



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.420.7.2026.AM.13

Kraków, 31 sierpnia 2026 r.

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 84 ust. 1, ust. 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 670 – cyt. dalej jako „UOOS”), § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 34 i 35 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691 – cyt. dalej jako „k.p.a.”),

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 12.02.2026 r. (data wpływu 16.02.2026 r.), uzupełnionego przy piśmie z dnia 20.03.2026 r. (data wpływu 23.03.2026 r.) oraz piśmie z dnia 07.04.2026 r. (data wpływu 09.04.2026 r.), złożonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w imieniu której działa pełnomocnik., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giebułtów, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7 (kierunek Kielce 11+100)”**,

orzekam co następuje

- I. **Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giebułtów, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7 (kierunek Kielce 11+100)”.**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:**
 1. Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem.
 2. Podczas prowadzonych prac budowlanych należy stosować sprawny technicznie sprzęt oraz dbać o jego należyte użytkowanie i konserwację, celem wyeliminowania potencjalnego zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego.

3. Teren budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, a w przypadku ich wystąpienia niezwłocznie podjąć działania ograniczające zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego.
4. Stację paliw płynnych należy wyposażyć w materiały sorpcyjne służące do likwidacji skutków potencjalnych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych.
5. Powierzchnia utwardzona w obrębie dystrybutorów oraz punktu przyjmowania paliwa powinna być wykonana jako szczelna, nienasiąkliwa i zmywalna oraz wyprofilowana w sposób zapewniający całkowite zatrzymanie zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, w granicach tej powierzchni.
6. Paliwa płynne przeznaczone do dystrybucji należy magazynować w szczelnych, podziemnych dwupłaszczowych zbiornikach, zabezpieczonych przed korozją, wyposażonych w system czujników przepełnienia w czasie napełniania zbiornika oraz system kontroli szczelności w przestrzeni międzypłaszczowej.
7. Zbiorniki podziemne należy posadzić na płycie żelbetowej o konstrukcji dostosowanej do ciężaru zbiorników oraz masy magazynowanych paliw.
8. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki socjalno-bytowe należy odprowadzać do przenośnych toalet typu TOI-TOI, których zawartość po napełnieniu należy przekazywać podmiotom posiadającym odpowiednie uprawnienia. Alternatywnie dopuszcza się wykorzystanie istniejących sanitariatów.
9. Ścieki bytowe odprowadzane z budynku stacji paliw wraz z punktem gastronomicznym powstające na etapie eksploatacji należy odprowadzać do wewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej, a następnie kierować do istniejącej lokalnej oczyszczalni ścieków.
10. Ścieki pochodzące z działalności punktu gastronomicznego przed odprowadzeniem do kanalizacji należy oczyszczać w separatorze tłuszczu.
11. Zaopatrzenie w wodę na etapie realizacji i eksploatacji należy realizować z istniejącego przyłącza do sieci wodociągowej.
12. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni narażonych na możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi należy ujmować systemem kanalizacji deszczowej oraz podczyszczać w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych przed ich odprowadzeniem do ziemi (za pośrednictwem zbiornika retencyjno-infiltracyjnego), zgodnie z warunkami obowiązującego pozwolenia wodnoprawnego.
13. Urządzenia służące do oczyszczania wód opadowych (osadniki, separatory substancji ropopochodnych) należy utrzymywać w należyтым stanie technicznym, poprzez ich regularną konserwację i przeglądy.
14. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami na terenie inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi w tym zakresie, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem.
15. Oświetlenie stacji należy zaprojektować tak, żeby w porze nocnej ograniczyć zanieczyszczenie światłem.
16. W przypadku wystąpienia kolizji roślinności wysokiej z planowaną do realizacji infrastrukturą, drzewa kolidujące należy przesadzić w inne miejsce na terenie MOP-u.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, w imieniu której działa pełnomocnik

██████████ wystąpił z wnioskiem z dnia 12.02.2026 r. (data wpływu 16.02.2026 r.), uzupełnionym pismem z dnia 20.03.2026 r. (data wpływu 23.03.2026 r.) oraz pismem z dnia 07.04.2026 r. (data wpływu 09.04.2026 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi publicznej polegająca na**

przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giebułtów, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7 (kierunek Kielce 11+100)”.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 34 i 35 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.).

Stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p ustawy UOOŚ, regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 UOOŚ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania wnioskodawca został wezwany do uzupełnienia wniosku pod względem formalnym za pismem znak: OO.420.7.2026.AM.1 z dnia 05.03.2026 r. oraz za pismem znak: OO.420.7.2026.AM.2 z dnia 01.04.2026 r.

Po stosownych uzupełnieniach, złożonych przez Wnioskodawcę za pismami z dnia 20.03.2026 r. (data wpływu 23.03.2026 r.) oraz pismem z dnia 07.04.2026 r. (data wpływu 09.04.2026 r.) wniosek spełniał wymogi określone ustawą.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UOOŚ zastosowano art. 49 k.p.a., w myśl którego do zawiadomienia stron innych niż podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia stosuje się przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, z tym że zawiadomienie to następuje w formie publicznego obwieszczenia w siedzibie organu właściwego w sprawie oraz przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej tego organu. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto zgodnie z art. 74 ust. 3aa UOOŚ, w związku z tym, że teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się na obszarze Gminy Książ Wielki, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadamiał Burmistrza Miasta i Gminy Książ Wielki o pismach i innych czynnościach wydanych lub podjętych w niniejszym postępowaniu.

Obwieszczeniem z dnia 23.04.2026 r. znak: OO.420.7.2026.AM.3 skutecznie zawiadomiono strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania.

Teren MOP-u nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z mapą ewidencyjną, działki na których będzie realizowane przedsięwzięcie oznaczone są symbolem dr (drogi).

Zgodnie z art. 63 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 UOOŚ organ właściwy do wydania decyzji stwierdza w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko po zasięgnięciu opinii Państwowego Inspektora Sanitarnego i organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Pismem znak: OO.420.7.2026.AM.5 z dnia 08.05.2026 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zawiadomieniem z dnia 03.06.2026 r. znak: K.RZŚ.4130.1.32.2026.SP Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie poinformował, że z uwagi na skomplikowany charakter, sprawa nie może zostać załatwiona w terminie określonym przepisami prawa i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 30.06.2026 r.

Następnie pismem z dnia 30.06.2026 r. znak: K.RZŚ.4130.1.32.2026.SP Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie wystąpił do tutejszego organu o wezwanie Wnioskodawcy do uzupełnienia i zaktualizowania informacji w zakresie gospodarki ściekowej związanej z planowanym przedsięwzięciem.

Przy piśmie z dnia 06.07.2026 r. (data wpływu 08.07.2026 r.) Wnioskodawca przedłożył stosowne wyjaśnienia, które pismem z dnia 13.07.2026 r. znak: OO.420.7.2026.AM.10, Regionalny Dyrektor przekazał do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie wydał opinię z dnia 21.07.2026 r. znak: K.RZŚ.4130.1.32.2026.SP, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Pismem znak: OO.420.7.2026.AM.6 z dnia 08.05.2026 r. tutejszy organ wystąpił również do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Miechowie o zajęcie stanowiska w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Miechowie wydał opinię sanitarną z dnia 26.05.2026 r. (data wpływu 29.05.2026 r.) znak: NS.90831.18.2026, w której stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia.

W uzasadnieniu swojej opinii Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Miechowie powołuje się na planowany zakres prac, który miał miejsce na etapie uzyskiwania przez Wnioskodawcę decyzji środowiskowej na budowę drogi ekspresowej i związanych z tą budową koniecznych robót. Dla budowy odcinka drogi ekspresowej oraz miejsca obsługi podróżnych Wnioskodawca uzyskał już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, wraz z pełną procedurą oceny oddziaływania na środowisko.

Przedmiotem niniejszego wniosku jest wyłącznie budowa stacji paliw, wraz z niezbędną infrastrukturą na terenie istniejącego Miejsca Obsługi Podróżnych w pasie istniejącej drogi ekspresowej S7. Podczas realizacji drogi, wybudowany został MOP kategorii I, natomiast obecnie planuje się rozbudowę MOP-u do kategorii II, posiadającą funkcję wypoczynkowo-usługową, wyposażoną w obiekty z kategorii I oraz stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej.

Po analizie całości zgromadzonego materiału dowodowego, Organ prowadzący postępowanie uznał za niezasadne nakładanie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego zakresu uznając, że skala jak i przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia analizy, są wystarczające do stwierdzenia już na tym etapie braku znaczącego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. pismem z dnia 24.07.2026 r. znak: OO.420.7.2026.AM.11 poinformowano strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Do organu nie wpłynęły żadne uwagi, ani zastrzeżenia stron.

W myśl art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 UOoŚ w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera informacje o kryteriach, o których mowa w art. 63 ust. 1, które zostały uwzględnione przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia takiej oceny. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie mając na uwadze specyfikę realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia wziął pod uwagę poniższe kryteria.

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,**

Przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie/rozbudowie Miejsca Obsługi Podróżnych – MOP Giebułtów, wraz ze zmianą jego kategorii z I na II o stację paliw, wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7. Przedsięwzięcie będzie realizowane na następujących działkach ewidencyjnych: 534 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Giebułtów; 230, 229/2 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Małoszów; 181/3 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Tochołów.

Obecnie teren ten pełni funkcję zrealizowanego Miejsca Obsługi Podróżnych kategorii I. Powierzchnia przedmiotowego MOP wynosi ok. 5,28 ha.

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,**

Celem planowanej inwestycji jest obsługa podróżnych korzystających z drogi ekspresowej S7. Obiekt ten jest ściśle powiązany w ciągiem komunikacyjnym i nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na drodze. Dominującym źródłem emisji w rejonie przedsięwzięcia jest droga ekspresowa S7. Biorąc pod uwagę, iż wykonanie Miejsc Obsługi Podróżnych wraz z niezbędną infrastrukturą zostało poddane ocenie już na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. ciągu komunikacyjnego oraz uwzględniając zastosowanie rozwiązań ograniczających oddziaływanie, stwierdzono, iż działalność nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie oraz nie dojdzie do znaczącej kumulacji oddziaływań.

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,**

Teren planowanej inwestycji, w związku z budową MOP został całkowicie przekształcony, urządzono tereny zielone w postaci trawników i zieleńców. Wzdłuż zachodniej drogi wewnętrznej MOP-u nasadzone zostały drzewa (klon pospolity). Na terenie przeznaczonym pod inwestycję oprócz trawników nie występuje żadna roślinność.

Na przedmiotowym MOPie wybudowano m. in. drogi wewnętrzne, miejsca postojowe dla pojazdów osobowych, ciężarowych i autobusów, budynek sanitarny, stanowiska zrzutu ścieków z pojazdów, stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, stanowiska postojowe dla pojazdów ITD (w tym stanowisko z wagą), zbiornik ppoż., tereny przeznaczone pod rekreację itp. wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym siecią energetyczną, wodociągową oraz oczyszczalnię ścieków sanitarnych. Wjazd na MOP z drogi S-7 zaprojektowano od strony południowej, zaś wyjazd od strony północnej. Na działkach sąsiadujących z MOP poza drogą ekspresową S-7 znajdują się zalesienia oraz użytki rolne.

Na etapie realizacji wykorzystywane będą materiały budowlane, woda oraz paliwa w ilości niezbędnej do wykonania prac. Na etapie eksploatacji zużywane będą woda, energia elektryczna i gaz.

Projektowana stacja paliw będzie przyłączona do sieci energetycznej i wodociągowej. Na potrzeby ogrzewania pawilonu handlowego wykorzystywany będzie gaz LPG. Powstające na projektowanej stacji ścieki bytowe będą odprowadzane do wewnętrznych sieci kanalizacyjnych MOPu.

Budynek stacji oraz obiekt restauracyjny zostaną przyłączone do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz elektrycznej.

Nie przewiduje się wykorzystania znacznych zasobów naturalnych na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Etap realizacji inwestycji wiąże się z wykonaniem prac ziemnych i budowlano-montażowych. Zastosowane będą urządzenia mechaniczne, których praca spowoduje emisję hałasu i gazów lub pyłów do powietrza. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dnia. Podczas prac źródłem emisji będzie ruch samochodów transportujących ludzi, sprzęt, materiały budowlane, urobek ziemi itp. oraz praca maszyn i urządzeń. Będzie to emisja nieorganizowana o charakterze nieregularnym i stosunkowo krótkotrwałym, nie będzie miała uciążliwego wpływu na stan jakości powietrza atmosferycznego. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości wyeliminowania tego typu emisji.

Zasadniczym źródłem hałasu na etapie budowy będzie praca maszyn i sprzętu budowlanego oraz hałas komunikacyjny, związany z ruchem samochodów transportowych. Etap realizacji przedsięwzięcia będzie się charakteryzował krótkotrwałym, ale intensywnym oddziaływaniem akustycznym.

Celem ograniczenia oddziaływania na tym etapie stosowany będzie sprzęt w dobrym stanie technicznym, prace powodujące hałas będą prowadzone w porze dziennej. W czasie przerw w pracy silniki maszyn będą wyłączane. Materiały i surowce będą składowane w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego. Odpady wytwarzane na etapie realizacji będą magazynowane selektywnie w przeznaczonych do tego celu pojemnikach i kontenerach, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom. Za prawidłową gospodarkę odpadami będzie odpowiadał wykonawca prac.

Uciążliwości etapu realizacji będą mieć charakter tymczasowy, lokalny oraz ograniczony do czasu prowadzenia prac.

Ścieki bytowe powstające na terenie projektowanej stacji paliw odprowadzane będą do wewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej MOP, a następnie kierowane do istniejącej lokalnej oczyszczalni ścieków. Z dokumentacji wynika, że istniejąca oczyszczalnia ścieków BIOFIT 150 NST posiada przepustowość średniodobową wynoszącą 15 m³/d, maksymalną dobową 30 m³/d oraz maksymalną godzinową 3 m³/h. Obecna ilość ścieków odprowadzanych z terenu MOP wynosi średnio ok. 4,9 m³/d, natomiast prognozowana ilość ścieków z projektowanej stacji paliw wraz z częścią gastronomiczną wyniesie ok. 7,0 m³/d. Łączna prognozowana ilość ścieków odprowadzanych z terenu MOP po realizacji przedsięwzięcia wyniesie ok. 11,9 m³/d, co potwierdza możliwość przyjęcia dodatkowej ilości ścieków bez przekroczenia zdolności eksploatacyjnych oczyszczalni. W przypadku ścieków pochodzących z części gastronomicznej przewidziano ich wstępne podczyszczanie w separatorze tłuszczu. Ścieki bytowe po oczyszczeniu w oczyszczalni biologicznej odprowadzane będą do ziemi, zgodnie z warunkami określonymi w obowiązującym pozwoleniu wodnoprawnym, w którym wskazano maksymalną ilość odprowadzanych ścieków na poziomie 13,08 m³/d (decyzja Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 12.12.2018 r., znak:KR.RUZ.4211.96.2018.MLP).

Łączna prognozowana ilość ścieków odprowadzanych z terenu MOP po realizacji przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia wartości określonych w obowiązującym pozwoleniu wodnoprawnym.

Wody opadowe i roztopowe z terenu stacji paliw odprowadzane będą w sposób zorganizowany do wewnętrznej kanalizacji deszczowej MOP-u, a następnie – po podczyszczeniu – za pośrednictwem zbiorników retencyjno – infiltracyjnych do ziemi zgodnie z warunkami określonymi w obowiązującym pozwoleniu wodnoprawnym. Nawierzchnie dróg, parkingów oraz wysepek wykonane będą z materiałów niepalnych i zmywalnych, ze spadkiem w kierunku systemu odwodnienia, zapewniając kontrolowany spływ wód opadowych. W rejonie dystrybutorów przewidziano wykonanie szczelnej płyty betonowej z odwodnieniem liniowym. Wody opadowe i roztopowe z terenów narażonych na możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, w tym z rejonu dystrybutorów, przed wprowadzeniem do kanalizacji będą podczyszczane w układzie

osadnik – separator substancji ropopochodnych, przy czym dla stacji paliw dobrano separator o przepustowości nominalnej nie mniejszej niż 20 l/s.

Podczas eksploatacji stacji źródłami emisji zorganizowanej będą procesy przeładunku paliw (tankowanie zbiorników z paliwem, tankowanie pojazdów), emisja związana z eksploatacją kotła gazowego w pawilonie stacji. Wystąpi również emisja niezorganizowana związana z ruchem pojazdów.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń, instalacja zapewni hermetyczny rozładunek benzyn z autocystern. Hermetyzacja zostanie osiągnięta przez szczelne szybkozłączne połączenie elastycznego przewodu spustowego autocysterny z króćcem wlewowym odpowiedniego zbiornika. Drugim węzłem elastycznym zostaną spięte przestrzenie powietrzne cystern i zbiorników tworząc tzw. wahadło gazowe VRS I. Skuteczność takiej hermetyzacji wynosi 98%. Dystrybutory połączone będą rurociągami ssawnymi z odpowiednimi komorami zbiornika magazynowego. Równolegle z każdego modułu dystrybutora benzyny do zbiornika magazynowego poprowadzony będzie dodatkowy rurociąg do odprowadzania par zasysanych z tankowanego pojazdu tzw. VRS II. Skuteczność tego systemu wynosi > 85%.

Projektowany pawilon stacji będzie ogrzewany za pomocą kotła na gaz LPG o mocy do 106 kW. Dodatkowo planuje się montaż agregatu prądotwórczego na olej napędowy o mocy do 180 kVA/150 kW. Urządzenie będzie wykorzystywane jedynie do awaryjnego zaopatrywania stacji w energię elektryczną (w przypadku przerw w dostawach z sieci). Dodatkowo będą prowadzone rozruchy urządzenia (raz w miesiącu przez 0,5h). Z uwagi na niewielką moc oraz krótki czas pracy podczas rozruchów, emisja z agregatu będzie niewielka.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że analizowana inwestycja nie będzie stanowić źródła ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym. Zakres uciążliwości analizowanej inwestycji ograniczony zostanie do obszaru przeznaczonego pod inwestycję.

Stan akustyczny planowanej inwestycji kształtowany będzie przez źródła:

- punktowe: urządzenia wentylacyjno-klimatyzacyjne pawilonu stacji; urządzenia klimatyzacyjne budynku toalet; dystrybutory paliw; kompresor, odkurzacz; agregat prądotwórczy,
- pojazdy samochodowe korzystające z usług przedsięwzięcia.

Bezpośrednie otoczenie planowanej stacji paliw stanowi: od północy - miejsca postojowe i teren rekreacyjny przedmiotowego MOP-u, dalej pola uprawne i droga ekspresowa S7; od zachodu – droga ekspresowa S7, wraz z MOP (dla przeciwnego kierunku drogi S7), dalej pola uprawne i las; od południa – pola uprawne, dalej tereny leśne; od wschodu – las, dalej pola uprawne.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje w odległości ok. 280 m w kierunku południowo-zachodnim.

Planowane przedsięwzięcie w niewielkim stopniu może spowodować pogorszenie się klimatu akustycznego na omawianych terenach. Dominującym źródłem hałasu w rejonie przedsięwzięcia będzie hałas pochodzący z pobliskiego ciągu komunikacyjnego – droga ekspresowa S-7, a ze względu na ściśle powiązanie stacji paliw z sąsiadującym ciągiem komunikacyjnym, przedsięwzięcie nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na drodze.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

W fazie eksploatacji inwestycji będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem planowanych obiektów jak i użytkowania terenu inwestycji. Powstawać będą zarówno odpady niebezpieczne, jak i inne niż niebezpieczne. Wszystkie odpady magazynowane będą w sposób selektywny, w pojemnikach i kontenerach dostosowanych do rodzaju i właściwości odpadów. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach przystosowanych do magazynowania danego typu odpadów.

Wszystkie wymienione wyżej odpady powstałe na etapie eksploatacji będą jedynie czasowo magazynowane na terenie nieruchomości, do czasu odbioru ich przez przedsiębiorstwa specjalistyczne posiadające stosowne zezwolenia z zakresu gospodarki odpadami. Odpady gromadzone będą jedynie w celu zebrania odpowiedniej ilości tych odpadów do transportu.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Stacja paliw jest obiektem, gdzie mogą powstawać zagrożenia wybuchem, pożarowe i toksyczne. Usytuowanie poszczególnych elementów i infrastruktury stacji jest zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi stref zagrożenia wybuchem i wynikającymi z tego minimalnymi odległościami. Zagrożenie wybuchowe zostało ograniczone do minimum poprzez proces hermetyzacji spustu i wydawania paliw.

W celu ograniczenia wyeliminowania zagrożeń zastosowane zostaną odpowiednie środki zabezpieczające. Rzetelne spełnienie tych wymagań pozwala na eliminację zdarzeń awaryjnych.

Ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy budowlanej na terenie analizowanego przedsięwzięcia będzie zminimalizowane poprzez przestrzeganie przepisów odrębnych.

W związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych ani jego znaczącego wpływu na klimat zarówno w aspekcie lokalnym, jak też globalnym.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Na etapie budowy będą powstawać odpady związane z pracami budowlanymi i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Zaleca się, by roboty budowlane były oparte o nowoczesne technologie, a powstające odpady były w miarę możliwości wtórnie wykorzystane bądź usuwane, zgodnie z przepisami z zakresu prowadzenia prac budowlanych.

Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach na placu budowy. Wytworzone odpady przekazywane będą firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

Na etapie eksploatacji będą powstawać następujące odpady: w grupie 15 01 zaklasyfikowano odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi). Odpady z działalności bistro nie są odpadami komunalnymi – opakowania uwzględniono w grupie 15 01, a pozostałe odpady w kodzie 16 03 80. Odkurzacz będzie eksploatowany przez klientów samodzielnie, czyli będzie to odpad komunalny (analogicznie jak z gospodarstw domowych nie gromadzi się odrębnie odpadów z odkurzacza), odpady z odkurzacza są takie same pod względem właściwości, jak odpady z odkurzaczy używanych w gospodarstwach domowych (odkurzanie tapicerki wewnątrz pojazdów) i nie zawierają substancji niebezpiecznych, zatem mogą być klasyfikowane jako odpady komunalne (np. odpady z odkurzania podłóg czy wykładzin) w kodzie 20 03 01 (niesegregowane odpady komunalne). Odpady z utrzymania terenów zielonych uwzględniono w kodzie 20 02 01. Nie przewiduje się zmiatania terenu stacji paliw, zanieczyszczenia zbierane miejscowo poprzez sorbenty będą oddawane w kodzie 15 02 02*.

Na stacji paliw powstawać będą także odpady komunalne, które będą segregowane i gromadzone w odpowiednich pojemnikach i workach, odbierane przez podmiot posiadający odpowiednie zezwolenia, na podstawie stałej umowy. Z uwagi na specyfikę MOPu trudno precyzyjnie określić ilość powstających odpadów komunalnych, można szacować że ilość wyniesie ok. 80 Mg/rok.

Na terenie przedmiotowej inwestycji zastosowano następujące rozwiązania w zakresie gospodarki odpadami: odpady gromadzone będą selektywnie; odpady inne niż niebezpieczne będą gromadzone w odpowiednich przeznaczonych do tego pojemnikach

i okresowo będą odbierane przez firmy posiadające stosowne zezwolenia; odpady niebezpieczne gromadzone będą w sposób zabezpieczający środowisko; odpady będą w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, jeśli będzie to technologicznie lub ekonomicznie nieuzasadnione, będą one przekazywane do unieszkodliwienia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia z zakresu gospodarki odpadami.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji,

Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na zdrowie ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie zostało zaplanowane w Miejscu Obsługi Podróżnych w pasie drogowym drogi ekspresowej S7 (kier. Kielce 11+100), w gminie Książ Wielki w powiecie miechowskim.

Bezpośrednie otoczenie planowanej stacji paliw tworzą: od północy - miejsca postojowe i teren rekreacyjny przedmiotowego MOP-u, dalej pola uprawne i droga ekspresowa S7; od zachodu – droga ekspresowa S7 wraz z MOP (dla przeciwnego kierunku drogi S7), dalej pola uprawne i las; od południa – pola uprawne, dalej tereny leśne; od wschodu – las, dalej pola uprawne.

W ujęciu funkcjonalnym w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia występuje krajobraz pochodzenia antropogenicznego, zdefiniowany przez jego obecne użytkowanie oraz istniejące obiekty. Planowana stacja będzie częścią istniejącego Miejsca Obsługi Podróżnych. Z tego powodu realizacja przedsięwzięcia pozostanie bez wpływu na krajobraz.

Teren MOP-u nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto, analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

a) występowanie obszarów wodno-błotnych, innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek,

Inwestycja znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi lub o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) występowanie obszarów wybrzeży i środowiska morskiego,

Inwestycja nie sąsiaduje z wybrzeżami lub środowiskiem morskim.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenach górskich. Sąsiaduje z terenem leśnym.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi, w tym strefą ochronną ujść wód lub obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 położonym w odległości ok. 1,1 km od planowanego przedsięwzięcia jest **Giebułtów PLH120051**. Obszar został wyznaczony w celu ochrony siedlisk wymienionych w Dyrektywie Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. (Dyrektywa Siedliskowa). Analizując charakter inwestycji, jej lokalizację oraz

zakres i specyfikę oddziaływania, stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stwarzać zagrożeń dla chronionych siedlisk wraz z gatunkami roślin w wyżej wymienionym obszarze Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Inwestycja zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej, zatwierdzonym uchwałą Nr XVII/230/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 stycznia 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej. W Obszarze wprowadzono ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów, w celu zachowania ich trwałości oraz zwiększania różnorodności biologicznej. Wprowadzono również zakazy, m.in. w § 3 ust. 1 pkt 1 zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednak zakaz ten nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na ochronę przyrody Obszaru lub dla których Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Analiza informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia pozwoliła ocenić już na tym etapie postępowania brak znaczącego oddziaływania na środowisko, w tym na ochronę przyrody Obszaru. W związku z tym nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Inwestycja obejmuje tereny, gdzie standardy jakości powietrza bywają przekroczone.

g) obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Przedsięwzięcie usytuowane jest w obszarze chronionego krajobrazu, gdzie oprócz wartości przyrodniczych istotne są uwarunkowania kulturowe i historyczne. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na okoliczne zabytki, ani dobra materialne.

h) gęstość zaludnienia,

Gęstość zaludnienia w Gminie Książ Wielki wynosi 38 os/km². Planowana inwestycja położona jest przy ciągu komunikacyjnym drogi krajowej S7.

i) obszary przylegające do jezior,

Przedmiotowa inwestycja nie przylega do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Przedsięwzięcie planowane jest na terenie zlewni jednolitej części wód powierzchniowych: JCWP Nidzica do Nidki (RW2000062139815) oraz w obrębie jednolitej części wód podziemnych: JCWPd 114 (GW2000114). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz.300)):

- **JCWP Nidzica do Nidki** to naturalna część wód, z wyznaczonym celem środowiskowym:

- umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D,
- dobry stan chemiczny.

Ocena stanu opracowana przez GIOŚ na podstawie danych pochodzących z lat 2014 – 2019 uzupełniona oceną ekspercką (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.) wykazała: zły stan wód, w tym: umiarkowany stan ekologiczny (wskaźnik determinujący: przewodność), stan chemiczny nie został określony ze względu na brak danych. JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej (ustalenie mniej rygorystycznego celu środowiskowego). Nowa ocena stanu opracowana przez GIOŚ w 2025 r. na podstawie danych pochodzących z lat 2019 – 2024 wykazała: zły stan wód (w tym: słaby stan ekologiczny (wskaźnik determinujący: ichtiofauna), stan chemiczny poniżej dobrego (wskaźniki determinujące: bromowane difenyletery, rtęć,).

- **JCWPd 114** posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Najnowsza ocena stanu JCWPd (GIOŚ; stan na 2022 r.; opracowana w listopadzie 2023 r.) wykazała, że jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód podziemnych (GW2000114) przeznaczoną do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Przedsięwzięcie planowane jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 409 *Niecka Miechowska* (część SE), poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy *Prawo wodne*.

Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy *Prawo wodne*, określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych robót. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie występujące podczas budowy inwestycji będą miały charakter lokalny oraz przemijający, występujący w pobliżu terenu aktualnie prowadzonych prac budowlanych.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza jakiekolwiek oddziaływania transgraniczne z uwagi na skalę i znaczną odległość od granic Państwa.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Przewiduje się, że oddziaływanie będzie nieznaczne ze względu na niewielką skalę oraz lokalny charakter przedsięwzięcia.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i zastosowane rozwiązania eliminujące uciążliwe oddziaływanie na etapie realizacji oraz eksploatacji nie będzie źródłem zagrożeń, które w sposób znaczący miałyby negatywny wpływ na środowisko naturalne, w tym zdrowie ludzi.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

Oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie realizacji ma charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny. Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie stałe o niewielkim nasileniu.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Celem planowanej inwestycji jest obsługa podróżnych korzystających z drogi ekspresowej S7. Obiekt ten jest ściśle powiązany w ciągu komunikacyjnym i nie wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów na drodze. Dominującym źródłem emisji w rejonie przedsięwzięcia jest droga ekspresowa S7. Biorąc pod uwagę, iż wykonanie Miejsc Obsługi Podróżnych wraz z niezbędną infrastrukturą zostało poddane ocenie już na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. ciągu komunikacyjnego oraz uwzględniając zastosowanie rozwiązań ograniczających oddziaływanie, stwierdzono, iż działalność nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie oraz nie dojdzie do znaczącej kumulacji oddziaływań.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

Przy zastosowaniu planowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie planowego przedsięwzięcia na środowisko zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, jego eksploatacja nie będzie powodować ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Również zastosowane zabezpieczenia i rozwiązania będą chronić środowisko gruntowo - wodne. Powstające odpady nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska pod warunkiem przestrzegania przepisów ochrony środowiska oraz przepisów dotyczących odpadów. Nie przewiduje się również, aby inwestycja stwarzała zagrożenie dla środowiska w zakresie pozostałych komponentów środowiska.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi obligatoryjny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Analiza zgromadzonego materiału doprowadziła do jednoznacznej konkluzji, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest w przypadku

przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne. Wyżej wymienione cechy przedsięwzięcia przeanalizowane w kontekście kryteriów, o których mowa w art. 63 ust. 1 UUOŚ potwierdzają trafność zawartego w sentencji rozstrzygnięcia.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 136) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 k.p.a. oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 k.p.a.).

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 k.p.a.).

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie**

Piotr Chmielarczyk
/podpis elektroniczny/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik,
2. Pozostałe strony zawiadamiane zgodnie z art. 49 k.p.a.,
3. OO.AM a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Miechowie,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich,
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a UUOŚ.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie pn.: „**Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giebułtów, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7 (kierunek Kielce 11+100)**” polega na przebudowie/rozbudowie Miejsca Obsługi Podróżnych – MOP Giebułtów, wraz ze zmianą jego kategorii z I na II o stację paliw, wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudową układu drogowego, obiektami małej architektury oraz urządzeniami budowlanymi w pasie drogowym drogi ekspresowej S7. Przedsięwzięcie będzie realizowane na następujących działkach ewidencyjnych: 534 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Giebułtów; 230, 229/2 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Małoszów; 181/3 gmina Książ Wielki - obszar wiejski, obręb Tochołów.

Obecnie teren ten pełni funkcję zrealizowanego Miejsca Obsługi Podróżnych kategorii I.

W ramach przedsięwzięcia zlokalizowanego na terenie funkcjonującego MOP zaplanowano:

- budowę pawilonu stacji paliw, wraz z ogródkiem gastronomicznym,
- budowę wiaty, pod którą na wysepkach zostanie umieszczonych do 5 dwustronnych dystrybutorów 4-paliwowych MPD, 2 dwustronnych dystrybutorów ON dla TIR, 2 dwustronnych dystrybutorów AdBlue oraz 1 dwustronny dystrybutor LPG,
- budowę szczelnej płyty wokół dystrybutorów,
- posadowienie trzech podziemnych dzielonych dwupłaszczowych zbiorników na paliwa i AdBlue o pojemności: 2 x 50 m³ + 1 x 60 m³,
- posadowienie podziemnego zbiornika na LPG o pojemności do 20 m³ na cele dystrybucji gazu płynnego,
- posadowienie podziemnego zbiornika na LPG o pojemności ok. 10 m³ na cele grzewcze,
- posadowienie kontenera na butle z gazem LPG,
- budowę miejsc parkingowych, w tym z ładowarkami dla samochodów elektrycznych,
- budowę stanowisk wykonywania samodzielnych drobnych napraw pojazdów osobowych, ciężarowych i dostawczych, miejsca do przeładunku samochodów ciężarowych,
- budowę studni zlewowej (z odpowietrzeniem na wys. ok. 4,5 m),
- montaż altany śmietnikowej,
- montaż agregatu prądotwórczego,
- montaż odkurzacza i kompresora,
- montaż stanowiska z rampą do odśnieżania samochodów ciężarowych,
- przebudowę i rozbudowę terenów utwardzonych oraz infrastruktury technicznej,
- ustawienie pylonu cenowego,
- ustawienie pylonu typu „witacz”.

Przewidziano ponadto przygotowanie infrastruktury oraz zabezpieczenie rezerwy powierzchni pod planowane w przyszłości stanowiska ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowy oraz stację pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym (CNG, wodór).

Paliwa magazynowane będą w trzech zbiornikach stalowych podziemnych, dzielonych, dwupłaszczowych: 1 x 50 m³ na diesel efecta; 1 x 50 m³ na benzyna efecta 95; 1 x 60 m³ (30 m³ diesel verwa, 20 m³ benzyna verva 98, 1 0m³ Adblue).

Dodatkowo zaprojektowano dwa zbiorniki na LPG o pojemności 20 m³ (sprzedaż gazu) oraz 10 m³ (magazynowanie LPG na potrzeby kotłowni).

W celu zabezpieczenia przed przepełnieniem zbiorników paliw, na króćcu zlewowym zainstalowany zostanie zawór wyposażony w sondę, która zamyka dopływ paliwa do zbiornika po osiągnięciu wymaganego poziomu napełnienia.

Dystrybucja paliw odbywać się będzie poprzez 5 system dwustronnych dystrybutorów 4-paliwowych MPD, 2 dwustronnych dystrybutorów ON dla TIR, 2 dwustronnych dystrybutorów AdBlue oraz 1 dwustronny dystrybutor LPG. Wszystkie dystrybutory będą umieszczone na systemowych ramach zagłębionych w wysepkach. Zaprojektowano budowę wiaty nad dystrybutorami paliw

Nawierzchnie wysepek, dróg i parkingów stacji paliw będą wykonane z materiałów niepalnych i zmywalnych, ze spadkiem do odwodnień wewnętrznej kanalizacji deszczowej. Wokół dystrybutorów pod wiatą przewidziano szczelną betonową płytę z odwodnieniem liniowym. Ocieki z płyty szczelnej oraz wody opadowe i roztopowe z terenu stacji paliw po podczyszczeniu w projektowanym układzie osadnik - separator substancji ropopochodnych, zostaną odprowadzone do istniejącego układu kanalizacyjnego MOPu, a następnie do odbiornika zgodnie z obowiązującym pozwoleniem wodnoprawnym.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie**

Piotr Chmielarczyk
/podpis elektroniczny/