpływa ujemnie na życie biologiczne oraz procesy samooczyszczania.

Z punktu widzenia oddziaływania przedmiotowej inwestycji w zakresie ochrony wód ewentualne zagrożenia mogą być powodowane przez wody opadowe spływające z terenu stacji. Zakłada się jednak, że stacja paliw zostanie wyposażona w kanalizację deszczową a wytwarzane tam ścieki poprzez urządzenia podczyszczające (osadnik i separator) zostaną odprowadzone do kanalizacji miejskiej.

Projektowany system odwodnienia nowoprojektowanej inwestycji będzie spełniać wymagania ekologiczne.

Ustawa Prawo Wodne określa najwyższe dopuszczalne wartości zanieczyszczeń w wodach opadowych wprowadzanych do wód powierzchniowych na poziomie:

- zawiesina ogólna – 100 mg/dm<sup>3</sup>
- węglowodory ropopochodne – 15 mg/dm<sup>3</sup>

Na tym poziomie zostały określone przez właściciela kanalizacji warunki odprowadzania wód opadowych z terenu zlewni stacji po ich podłączeniu do kanalizacji miejskiej.

Wytwarzane w ramach przedmiotowej inwestycji ścieki deszczowe jak i sanitarne pochodzące obiektów kubaturowych w całości odprowadzone do kanalizacji miejskiej. Charakter tych ścieków jak i ich ilość nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływać na środowisko.

#### 8.2.4. W zakresie odpadów

Wśród odpadów powstających na stacji paliw w trakcie jej eksploatacji należy wymienić:

<b>* odpady opakowaniowe</b>	<b>15 01</b>
- papier i tektura	15 01 01
- tworzywa sztuczne	15 01 02
- odpady opakowań zmieszane	15 01 06
<b>* odpady z odwadniania olejów w separatorach</b>	<b>13 05</b>
- szlamy z odwadniania olejów w separatorach	13 05 02

Spośród wymienionych powyżej odpadów pozycja oznaczona numerem 13 05 02 – szlamy z odwadniania olejów w separatorach, wymieniona jest na liście odpadów niebezpiecznych.

#### Odpady stałe

Odpady sklasyfikowane w tych grupach powstawać będą w wyniku prowadzonych usług na terenie stacji i w obiektach towarzyszących.

W wyniku prowadzonej działalności pojawiać się będą odpady w postaci opakowań papierowych tekturowych, opakowań z tworzyw sztucznych oraz innych typowych odpadów komunalnych.

W wyniku działalności stacji paliw i obiektów towarzyszących szacuje się powstawanie następujących ilości odpadów komunalnych:

- \* dwa kontenery odpadów po 1100 litrów w tygodniu

Przy założonej gęstości odpadów tego rodzaju na poziomie ok. 100 kg/m<sup>3</sup> ilość powstających odpadów należących do tej grupy można szacować na około 20 ton na rok.

Powstające typowe odpady komunalne będą zbierane do pojemników i wywożone na składowisko do wsi Pukinin.



Prawidłowe funkcjonowanie stacji paliw wymaga podczyszczania wód opadowych.

W związku z planowaniem przez inwestora zamontowaniem na terenie stacji urządzeń do podczyszczania ścieków, należy prognozować powstawanie odpadów w postaci odseparowanych ze ścieków zawiesin stałych, produktów ropopochodnych i tłuszczów.

Określenie ilości odseparowywanych zawiesin i substancji ropopochodnych i tłuszczów jest w dniu dzisiejszym trudne. Ilość ta jest w dużym stopniu zależna od sposobu pracy samej stacji (wielkość bieżących rozlewów produktów naftowych, częstotliwość przyjazdu samochodów na teren stacji).

Na podstawie danych literaturowych (B. Koziorowski) i wg dokonanych własnych szacunków ilości te będą zawierać się w następujących granicach (z wyłączeniem wystąpienia stanów awaryjnych):

\* zawiesiny:  $M = 40 - 80 \text{ kg/miesiąc}$

\* oleje:  $M = 5 - 30 \text{ kg/miesiąc}$

W oparciu o aktualnie obowiązującą klasyfikację odpady te należy traktować jako odpady niebezpieczne (poz. 13 05 02).

Inwestor winien zabezpieczyć prawidłowe zagospodarowanie powyższych odpadów. Jako możliwe do zaakceptowania rozwiązanie wskazać należy przekazanie odpadów firmom specjalistycznym, zajmującym się zagospodarowaniem odpadów zawierających produkty ropopochodne.

Inwestor powinien zawrzeć umowę na odbiór tego typu odpadów z firmą specjalistyczną, np. AWAS- Service Warszawa, SEPARATOR-SERVICE.

Uwzględniając, że w skali roku ilość wytworzonych odpadów niebezpiecznych wyniesie poniżej jednej tony Stacja winna uzyskać program zatwierdzający postępowanie z odpadami niebezpiecznymi. Sposób postępowania z odpadami innymi niż niebezpieczne winien zostać zawarty w informacji złożonej do Burmistrza Miasta.

### **Prognoza zmian stanu środowiska związana z realizacją przedsięwzięcia.**

#### Faza budowy.

Przedmiotem budowy będzie nowoczesna stacja dystrybucji paliw płynnych, z drogami dojazdowymi, wyjazdami z terenu inwestycji przy ul. Mszczonowskiej i Białej w Rawie Mazowieckiej.

Podczas realizacji inwestycji oddziaływanie na środowisko może przybrać następujące formy:

### 1. Wpływ na stan powietrza atmosferycznego.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy, będą pojazdy samochodowe transportujące sprzęt i urządzenia oraz maszyny budowlane. Następować będzie emisja tlenu węgla, tlenki azotu, węglowodory oraz dwutlenek siarki w wyniku pracy silników spalinowych.

Równocześnie w związku z ruchem pojazdów i pracami ziemnymi wystąpi również emisja pyłu.

W trakcie prowadzenia prac spawalniczych wystąpi ograniczona emisja zanieczyszczeń gazowych (m.in. CO, NO<sub>2</sub>), natomiast przy prowadzeniu prac malarskich wystąpi emisja rozpuszczalników.

Zasięg oddziaływania zanieczyszczeń gazowych i emitowanych zanieczyszczeń pylistych będzie ograniczony w fazie budowy do granic inwestycji.

### 2. Wpływ na klimat akustyczny otoczenia.

Przewidywany zakres robót budowlanych i instalacyjnych spowoduje powstanie okresowych źródeł hałasu takich jak:

- praca maszyn budowlanych
- transport samochodowy

Biorąc pod uwagę, że prace budowlano-instalacyjne prowadzone będą w porze dziennej można prognozować, że poziom dźwięku poza terenem inwestycji spowodowany pracą maszyn budowlanych i towarzyszących im urządzeń technicznych a także zwiększony ruch pojazdów samochodowych nie spowoduje przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla tej pory dnia.

### 3. Wpływ na glebę, wody podziemne i powierzchniowe.

Realizacja inwestycji winna być prowadzona pod nadzorem inwestorskim geologicznym. Posadowienie wszystkich obiektów winno odbywać się pod nadzorem geologa.

Ze wstępnej analizy terenu inwestycji i gruntu w analizowanym terenie nie zachodzi niebezpieczeństwo odpompowywania z wykopów wody o istotnym stopniu zanieczyszczenia.

W trakcie prowadzenia prac ziemnych należy zwracać szczególną uwagę na stan techniczny maszyn budowlanych i pojazdów mogących być źródłem awaryjnych wycieków olejów i benzyn do nieutwardzonego gruntu.

W fazie realizacji wpływ prowadzonych robót na wody podziemne i powierzchniowe ograniczy się do spływów typowych zanieczyszczeń niesionych z wodami opadowymi, nie związanych z budową i wyposażaniem obiektu.

W przypadku, gdy prace budowlane prowadzone będą z zachowaniem odpowiedniej organizacji pracy, z zastosowaniem nowoczesnego sprzętu technicznego i zgodnie z dokumentacją techniczną, nie powinien zaistnieć ich negatywny wpływ na stan wód podziemnych i powierzchniowych.

#### 4. Wpływ na środowisko przyrodnicze.

Wpływ na szatę roślinną w fazie budowy ograniczy się do terenu działki, gdzie będą prowadzone roboty budowlano-montażowe.

#### 5. Wpływ na zdrowie ludzi.

Z uwagi na mały zakres inwestycji należy wykluczyć jakiegokolwiek oddziaływanie fazy budowy na zdrowie okolicznych mieszkańców. W fazie budowy będzie istniał ograniczony wpływ prac malarskich i spawalniczych na zdrowie pracowników wykonujących te prace.

### *Faza normalnej eksploatacji inwestycji*

#### 1. Ocena wpływu na stan powietrza atmosferycznego

Jak już zaznaczono w przeprowadzonej szczegółowo analizie numerycznej projektowana stacja nie będzie źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczania powietrza atmosferycznego.

Wyniki dokonanych obliczeń, wskazujące na normatywne wartości stężeń substancji na granicy terenu inwestycji, dowodzą, że nie będzie zachodzić negatywne oddziaływanie stacji poza jej terenem.

#### 2. Ocena wpływu na klimat akustyczny

W wyniku przeprowadzenia analiz sumarycznych otrzymano rozkład poziomego dźwięku wokół źródeł hałasu zlokalizowanych na terenie projektowanej Stacji Paliw.

Na podstawie wyników tych obliczeń, program wykreślił krzywe równego poziomu dźwięku, wyznaczające zasięg oddziaływania hałasu w środowisku.

Klimat akustyczny samego otoczenia stacji jest uciążliwy dla okolicznych mieszkańców, jako że powoduje istnienie wartości poziomu dźwięku w granicach 80-85 dB ( badania własne) i jest ponadnormatywny.

Budowa Stacji Paliw nie będzie miała wpływu na jego pogorszenie, jako że parametry klimatu akustycznego powodowane emisją hałasu drogowego z ulicy Mszczonowskiej i Białej, w niewielkim stopniu zostaną zmienione przez hałas emitowany z terenu samej stacji.

### 3. Określenie możliwości zanieczyszczenia gleby oraz wód podziemnych i powierzchniowych

#### a) oddziaływanie na glebę i powierzchnię ziemi

Teren stacji będzie utwardzony. Wody opadowe odprowadzane będą poprzez urządzenia podczyszczające do kanalizacji miejskiej.

Przy zachowaniu warunków opisanych w niniejszym opracowaniu, w czasie normalnej eksploatacji stacji nie przewiduje się ujemnego jej oddziaływania na glebę i powierzchnię ziemi.

Działanie stacji paliw jest związane z ryzykiem wystąpienia stanów awaryjnych poprzez wystąpienie niekontrolowanych drobnych wycieków produktów ropopochodnych. Wycieki tego typu występują najczęściej na utwardzonym terenie stacji, stąd groźba zanieczyszczenia gruntów rodzimych w wyniku wystąpienia drobnych rozlewów jest stosunkowo nieduża.

Dla zminimalizowania rozprzestrzeniania rozlanych na stacji substancji ropopochodnych należy wyposażyć stację w sorbenty do zbierania olejów i na bieżąco utrzymywać powierzchnie utwardzone w stanie czystym.

#### b) oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe

##### **wody podziemne**

Rodzaj prowadzonej działalności stacji może mieć wpływ na pogorszenie jakości i stanu wód podziemnych w przypadku wystąpienia stanu awaryjnego.

Planowane do zastosowania rozwiązania techniczne w postaci zbiorników dwupłaszczowych, przewodów plastikowych jedнопłaszczowych UPP, utwardzenia terenu i kanalizacji wód deszczowych wyposażonej w stosowne urządzenia separacyjne powinny gwarantować zminimalizowanie oddziaływania eksploatowanej stacji na wody podziemne.

Mimo zastosowania prawidłowych z punktu widzenia ochrony środowiska rozwiązań technicznych, do programu inwestycyjnego, zostanie wprowadzony dodatkowo system monitoringu poprzez zaprojektowanie systemu piezometrów do stałej kontroli stanu wód podziemnych. Projekt określający ilość i miejsce lokalizacji piezometrów powinien powstać na etapie realizacji obiektu, po uzyskaniu decyzji o pozwoleniu na budowę a przed uzyskaniem decyzji na eksploatację obiektu.

##### **wody powierzchniowe**

Ścieki bytowe ze stacji paliw odprowadzane będą do kanalizacji miejskiej.

W przypadku zachowania pełnej szczelności kanalizacji sanitarnej oraz przy założeniu, że ścieki będą oczyszczane efektywnie w oczyszczalni ścieków, do której będą odprowadzane, stwierdzić można brak negatywnego wpływu działania stacji na stan wód powierzchniowych.

#### 4. Wpływ na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi oraz przewidywane zmiany w krajobrazie i sposobie użytkowania terenu.

##### a) Wpływ na środowisko przyrodnicze i sposób użytkowania terenu

W wyniku przeprowadzanych analiz można stwierdzić brak istotnego wpływu stacji w trakcie jej użytkowania na środowisko przyrodnicze, świat roślinny i zwierzęcy.

Przyjęte rozwiązania technologiczne nie wpłyną negatywnie na stan zasobów przyrodniczych.

Stacja paliw położona jest w obszarze zurbanizowanym. Budowa dodatkowych obiektów nie wpłynie na pogorszenie walorów krajobrazowych oraz na zmianę rzeźby terenu.

##### b) Ocena wpływu na zdrowie ludzi

Dokonana analiza zmian poszczególnych elementów środowiska daje podstawy do stwierdzenia, że projektowana stacja nie będzie uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Występujące emisje hałasu i emisje zanieczyszczeń do powietrza nie będą powodowały zagrożenia zdrowia pracowników sąsiadujących obiektów.

Ze względu na prognozowane normatywne wartości stężeń substancji w powietrzu na granicy terenu inwestycji, działanie stacji, nie będzie miało również negatywnego oddziaływania.

Ocena wpływu działania stacji na zdrowie ludzi (a zwłaszcza pracowników) na terenie samej stacji jest wysoce utrudniona. Pracownicy stacji są stale narażeni na działanie węglowodorów aromatycznych uwalnianych z substancji ropopochodnych i produktów spalania paliw w silnikach spalinowych. W literaturze fachowej tematu brak jest zależności jednoznacznie określających wpływ zadanych dawek węglowodorów na stan zdrowia pracowników.

#### **9) Obszary lub obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2006r. Nr 92, poz. 880 ze zmianami).**

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami sieci Natura 2000.

W okolicach m. Sławno znajdują się 2 rezerwaty przyrody:

- 11 km na południowy wschód od Sławna - rezerwat przyrody Janiewickie Bagno,
- 5 km na północny zachód od Sławna - rezerwat przyrody Sławieńskie Dęby,

oraz 3 obszary chronionego krajobrazu:

- Koszaliński pas nadmorski,
- Pas pobraża na zachód od Ustki,
- Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic.

Nie jest prawdopodobne, aby planowane przedsięwzięcie miało jakikolwiek wpływ zarówno na same obszary Natura 2000 czy obszar chronionego krajobrazu jaki i na powiązania między nimi. Stwierdza się, że nowoprojektowana przedsięwzięcie nie spowoduje utraty, fragmentacji, zakłócenia oraz zmian kluczowych elementów obszarów sieci Natura 2000.

#### **10) Inne obszary lub obiekty podlegające ochronie, znajdujące się w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.**

W zasięgu planowanej nie występują obszary lub obiekty, które mogą znajdować się w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

#### **11) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.**

Ze względu na planowaną skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację w znacznej odległości od granic kraju, nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania na środowisko o transgranicznym charakterze.

#### **12) Obszar ograniczonego użytkowania**

Nie przewiduje się konieczności utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanej inwestycji.

#### **13) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.**

Poza typowym zagrożeniem pożarowym stany awaryjne w czasie funkcjonowania stacji mogą zaistnieć m.in. w postaci:

- rozszczelnienia zbiorników magazynowych
- rozszczelnienia autocysterny

- rozszczelnienia instalacji i przewodów rurowych

Efektem stanu awaryjnego może być:

- wysoka emisja oparów benzyn do atmosfery (odparowanie)
- możliwość przeniknięcia paliw płynnych do gruntu
- możliwość przeniknięcia paliw płynnych do kanalizacji wód deszczowych

Zanieczyszczenie gruntów czy wód, przy odpowiednim utwardzeniu terenu stacji i zastosowaniu odpowiednich urządzeń separacyjnych, jest mało prawdopodobne.

Dla minimalizacji potencjalnych możliwości wystąpienia stanów awaryjnych inwestor zaprojektuje wszystkie urządzenia i infrastrukturę Stacji zgodnie z wymogami dotyczącymi ochrony środowiska, przepisów ppoż i dotyczących wybuchowości a szczególnie z uwzględnieniem:

- utwardzenia całej powierzchni terenu stacji
- zastosowania odpowiednich urządzeń separacyjnych na ciągu kanalizacji deszczowej,
- zastosowania urządzeń kontroli i monitorowania awaryjnego wycieku paliwa ze zbiorników
- zastosowania przewodów dostarczających paliwo do dystrybutorów jako przewody plastikowe jednopłaszczyznowe UPP,
- przepisów dotyczących wybuchowości i ppoż. (normatywne odległości pomiędzy obiektami

Na wypadek likwidacji awaryjnego wycieku oleju z pojazdu poruszającego się po terenie stacji lub drobnych wycieków związanych z przypadkowymi drobnymi rozlewami w okolicy dystrybutorów, stacja zostanie wyposażona w sorbent chłonący substancje ropopochodne, a obsługę stacji zobligowana do stałej likwidacji zauważonych drobnych wycieków.

#### **14) Analiza możliwych konfliktów społecznych**

W niniejszym punkcie przedstawiona zostanie analiza możliwych konfliktów społecznych, związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Budowa niektórych rodzajów obiektów technologicznych wywołuje niekiedy różnego rodzaju emocje społeczne i jest przedmiotem mniejszych lub większych konfliktów społeczności miejscowych z inwestorami czy władzą samorządową. Polskie prawodawstwo, na wzór prawa Unii Europejskiej, wprowadziło w ostatnich latach coraz szersze uprawnienia udziału obywateli w procesie administracyjnym, związanym z przygotowaniem inwestycji.

W większości przypadków procesów inwestycyjnych nie występują konflikty ze społecznościami lokalnymi. W niektórych jednak przypadkach do konfliktów takich dochodzi. Często mają one podłoże merytoryczne i rzeczywiste podstawy. W takich sytuacjach powstające konflikty podlegają poważnym rozstrzygnięciom, z udziałem inwestorów, przedstawicieli społeczności oraz władz samorządowych, reprezentujących organy wydające decyzje administracyjne. W wielu jednak przypadkach, wywołanie konfliktów związanych z przedsięwzięciem inwestycyjnym, odbywa się na zasadzie „bezinteresownego” szkodeniu inwestowaniu, na zasadzie „nie bo nie”. Coraz częściej, co niestety najbardziej niepokojące, prasa donosi o zupełnie niezgodnym z ideą ustawodawcy, wykorzystywaniem uprawnień do wnoszenia protestów przez obywateli czy społeczności lokalnych, poprzez wyłudzenie od inwestorów odszkodowań finansowych za udzielenie zgody na realizację inwestycji.

Do obiektów budzących niekiedy emocje społeczne należą również stacje paliw. Jest to zrozumiałe ze względu, z jednej strony, na zwykłe obawy ludzi dotyczące własnego bezpieczeństwa, z drugiej strony ze względu na sam fakt pojawiania się nowego obiektu technologicznego np. w pobliżu ich miejsca zamieszkania.

Problemy konfliktów społecznych, związane z powstawaniem stacji paliw, dość często miały miejsce w latach 1998 – 2000. Wynikało to głównie z dużej ilości powstających stacji (boom paliwowy końca lat 90-tych), ze względu na nietrafione, bądź nieprawidłowe faktycznie, niekiedy lokalizacje stacji oraz, co niezmiernie istotne, ze względu na nieznamość przez obywateli technologii stosowanych w nowoczesności obiektach paliwowych.

Przez lata przyzwyczajeni byliśmy w Polsce do korzystania ze stacji paliw, na terenie których roznosi się zapach benzyn, rozlanych podczas tankowania i emitowanych z urządzeń tankujących. Stacji, których podjazdy pozalewane są paliwem i innymi produktami ropopochodnymi, a grunty w poboczach nasiąknięte są rozlanym olejem ze zdemontowanych, zużytych filtrów olejowych, wyrzuconych tam zazwyczaj przez właścicieli pojazdów czy pracowników warsztatów, znajdujących się na stacji.

Ogromny skok technologiczny w dziedzinie dystrybucji paliw, jaki miał miejsce na świecie, został bardzo szybko przeniesiony do Polski. Praktycznie wszystkie nowe stacje budowane od roku 1995 posiadają standard techniczny i technologiczny nieporównywalny ze znanymi u nas wcześniej obiektami paliwowymi. Rozwiązania techniczne i technologiczne dotyczą również aspektów ekologii, czyli wyposażenia stacji w urządzenia chroniące środowisko. Za ewolucją techniczną poszły zmiany w prawodawstwie. W konsekwencji tego zespołu zjawisk,



powstające dziś stacje paliw standardowo wyposażane być muszą w zbiorniki dwupłaszczowe, szczelne podjazdy, systemy hermetyzacji oparów, systemy monitorowania wycieków czy separatory i urządzenia do odolejania ścieków. Żaden poważny inwestor nie pozwoli sobie na odstępstwo od tych standardów. I to ze względu na wzmożoną kontrolę (łącznie ze społeczną – możliwość oprostowania przez obywateli zastosowanych rozwiązań podczas procesu przygotowywania inwestycji), jak również ze względów marketingowych (brak spełnienia standardów i wymogów ekologicznych może zostać wykorzystane przez konkurencję do reklamy negatywnej).

Kilkuletnia już praktyka korzystania ze stacji paliw o wysokim światowym standardzie, zdołała zmienić świadomość dużej części obywateli. Przez wysoki poziom techniczny i estetyczny, stacje paliw stały się obiektami przyjaznymi, do których przyjeżdża się nie tylko po paliwo ale również po zakupy. W świadomości ogromnej rzeszy obywateli, charakter obiektu, z niebezpiecznego i uciążliwego, zmienił się na przyjazny klientowi, zarządzany profesjonalnie, bezpieczny i zachęcający do korzystania z wszelkich usług, samochodowych, handlowych czy gastronomicznych. Utrzymywana (w przeważającej ilości przypadków) duża czystość i higiena w obiektach stacji paliw, zmieniła obraz stacji w świadomości wielu z nas.

Reasumując stwierdzić można, że w świadomości coraz większej części obywateli stacje paliw postrzegane są jako obiekty nowoczesne, bezpieczne technicznie, posiadające wysoki standard ekologiczny i charakteryzujące się higieną i czystością, pozwalającą bez zastrzeżeń na korzystanie z oferowanych usług handlowych czy gastronomicznych.

Stacja zlokalizowana będzie praktycznie w terenie o przeważającej zabudowie usługowej.

Rozwiązania techniczne planowanej stacji przedstawiono we wcześniejszych rozdziałach. Nie wchodząc w szczegóły stwierdzić można, że obiekt spełniać będzie wszelkie standardy nowoczesności, technicznej, technologicznej i ekologicznej.

Przeprowadzone analizy i prognozy wykazały, że stacja nie wprowadzi żadnych istotnych zmian do mapy hałasowej terenu, na którym będzie zlokalizowana. Stacja będzie więc jednym z bardziej nowoczesnych i rozwiązanych w pełni ekologicznie obiektów.

Brak jest więc jakichkolwiek racjonalnych przesłanek, by stacja paliw miała wprowadzić konflikty społeczne w związku z jej lokalizacją .

Stwierdzić należy, że w naszej opinii stacja paliw zlokalizowana jest w dobrym miejscu, przy drodze przelotowej, w nawiązaniu do sąsiedniej zabudowy usługowej.

Ze względu na przewidywany odpowiednio wysoki standard techniczny oraz ekologiczny i z drugiej strony, ze względu na rzeczywistą potrzebę istnienia nowoczesnego obiektu paliwowego w tej dzielnicy Sławna, sądzimy, że lokalizacja stacji przy Kupieckiej nie powinna budzić żadnych konfliktów społecznych.