

GOŚ.6220.6.2021

**DECYZJA nr 4/2023**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), zgodnie § 3 ust. 1 pkt 14, 37 i 54 w związku z art. 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego ( t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm. ), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 03.08.2021 r. „Kolei Mazowieckich – KM Sp. z o.o. ”, 03 – 802 Warszawa, ul. Lubelska 26 w imieniu, której działa pełnomocnik Pan Daniel Maranda Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o., 01 – 191 Warszawa, ul. Leszno 14 oraz po zasięgnięciu opinii Wójta Gminy Sochaczew – postanowienie z dnia 12 października 2022 r. znak: OS.6540.4.2022

**orzekam**

**1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo - naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel w gminie Sochaczew.”.**

**Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie następujących działek ewidencyjnych:**

- **miasto Sochaczew ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ) – 1910/16, 1910/17,**
- **gmina Sochaczew ( obręb 0007 Czerwonka Parcele ) – 238/17, 238/18.**

**2. Określić warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje, o których mowa w art. 63 ust. 1, art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm. ) oraz nałożyć obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c:**

**a ) rodzaj przedsięwzięcia** – planowana inwestycja będzie polegać na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 86 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel, gmina Sochaczew. Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję, wynosi około 8,53 ha. Inwestycja będzie realizowana na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie na terenie dwóch jednostek administracyjnych – miasta Sochaczew oraz gminy Sochaczew. W związku z tym na podstawie art. 75 ust. 4 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się większa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. Powierzchnia terenu planowanego przedsięwzięcia położona na terenie miasta Sochaczew wynosić będzie ok. 52 615 m<sup>2</sup>, a na terenie gminy Sochaczew – ok. 32 577 m<sup>2</sup>.

W związku z powyższym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta Sochaczew.

#### Zamierzone przedsięwzięcie w zakresie realizacji:

- instalacji do powierzchniowej obróbki substancji, przedmiotów lub produktów z zastosowaniem rozpuszczalników organicznych z wyłączeniem zmian tych instalacji polegających na wprowadzeniu ciągu technologicznego kontenerowych urządzeń odzysku rozpuszczalników zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- instalacji do naziemnego magazynowania: a) ropy naftowej, b) produktów naftowych, c) substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 rozporządzenia nr 1907/2006, niebędących produktami spożywczymi, d) gazów łatwopalnych, e) kopalnych surowców energetycznych innych niż wymienione w lit. a-d – inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 10 m<sup>3</sup> oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m<sup>3</sup>, a także niezwiązanych z dystrybucją instalacji do magazynowania stałych surowców energetycznych zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 37 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- zabudowy przemysłowej, w tym zabudowy systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowej wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą o powierzchni zabudowy nie ,mniejszej niż: a) 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 3 tej ustawy, b) 1 ha na obszarach inne niż wymienione w lit. a zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- inwestycji polegającej na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone, w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zalicza się zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Przedsięwzięcie „bazowe” jakim jest zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą jest klasyfikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ).

Dla działek o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew nie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

**b) skala przedsięwzięcia** – planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w Sochaczewie przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka Parcel w gminie Sochaczew.

Inwestycja będzie obiektem całorocznym, przystosowanym do pracy 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w trybie tryzmiannowym. Projektowane zatrudnienie wyniesie około 300 pracowników.

W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi i z torami odstawczymi, obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji takich jak m.in. kotłownia, zbiorniki na olej opałowy na potrzeby funkcjonowania kotłowni, kontener odłączników trakcyjnych, magazyn, stacja transformatorowa, zbiornik pożarowy, zbiornik retencyjny na wody opadowe, miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gazu, portiernia, parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych, pomost techniczny, zasieki, ogrodzenie terenu etc. W zakres inwestycji wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.). W ramach inwestycji zostanie także dokonana przebudowa rowu melioracyjnego, którego przebieg koliduje z planowanym zagospodarowaniem terenu.

Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję wynosi ok. 8,53 ha.

Podstawowe dane charakteryzujące planowane przedsięwzięcie to:

- powierzchnia nieruchomości przeznaczona pod planowane przedsięwzięcie ( objęta wnioskiem o uzyskanie decyzji OŚU) - około 85 292 m<sup>2</sup>  
w tym na terenie:
  - gminy Sochaczew - około 32 667 m<sup>2</sup>
  - miasta Sochaczew - około 52 615 m<sup>2</sup>
- powierzchnia projektowanych budynków - około 27 647 m<sup>2</sup>
- powierzchnia układu torowego - około 23 724 m<sup>2</sup>
- powierzchnia dróg i parkingów - około 6 342 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zbiorników retencyjnych i p.poż. - około 464 m<sup>2</sup>
- pozostała powierzchnia terenu przewidywana do przekształcenia w ramach inwestycji - około 23 824 m<sup>2</sup>.

Główną formę obiektu stanowią będą dwie prostopadłościowe bryły z przylegającymi przybudówkami i łącznikiem. W skład hali o układzie wielonawowym ( wielomodułowym ) wchodzić będą m.in.:

- część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne. Bryła o szacunkowych wymiarach ( długość x szerokość x wysokość ) – ok. 104,0 x 108,0 x 13,0 m, z dwukondygnacyjną przybudówką o funkcji administracyjno – socjalnej i szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 108,0 x 9,0 m;
- część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne oraz lakiernię i śrutownię. Bryła o szacunkowych wymiarach ( długość x szerokość x wysokość ) – ok. 104,0 x 96,0 x 13,0 m z przybudówką administracyjno – socjalną i magazynową o szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 96,0 x 9,0 m;
- łącznik z zabudową przesuwnicą o szacunkowych wymiarach ok. 92,0 x 42,0 x 9,0 m.

Na główną konstrukcję nośną składać się będą słupy żelbetowe, prefabrykowane ze wspornikami pod stalowe belki podsuwnicowe, zamocowane w monolitycznych stopach żelbetowych i przegubowo połączone ze stalowym więzaniem kratowym. Przykrycie dachu i obudowa ścian typowymi systemowymi płytami warstwowymi z rdzeniem bądź zastosowanie dachu o konstrukcji żelbetowej.

Na dachu hali utrzymaniowo - naprawczej ( opcjonalnie ) mogą zostać zainstalowane panele fotowoltaiczne o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 25 080 m<sup>2</sup>. Instalacja ww. paneli nie jest obowiązkowa – jest uzależniona od dostępnych środków finansowych przez Inwestora lub możliwości uzyskania dofinansowania ich zakupu.

Hala będzie wyposażona w konstrukcje nośne dla torowisk o nacisku 22,5 t/oś. Część torowiska zostanie wyposażona w kanał technologiczny o głębokości 1,4 m.

W budynku są projektowane także pomieszczenia socjalne oraz część magazynowa. W hali znajdować się będą także pomieszczenia techniczne – m.in. sprężarkownia, węzeł cieplny, rozdzielnia elektryczna, akumulatorownia, garaż i pomieszczenia pomocnicze. Planowane są także pomieszczenia biurowe.

Projektowane jest podłączenie do hali niezbędnych sieci infrastrukturalnych takich jak m.in.:

- przyłącze energetyczne;
- przyłącze wody do celów bytowych, technologicznych,
- przyłącze kanalizacji sanitarnej,
- przyłącze kanalizacji deszczowej.

Ponadto w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zrealizowany zostanie układ torowy składający się z torów postojowo – odstawczych oraz komunikacyjnych. Tory grupy postojowo – odstawczej będą mieć łączną szacunkową długość użytkową ok. 3,5 km i odbywać się będzie na nich postój składów. Planowane są prace budowlane w obrębie torów o numerach 301A, 302A, 301B, 302B, 304A, 305A, 304B, 305B, 306A do 311A, 306B, do 311B, 312B, 313B.

Hala myjni szczotkowej będzie posiadała powierzchnię zabudowy wynoszącą ok. 1 680 m<sup>2</sup>, powierzchnię użytkową ok. 1 100 m<sup>2</sup>, a kubaturę ok. 8 200 m<sup>3</sup>. Szacunkowe wymiary budynku myjni: długość – ok. 110 m; szerokość – ok. 8,5 m – 13,5 m ( w części z pomieszczeniami technicznymi ), wysokość – ok. 8,5 m.

Hala myjni będzie przystosowana do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, lokomotyw i wagonów osobowych. Odbywać się tam ma przede wszystkim mycie z zewnątrz za pomocą samojezdnej automatycznej myjni szczotkowej, a ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów. Projektowana jest hala o długości umożliwiającej obsługę w całości pięcioczłonowego elektrycznego zestawu trakcyjnego o długości do 100 m i umożliwiać ma jego samodzielny wjazd i wyjazd na projektowane w ramach inwestycji tory odstawcze.

W obrębie hali myjni i w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdować się będą:

- zaplecze techniczne dla urządzeń peryferyjnych myjni i systemu odfekalniania,
- magazyny w celu przechowywania materiałów eksploatacyjnych i środków do mycia oraz wyposażenia potrzebnego do funkcjonowania obiektu,
- zaplecze socjalno – gospodarcze dla pracowników obsługujących myjnię,
- niezbędna infrastruktura techniczna wewnętrzna i zewnętrzna i urządzenia budowlane umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu.

Hala myjni zostanie wyposażona m.in. w instalacje energetyczne, wodno – kanalizacyjne, teletechniczne, wentylacji mechanicznej, grzewcze.

Oprócz ww. obiektów kubaturowych ( przemysłowych ) tj. budowy hali utrzymaniowo – naprawczej, hali myjni szczotkowej z infrastrukturą towarzyszącą, sieci infrastrukturalnych i układu torowego ( w tym torów odstawczych – tor 301 i 303 po 200 m długości każdy przy projektowanej hali utrzymaniowo - naprawczej, a także torów odstawczych torów przy myjni nr 502 i 503 o długościach 220 i 250 m ), na terenie planowanego przedsięwzięcia projektuje się jeszcze:

- budowę budynku portierni,
- budowę budynku kotłowni,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę układu torowego wraz z odwodnieniem,
- budowę podczyszczalni ścieków technologicznych,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę sieci trakcyjnej wraz z odłącznikami sieci trakcyjnej,
- budowę 6 sztuk zbiorników na olej opałowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy,
- budowę zbiornika przeciwpożarowego o pojemności ok. 300 m<sup>3</sup>,
- budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych SN i nn wraz z budową kontenerowych odłączników trakcyjnych o szacunkowych wymiarach ok. 3 m x 5 m,
- budowę i przebudowę przyłączy: wodno – kanalizacyjnego, teletechnicznego, elektroenergetycznego i gazowego,
- budowę instalacji/sieci zewnętrznych: wodno – kanalizacyjnych, sprężonego powietrza, elektrycznych oraz przeciwpożarowych,
- budowę i przebudowę układu dróg wewnętrznych,

- budowę parkingu na około 100 miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- budowę parkingu na około 10 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych,
- rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- budowę zakładowego miejsca zbiórki złomu i gruzu.

W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo–naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi (w północnej części terenu), obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji a także torów odstawczych.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne, itp.).

Rozbudowa projektowanej hali serwisowej (odrębne przedsięwzięcie niebędące przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opis poglądowo w celu przedstawienia oddziaływań skumulowanych omówionych w dalszej części opracowania)

W planowanej do hali serwisowej położonej na południe od terenu przedmiotowej inwestycji prowadzona będzie działalność polegające na przeglądach i naprawie EZT typu FLIRT CE. Docelowo w hali odbywać się będzie ok. 660 przeglądów składów kolejowych w ciągu roku. Wykonywane będą naprawy mechaniczne, wymiana części etc. Nie projektuje się w tej hali lakierni ani malarni.

### **Projektowana hala utrzymaniowo - naprawcza**

W odniesieniu do hali utrzymaniowo – naprawczej moduł A1.1 będzie zapewniał wykonywanie przeglądów P3<sup>1</sup> oraz wykonywanie napraw doraźnych i regulacji na wszystkich pojazdach taboru. Pozostałe moduły tj. A6, B6, A10 i B12 dedykowane będą tylko do napraw poziomu P4<sup>2</sup> i P5<sup>3</sup>. Planuje się wykonywanie przeglądów i naprawy przeglądy elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych, spalinowych autobusów szynowych oraz lokomotyw elektrycznych.

Planowana maksymalna przepustowość hali wynosi:

- przeglądy P3 – ok. 140 rocznie;
- naprawy P4 – ok. 78 rocznie;
- naprawy P5 – ok. 16 rocznie.

Na stanowiskach A6 (2 moduły) i B6 (2 moduły) realizowana będzie naprawa nadwozi (pudeł) pojazdów (taboru). Na tych stanowiskach odbywać się będzie częściowy demontaż i montaż podzespołów oraz urządzeń znajdujących się w pudle pojazdów. Wykonywane będzie również rozłączanie członów pojazdu oraz wywiązanie pudła od wózków. Prowadzony będzie także demontaż pozostałych urządzeń z pudła pojazdu, czyszczenie i naprawa całego wnętrza wraz z wyłożeniami, naprawa lub wymiana uszkodzonych wiązek kablowych,

<sup>1</sup> P3 – czynności utrzymaniowe, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach kontrolnych, z wyłączeniem pojazdu z ruchu, z częściowym demontażem podzespołów

<sup>2</sup> P4 – czynności utrzymaniowe w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe, obejmujące planową wymianę lub naprawy podzespołów

<sup>3</sup> P5 – odnowienie pojazdu, obejmujące demontaż podzespołów oraz ich wymianę na nowe lub zregenerowane

naprawa lub wymiana uszkodzonych elementów instalacji pneumatycznej oraz montaż urządzeń po naprawie.

Na stanowisku uruchomienia (tor uruchomieniowy – moduł A4.1) będzie przeprowadzana diagnostyka kompletnego pojazdu po naprawie wszystkich jego podzespołów (po wcześniejszym połączeniu ze sobą członów), współpraca wzajemna członów pojazdu oraz obiór pracy i współpracy poszczególnych podzespołów przez uprawniony personel. Oprócz diagnostyki układów wewnętrznych pojazdu, na stanowisku uruchomieniowym, będzie sprawdzane wyważenie pojazdu (regulacja nacisków kół na tor) oraz w razie potrzeby wykonywana będzie regulacja.

W module A1.1 zlokalizowane jest pole odkładcze dla wózków i zestawów kołowych, stanowiące pole odkładcze dla naprawionych wózków i zestawów kołowych.

Po wykonanej naprawie pudła i wstępnym przygotowaniu pod malowanie poszczególne człony są transportowane za pomocą przesuwicy na stanowisko malowania i przygotowania powierzchni pod malowanie (śrutowni – moduł A10). W module tym będzie się znajdowało także zaplecze techniczne śrutowni.

Elementem łączącym nawy hali naprawczej pudeł oraz malarni będzie hala przesuwicy.

Przesuwica będzie służyła do transportowania pudeł oraz wózków pojazdów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami. Po wywiązaniu pojazdu, wózki będą transportowane na przesuwicę, a dalej na pola odkładcze, skąd będą wywożone do naprawy w ramach kooperacji. Szerokość przesuwicy będzie pozwalała na transportowanie pudeł o długości do 30 metrów.

Transport pudeł pojazdów, pomiędzy stanowiskami lakierni oraz przygotowalni do malowania (moduł B12) również odbywał się będzie za pomocą przesuwicy. Wciąganie pudeł na przesuwicę będzie się odbywało za pomocą wózków technologicznych i przeciągarek linowych.

Lakiernia będzie stanowić dwa identyczne stanowiskach technologiczne obejmujące kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo suszarnicze z pomieszczeniami obsługi w bezpośrednim sąsiedztwie. Komory lakierniczo – suszarnicze będą zlokalizowane na przedłużeniu kabin przygotowania do lakierowania za śluzą rozdzielającą. W kabinach będą wykonane kanały rewizyjne położone w osi torów umożliwiające prowadzenie prac pod pojazdem. Schody, podłoga i ściany kanałów będą wykonane z materiałów wodoodpornych i łatwo zmywalnych. W podłodze kanałów będą wykonane wpusty umożliwiające odpływ wody. W bezpośrednim sąsiedztwie komór lakierniczych znajdować się będą pomieszczenia z magazynem materiałów lakierniczych, w tym farb i lakierów. W pomieszczeniach będą stanowiska do przygotowania materiałów lakierniczych jak również do mycia narzędzi. W lakierni planowane jest wykonywanie jednocześnie prac przygotowawczych i lakierniczych pojedynczych członów zespołów trakcyjnych, lokomotyw oraz wagonów. Lakiernia będzie posiadała dwa komplety oddzielonych od siebie niezależnych komór rozdzielonych od siebie śluzami komunikacyjnymi. Pierwsze przeznaczone mają być do prac przygotowawczych, a drugie do prac lakierniczo-suszarniczych.

Kabiny przygotowania do lakierowania i lakierniczo – suszarnicza posiadać będą własny niezależny system wentylacji, niezależny od układu wentylacyjnego hali, w której mają się znajdować. W lakierni oddzielnie dla komory przygotowawczej i lakierniczo - suszarniczej będzie zastosowana wentylacja grzewczo–nawiewno–wyciągowa zapewniająca odpowiednią ilość wymian powietrza oraz spełniająca wymagania odnośnie regulacji prawnych w zakresie ochrony powietrza itp., w szczególności spełniać ma normę PN-EN13355 „Urządzenia malarskie - Kabiny zespolone - Wymagania bezpieczeństwa”. System wentylacyjno–grzewczy będzie w odpowiednim tempie dostosowywał się do aktualnego procesu technologicznego. W obiekcie (lakiernia + przygotowalnia powierzchni + pomieszczenie magazynowo -

przygotowawcze wyrobów malarskich) będzie zainstalowany system detekcji stężeń par rozpuszczalników, który będzie ściśle powiązany z pracą urządzeń technologicznych w tych pomieszczeniach i systemem alarmowym obiektu.

#### Ogólna charakterystyka techniczna kabin (komór) przygotowawczej i suszarniczo-lakierniczej

Komora kabiny będzie pomieszczeniem szczelnym o szacunkowych wymiarach wewnętrznych - ok. 32 m x 6 m x 7 m. Centrale wentylacyjne grzewczo – nawiewowo – wyciągowe z komorami filtracyjnymi o następujących parametrach i wyposażeniu:

- 1) Wydajność wentylacji min. 64 000 m<sup>3</sup>/h przy sprężu 300 Pa,
- 2) Moc elektryczna silników 3x 11 kW,
- 3) Palniki olejowe (gazowe) 2-stopniowe o mocy grzewczej ok. 380 kW,
- 4) Wymienniki ciepła ze stali nierdzewnej o sprawności min. 85%,
- 5) Komplet filtrów:
  - o Filtr wstępny kieszeniowy – klasa filtracji EU3,
  - o Filtr końcowy kieszeniowy – klasa filtracji EU4,
  - o Filtr węglowy – wymienny wkład węgla aktywnego w ilości ok. 650 kg,
- 6) System recyrkulacji powietrza w fazie suszenia na poziomie od 70% do 95%,
- 7) Sterowanie wszystkich przepustnic powietrznych i klap recyrkulacji powietrza siłownikami pneumatycznymi,
- 8) Rekuperator – krzyżowy wymiennik ciepła o sprawności min. 40%, z zamontowanym filtrem wstępnym przed rekuperatorem, oraz z systemem rekuperacji bypass.

Kanały wentylacyjne dla powietrza powrotnego prowadzone wzdłuż ścian na zewnątrz komory. Czerpnie powietrza i wyrzutnie zlokalizowane zostaną nad centralami wentylacyjnymi ponad dachem. Mobilne samobieżne podesty robocze (po jednym na stronę) umożliwiające pracę do wysokości 5 m oraz swobodne wejście na dach. Mobilny podest w kanale umożliwiający malowanie podwozia dla różnych wysokości. Pięciostopniowy system filtracji:

- 1) Filtr wstępny kieszeniowy - umieszczony w centrali przygotowania powietrza przed rekuperatorem,
- 2) Filtr sufitowy – umieszczony wewnątrz kabiny lakierniczej, pod zadaszeniem w specjalnych ramach umożliwiających ich szybką i łatwą wymianę,
- 3) Filtr podłogowy lub labiryntowy – umieszczony wewnątrz kabiny lakierniczej pod okratowaniem podłogowym, w kanałach wyciągowych powietrza przygotowanych w posadzce hali,
- 4) Filtr końcowy kieszeniowy,
- 5) Filtr końcowy węglowy.

Czujniki dolnej granicy wybuchowości (DGW) z nastawą alarmową na 25% DGW, zostaną zamontowane w kanale odprowadzającym zanieczyszczone powietrze z kabiny, przed filtrami węglowymi i odcinającego dopływ sprężonego powietrza do pistoletów lakierniczych. W przypadku przekroczenia tego poziomu i uruchamiający przewietrzanie z pełną wydajnością we wszystkich strefach.

Kontrola i regulacja ciśnienia panującego w kabynie lakierniczej będzie się odbywała w sposób automatyczny za pośrednictwem odpowiednich czujników ciśnienia, układu sterowania oraz falowników. Zalecane jest utrzymywanie minimalnego nadciśnienia w kabynie. Zastosowane filtry będą umieszczone i zamontowane w sposób umożliwiający ich łatwą wymianę.

Podstawowe funkcje kabiny przygotowawczej (przygotowanie do lakierowania) są następujące:

- 1) usuwanie starych reklam,
- 2) czyszczenie i szlifowanie – usuwanie powłoki lakierniczej,
- 3) odmuchiwanie,
- 4) odtłuszczenie,
- 5) izolowanie miejsc szpachlowanych,
- 6) szpachlowanie ręczne niewielkich powierzchni,
- 7) szlifowanie szpachłówki,
- 8) dmuchanie, odtłuszczenie,
- 9) izolowanie przetarć,
- 10) oklejanie – zabezpieczanie miejsc nie malowanych, 11) malowanie ręczne niewielkich powierzchni.

W kabynie lakierniczo-suszarniczej przewidywane są następujące prace:

- 1) odmuchiwanie, odtłuszczenie,
- 2) gruntowanie,
- 3) malowanie podwozia,
- 4) nanoszenie podkładu,
- 5) lakierowanie,
- 6) suszenie naniesionych materiałów lakierniczych.

Układ sterowania kabiny lakierniczej ma gwarantować pracę kabiny w następujących fazach:

- 1) faza przygotowania – kabina będzie wentylowana w pełni świeżym powietrzem. Wentylacja na poziomie 40% maksymalnej wydajności wentylacji; czas trwania fazy zależny od zakresu robót,
- 2) faza lakierowania - kabina będzie wentylowana w pełni świeżym powietrzem. Wentylacja na poziomie maksymalnym wymaganym obowiązującymi normami; czas trwania fazy zależny od zakresu robót ,
- 3) faza suszenia – uruchamiana przez Operatora na panelu sterowania, po zakończeniu procesu lakierowania, złożona z następujących faz uruchamianych automatycznie (bez udziału Operatora):
  - a. faza przewietrzania – ma zapewnić odprowadzenie par substancji łatwopalnych z kabiny przed przystąpieniem do suszenia w podwyższonej temperaturze;
  - b. faza suszenia – powietrze w kabynie będzie nagrzane do zadanej temperatury, kabina pracuje w tzw. recyrkulacji na poziomie 90-95%. Maksymalna temperatura suszenia 80°C.
  - c. fazy schładzania – po upływie czasu dla fazy suszenia, kabina lakiernicza przechodzi w tryb schładzania. Praca kabiny jak w fazie lakierowania.

Czas trwania fazy suszenia wynosi ok. 40 minut od momentu zakończenia lakierowania.

W sąsiedztwie kabin lakierniczych znajdować się będą pomieszczenia pomocnicze dla lakierni przeznaczone do przechowywania materiałów lakierniczych, narzędzi oraz środków do utrzymywania czystości w kabinach przygotowania i lakierowania. Dodatkowo pomieszczenia mają być wyposażone w:

- 1) myjkę do pistoletów lakierniczych i pompy,
- 2) wanny zlewne,
- 3) regały na materiały lakiernicze,
- 4) stoły do przygotowania materiałów lakierniczych,
- 5) pojemniki na odpady lakiernicze,
- 6) zbiornik podziemny na odpady po myciu posadzek z instalacją.

W pomieszczeniach tych zastosowany będzie system monitorowania stężenia par rozpuszczalników, uruchamiający wentylację awaryjną w przypadku uzyskania stężenia przekraczającego 10% DGW (ze względu na miejsce pracy w procesie przygotowania lakierów oraz innych czynności w tym pomieszczeniu).

#### Opis procesu technologicznego – malowanie i lakierowanie

W przeliczeniu na człon zespołu trakcyjnego o długości 20 m, naprawiany w całości, rocznie wykonywane będą renowacje ok. 450 pojazdów. Maksymalna praca lakierni 5 dni w tygodniu w systemie 3 zmianowym.

Opis przykładowego procesu technologicznego polegającego na przygotowaniu do lakierowania i lakierowaniu (renowacja) nadwozia jednego członu pojazdu trakcyjnego. Jako podłoża brane są pod uwagę - stal zwykła węglowa, stal nierdzewna, laminaty, tworzywa sztuczne.

#### Kabina przygotowania – wykaz operacji technologicznych:

Lp.	Nazwa operacji	Opis wykonywanych czynności
1	Szlifowanie, czyszczenie, Odmuchiwanie	Szlifowanie powierzchni przy użyciu szlifierek oscylacyjno-obrotowych. Odmuchiwanie sprężonym powietrzem.
2	Mycie wstępne	Dokładne umycie powierzchni z użyciem polaryzatorów i czyszczyw poliestrowych lub wiskozowych.
3	Matowanie podłoża Odmuchiwanie	Matowanie całej powierzchni przy użyciu szlifierek oscylacyjnoobrotowych.
4	Szpachlowanie	Aplikacja szpachli na nierówności oraz rysy, szpachla bezpośrednio na podłoża stalowe oraz aluminiowe
5	Szlifowane/ Matowanie	Szpachlowane powierzchnie szlifowanie maszynowe lub ręczne papierami ściernymi o różnej gradacji.
6	Podkład antykorozyjny	Antykorozyjny podkład wytrawiający aplikowany na podłoża metalowe pozwala na uzyskanie maksymalnie dobrej przyczepności powłoki.
6a	Podkład antykorozyjny	Rozcieńczalnik
7	Podkład wypełniający	Podkład wypełniający o niskiej zawartości LZO, jego właściwości fizyczne pozwalają na szybkie matowienie ok. 4 godziny od zakończenia aplikacji ( temperatura 20 °C oraz włączona wentylacja) lub po ok. 30-40 minutach przy temperaturze 60°C.

7a	Podkład wypełniający	Utwardzacz
7b	Podkład wypełniający	Rozcieńczalnik
7c	Podkład wypełniający	Plastyfikator
8	Szlifowanie/ Matowienie	Matowienie powierzchni podkładu maszynowe szlifierkami oscylacyjno-obrotowymi

#### Kabina lakierniczo-suszarnicza – wykaz operacji technologicznych:

Lp.	Nazwa operacji	Opis wykonywanych czynności
1	Mycie końcowe	Dokładne umycie powierzchni z użyciem polaryzatorów i czyszczyw poliestrowych lub wiskozowych.
2	Lakier bazowy / Kolor	Aplikacja kolorów niemetalicznych w dwóch pełnych warstwach, przy kolorach metalicznych potrzebna dodatkowa cienka warstwa wyrównująca ułożenie ziarna metalicznego. Odparowanie rozcieńczalników z powłoki następuje po 10 – 40 minutach od zakończenia aplikacji koloru wtedy można przystąpić do maskowania i aplikacji następnego koloru. Jeśli występuje jednocześnie kolory metaliczne i niemetaliczne to kolor metaliczny należy aplikować jako ostatni.
2a		Rozcieńczalnik
3	Lakier bezbarwny	Lakier bezbarwny antygraffiti charakteryzuje się bardzo dużą przejrzystością gładzią oraz łatwością aplikacji (bardzo mała zaciekowość). Aplikacja w dwóch równych pełnych warstwach.
3a		Utwardzacz
3b		Rozcieńczalnik

Opis przykładowego procesu technologicznego polegającego na przygotowaniu i lakierowaniu (renowacja) podwozia jednego członu pojazdu trakcyjnego. Jako podłoża brane są pod uwagę - stal zwykła węglowa, stal nierdzewna.

#### Kabina przygotowania – wykaz operacji technologicznych:

Lp.	Nazwa operacji	Opis wykonywanych czynności
1	Szlifowanie, czyszczenie, Odmuchiwanie	Szlifowanie powierzchni przy użyciu szlifierek oscylacyjno - obrotowych. Odmuchiwanie sprężonym powietrzem
2	Mycie wstępne	Dokładne umycie powierzchni z użyciem polaryzatorów i czyszczyw poliestrowych lub wiskozowych
3	Podkład antykorozyjny	Antykorozyjny podkład epoksydowy
3a	Podkład antykorozyjny	Aktywator
3b	Podkład antykorozyjny	Rozcieńczalnik

Kabina lakierniczo-suszarnicza – wykaz operacji technologicznych:

Lp.	Nazwa operacji	Opis wykonywanych czynności
1	Lakier nawierzchniowy	Lakier nawierzchniowy pozwalający na uzyskanie powłoki o wysokich parametrach fizycznych oraz bardzo niskiej emisji LZO
1a	-	Utwardzacz
1b	-	Rozcieńczalnik

Wewnątrz pomieszczeń pomocniczych obsługujących halę utrzymaniowo – naprawczą zlokalizowane mają być: warsztat mechaniczny, warsztat pneumatyczny, warsztat elektryczny i elektroniczny oraz pozostałe niezbędne warsztaty specjalistyczne oddzielone od siebie lekką zabudową modułową.

Wyposażeniem warsztatu działu mechanicznego będą maszyny i urządzenia niezbędne do wykonywania nowych lub regeneracji zdemontowanych elementów, takich jak tulejki, sworznie, wałki, uszkodzone elementy konstrukcji pudła itp. Dodatkowo warsztat mechaniczny ma być wyposażony w stanowiska badań charakterystyki zderzaków oraz badań wytrzymałościowych części i zespołów urządzeń ciągowych.

Wyposażeniem warsztatu elektrycznego i elektronicznego będą stanowiska dedykowane do naprawy, sprawdzania aparatury, urządzeń elektrycznych i elektronicznych jak również przygotowywanie wiązek elektrycznych dla naprawianych pojazdów.

Wyposażeniem warsztatu pneumatycznego będą stanowiska dedykowane do naprawy i sprawdzania aparatury układu pneumatycznego i hamulcowego.

W innych niż wymienione powyżej warsztatach specjalistycznych będą wykonywane drobne naprawy podzespołów pojazdów, tj.: naprawa drzwi i okien, wyłożeń wewnętrznych pojazdów oraz laminatów, a także naprawa tapicerki poszycia siedzisk i foteli oraz naprawa foteli. Do tego celu konieczna będzie maszyna do szycia, stoły robocze oraz narzędzia ręczne.

W ramach planowanej inwestycji projektuje się również stanowiska sprawdzające i kontrolne baterii akumulatorów zapewniających czyszczenie, pomiar poziomu elektrolitu, pomiar napięcia, pomiar rezystancji izolacji, test pojemności oraz formatowanie baterii. Przestrzeń akumulatorowni będzie podzielona na część czystą (dla składowania nowych baterii oraz zregenerowanych gotowych do montażu na pojeździe), część brudną (w której magazynowane będą baterie zdemontowane z pojazdów i przeznaczone do rewizji) oraz część regeneracyjną (w której dokonywane będą naprawy i regenerację baterii). Dodatkowo w pomieszczeniu akumulatorowni projektuje się stanowisko pomiarowe oraz stanowisko ładowania. Przykładowe wyposażenie:

- stanowisko ładowania baterii (zasilanie szyn prostownikowych akumulatorowni realizowane będzie przez urządzenia zlokalizowane w pomieszczeniu prostowników),
- stanowisko uzupełniania elektrolitu (stacjonarne lub mobilne),
- system przygotowywania oraz neutralizacji elektrolitu,

Pomieszczenie garażu i warsztatu wózków transportowych i akumulatorowych będzie wyposażone w stanowiska postojowe, stanowiska do ładowania wózków elektrycznych oraz w stanowisko do konserwacji i drobnych napraw. W pomieszczeniu mają znajdować się niezbędne narzędzia i magazyn części eksploatacyjnych.

Sprężone powietrze wytwarzane będzie w sprężarce bezolejowej chłodzonej powietrzem usytuowanej w pomieszczeniu sprężarkowni. Pozbawione wilgoci sprężone powietrze będzie kierowane przez zbiornik wyrównawczy i filtry wstępny i dokładny do zakładowej instalacji sprężonego powietrza. Sprężarka będzie wytwarzała sprężone powietrze na potrzeby technologiczne dla hali naprawczej, warsztatów oraz malarni.

W zakresie planowanej inwestycji znajduje się także budowa kotłowni obsługującej halę naprawczą – utrzymaniową. W przypadku wykorzystania oleju opałowego kotłownia zasilana będzie przez usytuowane w jej pobliżu podziemne zbiorniki (6 szt. zbiorników na olej opałowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy). Między kotłownią a zbiornikami oleju znajdować się będzie plac manewrowy dla samochodów ciężarowych i cystern. Bezpośrednio do budynku kotłowni przylegać będzie wiata stanowiąca miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gruzu.

Zbiornik pożarowy, do którego odprowadzane będą wody deszczowe będzie posiadać objętość umożliwiającą retencjonowanie wód opadowych. Wody deszczowe ze zbiornika p.poż. trafiać będą do rowu melioracyjnego. Na kanalizacji deszczowej zastosowane zostaną urządzenia zapewniające odpowiednią jakość ścieków zrzucanych do rowu (separatory substancji ropopochodnych oraz osadniki zawiesin).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie podłączone do następujących sieci infrastrukturalnych:

- wodociągowej,
- kanalizacji sanitarnej,
- kanalizacji deszczowej,
- elektroenergetycznej,
- rurociąg oleju opałowego do zasilania kotłowni,
- teletechniczna.

Przedsięwzięcie zostanie podłączone do istniejącej i projektowanej sieci wodociągowej (wodociąg miejski). Sieć wodociągowa zasilac będzie instalację wody bytowej, instalację hydrantów p.poż. oraz ma być wykorzystywana dla potrzeb technologicznych i wodowania pojazdów.

Projektowane obiekty zostaną podłączone do kanalizacji sanitarnej, do której będą odprowadzane ścieki bytowe oraz przemysłowe. Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych z obu hal będą podczyszczone w osadnikach i w separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki przemysłowe z akumulatorowni przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej zostaną poddane neutralizacji, bądź będą magazynowane w zbiorniku bezodpływowym. Ścieki ze zmywania posadzek w lakierni gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane przez uprawnione podmioty w celu ich zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wody opadowe i roztopowe z dachów obiektów oraz z placów, dróg i parkingów będą odprowadzone do projektowanego zbiornika retencyjnego pełniącego także funkcję zbiornika na cele p.poż. Przed odprowadzeniem ww. wód do zbiornika zostaną one podczyszczone w osadnikach zawiesin i w separatorach substancji ropopochodnych. Objętość zbiornika, do którego odprowadzane będą wody deszczowe zapewni także retencjonowanie tych wód przed odprowadzeniem do odbiornika – rowu melioracyjnego. Odprowadzanie wód odbywać się będzie na podstawie zgody wodnoprawnej.

Wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.

W związku z wykorzystywaniem oleju opałowego na cele ogrzewania, wykonana zostanie instalacja olejowa umożliwiającą transport oleju ze zbiorników olejowych do budynku kotłowni, urządzeń technologicznych lakierni w hali serwisowej oraz w hali utrzymaniowo – naprawczej.

W przyszłości planowane jest podłączenie kotłowni do sieci gazowej średniego ciśnienia (Maksymalne Ciśnienie Robocze MOP < 0,5 MPa), jednakże będzie to możliwe dopiero po jej wybudowaniu przez operatora systemu dystrybucyjnego gazu.

Przedsięwzięcie będzie zasilane z sieci elektroenergetycznej średniego napięcia (15 kV – prąd zmienny), poprzez wykonanie linii kablowej doprowadzającej energię do stacji transformatorowej, a z niej lokalnymi liniami elektroenergetycznymi do poszczególnych obiektów. Projektowany układ trakcyjny będzie zasilany prądem stałym.

### **Projektowana hala i myjnia szczotkowa**

W hali myjni odbywać się będzie mycie z zewnątrz za pomocą samojezdnej automatycznej myjni szczotkowej, a także ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów. Obiekt przystosowany będzie do warunków środowiskowych związanych z całorocznym myciem pojazdów kolejowych, co oznacza w szczególności, że będzie on zdolny do mycia co najmniej 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych na dobę.

Mycie odbywa się będzie za pomocą samobieżnej myjni szczotkowej o konstrukcji bramowej, wyposażonej w układ bramek natryskowych oraz szczotek do mycia ścian bocznych, czoła i tyłu pudła. Urządzenia będą sterowane komputerowo, wykrywać będą początek i koniec wagonu, a także dostosowywać prędkość przesuwu. Urządzenia myjni będą się przemieszczały po wykonanym dla nich układzie szyn. W czasie mycia pojazd będzie nieruchomy, a myjnia poruszać się będzie wzdłuż boków pociągu. Wzdłuż ścian po obydwu stronach hali zostaną wyznaczone ciągi komunikacyjne pieszo – jezdne umożliwiające swobodny dostęp do pociągu.

W czasie mycia realizowane będą następujące operacje:

- namoczenie (schłodzenie lub ogrzanie pudła w zależności od potrzeb),
- natrysk środka chemicznego,
- mycie zasadnicze szczotkami,
- płukanie wodą,
- natrysk wosku ochronnego,
- końcowe płukanie wodą zdemineralizowaną,
- suszenie.

Do mycia pudeł używana będzie woda z zamkniętego obiegu. Jako środki do mycia będą stosowane preparaty posiadające dopuszczenie do mycia taboru, ulegające biodegradacji, będące o charakterze neutralnym, zasadowym lub w ograniczonym zakresie - kwaśnym. Powstające po myciu ścieki, w tym piasek i zanieczyszczenia ropopochodne będą trafiały do układu oczyszczania.

Hala myjni wyposażona zostanie w:

1. infrastrukturę i urządzenia umożliwiające ogrzewanie przed myciem (rozmrzanie), w celu doprowadzenie pojazdu w okresie zimowym do temperatury dodatniej (dla przyspieszenia rozpoczęcia procesu mycia) oraz osuszanie pojazdu po myciu, w celu wydmuchania resztek wody pozostałej na pudle po myciu (przede wszystkim w okresie zimowym, przy temperaturach zewnętrznych poniżej zera). Planuje się wyposażenie myjni w system nadmuchu ciepłego powietrza, który będzie zainstalowany równomiernie na całej długości hali myjni. Ogrzewane powietrze krążyć będzie w obiegu zamkniętym z dodatkowym udziałem powietrza zewnętrznego związanego z zapewnieniem wentylacji. Zainstalowane urządzenia wykorzystywane posłużą do ogrzewania hali (uzupełnienie ciepła wynikającego ze strat i wentylacji) w warunkach normalnej eksploatacji, w zależności od temperatury zewnętrznej i wewnętrznej.

W przypadku rozmrażania elementów drzwi bocznych, króćców wodnych do napełniania zbiorników wody i opróżniania zbiorników nieczystości, jak również odladzania innych elementów zabudowanych na podwoziu taboru, nadmuchiwanie będzie miejscowe. Urządzenie zastosowane do osuszania pojazdu po myciu będzie miało przestawiany wydmuch powietrza stosownie do kierunku jazdy, a dla zwiększenia efektywności w okresie zimowym powietrze będzie podgrzewane.

2. infrastrukturę i urządzenia umożliwiające usuwanie graffiti, w celu doprowadzenia powłoki malarskiej do stanu pierwotnego z użyciem środków chemicznych.
3. infrastrukturę i urządzenia zapewniające:
  - mycie ręczne wysokociśnieniowe dolnych części pojazdu ze szczątków organicznych po kolizji za pomocą strumienia wody (zimnej/ciepłej) pod wysokim ciśnieniem, w celu oczyszczenia trudnodostępnych miejsc na podwoziu,
  - mycie ręczne miejsc dla szczotek niedostępnych (w tym dachów - z zabezpieczeniem pracownika przed upadkiem), w celu domycia miejsc takich jak między innymi: przestrzeń pomiędzy zderzakami, dolne spoilery, wnętrza drzwiowe i przy szybach czołowych, miejsca pod poręczami, dachy z zabudowanymi urządzeniami itp., z użyciem sprzętu ręcznego (w tym lanc wysokociśnieniowych),
  - sprzątanie pojazdów wewnątrz w celu wykonania czynności porządkowych w trakcie operacji związanych z procesem mycia, co skutkować będzie skróceniem czasu obsługi,
4. stacjonarne punkty defekalniania z płukaniem zbiorników i wodowania pojazdów/składów, w celu wykonania tych czynności w trakcie operacji związanych z procesem mycia. System centralnego defekalniania umożliwiać ma obsługę zbiorników na całej długości hali. Nieczystości odprowadzane będą za pomocą systemu podciśnieniowego do kanalizacji sanitarnej. Po opróżnieniu może być wykonywane płukanie instalacji i jej dezynfekcja. Urządzenia stacji defekalniania będą zabudowane w odrębnym pomieszczeniu technicznym i wyposażone w minimum podwójny układ pompy z uwagi na wymaganą niezawodność. Zaopatrzenie składów w wodę będzie odbywać się analogicznie jak odprowadzenie nieczystości, z użyciem końcówek podłączanych pod króćce zabudowane na wagonach. Składy zasilane będą wodą zimną uzdatnioną zmiękczoną.

Woda z mycia składów (krążąca w obiegu zamkniętym) zostanie poddana oczyszczaniu w specjalnie do tego zaprojektowanym systemie – oczyszczalni ścieków przemysłowych (wody obiegowej) o wydajności ok. 100 dm<sup>3</sup>/min. Powierzchnia torowiska i posadzki hali myjni będzie szczelna i wyposażona w system zbierający wodę z procesu mycia i odprowadzający ją do oczyszczalni. W oczyszczalni nastąpi mechaniczne oczyszczanie zawieszin oraz separacja substancji ropopochodnych. W kolejnym etapie nastąpi wytrącenie i flotacja emulsji zawierającej pozostałe zanieczyszczenia chemiczne i biologiczne. Nadmiar wody obiegowej będzie odprowadzany do kanalizacji zewnętrznej. Parametry ścieków podczyszczonych będą zgodne z obowiązującymi przepisami. Przy myjni zostaną wykonane tory odstawcze.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują chronione gatunki fauny i flory oraz nie jest on wpisany do rejestru zabytków.

**c) powiązanie z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie** – planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o nr ewid. o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny kolejowe, funkcjonują obiekty służące do napraw taboru kolejowego oraz znajdują się drogi publiczne (droga krajowa – obwodnica Sochaczewa). Na zachód od omawianej inwestycji planowana jest budowa myjni taboru kolejowego wchodząca w skład projektowanego przedsięwzięcia.

Na południe od terenu przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się budowę I etapu hali serwisowej pojazdów kolejowych z magazynem, warsztatem, pomieszczeniami technicznymi i częścią biurowo – socjalną i towarzyszącą jej infrastrukturą (odrębne przedsięwzięcie nieoddziaływujące znacząco na środowisko).

Mając na uwadze charakter planowanej inwestycji oraz charakter otoczenia przewiduje się wystąpienie oddziaływań skumulowanych. Kumulacja oddziaływań w trakcie realizacji oraz eksploatacji będzie dotyczyć głównie emisji gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu do środowiska związanych z funkcjonowaniem przedmiotowej inwestycji, jak i innych obiektów kolejowych – zarówno istniejących jak i projektowanych.

W wyniku przeprowadzonej analizy (modelowania) można stwierdzić, że skala kumulacji oddziaływań będzie niewielka, a także, że będzie miała charakter lokalny. Nie przewiduje się w związku z funkcjonowaniem przedmiotowej inwestycji wystąpienia ponadnormatywnych oddziaływań (w tym także w ujęciu skumulowanym), a także nie przewiduje się przekroczeń obowiązujących, dopuszczalnych norm emisji substancji do środowiska, jak również wystąpienia przekroczeń norm emisji hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej.

W odniesieniu do innych przedsięwzięć występujących w rejonie przedsięwzięcia kumulacja będzie związana z funkcjonowaniem drogi krajowej (obwodnicy Sochaczewa) – dotyczyć będzie emisji do powietrza i emisji hałasu. Będzie miała charakter lokalny, krótkotrwały. Nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń obowiązujących standardów jakości środowiska.

Nie przewiduje się również wystąpienia znaczących oddziaływań skumulowanych w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia w zakresie gospodarki ściekowej (ścieki sanitarne i przemysłowe) i odpadowej. W odniesieniu do systemów kanalizacyjnych oraz gospodarki odpadami kumulacja tych oddziaływań będzie zachodzić poza terenem planowanego przedsięwzięcia (na terenie odbiorców ścieków i odpadów), a oddziaływania te nie będą stanowiły istotnych uciążliwości ze względu na funkcjonowanie w mieście i gminie Sochaczew sieci kanalizacji sanitarnej oraz prowadzonej gospodarki odpadami.

Wielkość i charakter przedsięwzięcia wyklucza możliwość przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem przewidzianym pod planowaną inwestycję z uwagi na rozwiązania projektowe, uwzględniające obowiązujące przepisy z zakresu prawa budowlanego oraz ochrony środowiska i zdrowia ludzi.

W wyniku oddziaływań skumulowanych związanych z przedmiotową inwestycją oraz innymi przedsięwzięciami realizowanymi lub istniejącymi w jej sąsiedztwie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń standardów jakości powietrza.

**d) wykorzystanie zasobów naturalnych** - na etapie realizacji inwestycji korzystanie ze środowiska polegać będzie na ingerencji w środowisko gruntowe, związanej z wykonaniem robót ziemnych (usunięcie gruntu z wykopów pod fundamenty projektowanych obiektów i realizację uzbrojenia podziemnego) oraz na zużyciu energii elektrycznej i wody.

Zapotrzebowanie na wodę:

- na cele bytowe zatrudnionych pracowników
- do mycia kół pojazdów opuszczających plac budowy ( zapobieganie nanoszeniu gruntów z budowy na drogi publiczne ( zapobieganie pyleniu oraz zanieczyszczeniu nawierzchni ),

przy średnim zatrudnieniu na poziomie 250 osób jednocześnie oraz przy założeniu zużycia ok. 60 dm<sup>3</sup>/dobę/osobę ) i zużyciu wody do mycia kół pojazdów ok. 50 dm<sup>3</sup>/1pojazd ( średnio dla całego okresu wykonawczego na ok. 60 w ciągu doby ) na oba ww. cele wynosić będzie ok. 18 m<sup>3</sup> w ciągu doby ( ok. 15 m<sup>3</sup>/d na cele bytowe pracowników oraz ok. 3 m<sup>3</sup>/d na cele mycia kół pojazdów opuszczających budowę ). Do celów technologicznych planuje się maksymalne zużycie ok. 5 l/s, przy czym pobór wody zależał będzie od rodzaju prowadzonych prac i nie będzie jednakowy przez cały okres trwania prac. Woda pobierana będzie z istniejącej w rejonie inwestycji sieci wodociągowej ( poprzez tymczasowe przyłącze ) .

Energia elektryczna

Zużycie energii elektrycznej na obecnym etapie projektu jest niemożliwe do oszacowania. Zakłada się, że najwyższe zapotrzebowanie na moc dla maszyn i urządzeń dla każdego etapu nie powinno przekroczyć ok. 50 – 100 kW na jedną maszynę.

Zużycie paliw

Paliwo zużywane będzie w wyniku pracy maszyn i środków transportu. Będzie to głównie olej napędowy. Maksymalnie jednostkowe zużycie oleju napędowego na terenie budowy założono na poziomie około 60 kg/h.

Zużycie materiałów

Wszystkie surowce, materiały i energia potrzebne do wykonania przedsięwzięcia dostarczane będą spoza terenu budowy.

Do budowy projektowanego zespołu zostaną wykorzystane typowe materiały i surowce budowlane, które są dostępne na polskim rynku i posiadają odpowiednie atesty i dopuszczenia typu żwir, piasek, beton, zbrojenie stalowe, blacha, papa termozgrzewalna, prefabrykaty betonowe, kleje, blacha, tynki, farby, płyty styropianowe, zaprawa cementowa, geowłóknina, inne.

Nie przewiduje się produkcji mieszanek betonowych na terenie budowy. Beton konstrukcyjny dowożony będzie na teren inwestycji betonowozami.

Szacunkowy, przykładowy bilans surowców i materiałów wykorzystywanych podczas budowy projektowanej inwestycji:

- stal konstrukcyjna – ok. kilkadziesiąt tysięcy ton,
- elementy konstrukcyjne ( cegły, bloczki, płyty etc. – ok. kilkadziesiąt tysięcy ton,
- rury stalowe – ok. kilkadziesiąt tysięcy metrów bieżących,
- kable elektryczne – ok. kilkanaście tysięcy metrów bieżących,
- kruszywo na podbudowę ( układ torowy i tereny komunikacyjne ) – ok. kilka tysięcy ton.

Etap eksploatacji:

Hala utrzymaniowo – naprawcza

- zużycie wody – ok. 5 375 m<sup>3</sup>/rok,
- energia elektryczna ( moc zainstalowana ) – ok. 5 700 kW,
- olej opałowy – ok. 1 000 m<sup>3</sup>/rok,

Hala myjni:

- zużycie wody – ok. 10 000 m<sup>3</sup>/rok ( łącznie na cele technologiczne - mycie składów, wodowanie zbiorników toalet, potrzeby sanitarne pracowników, utrzymanie czystości w hali etc ),
- energia elektryczna ( moc zainstalowana ) – ok. 250 kW,
- olej opałowy – ok. 66 m<sup>3</sup>/rok.

**e) emisja i występowanie innych uciążliwości** – uciążliwość w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska w fazie realizacji inwestycji będzie związana z pracą maszyn i urządzeń służących realizacji ww. inwestycji i ustanie po ich zakończeniu.

W związku z powyższym etap realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodował powstawania istotnych emisji substancji lub energii wprowadzanych do środowiska.

W trakcie eksploatacji ww. przedsięwzięcia będą powstawały ścieki bytowe i ścieki przemysłowe. Ścieki bytowe będą związane z pracą zatrudnionych pracowników ( 300 osób ) i będą wynosiły około 27 m<sup>3</sup>/dobę i będą odprowadzane do kanalizacji sanitarnej zlokalizowanej na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych i z hali utrzymaniowo – naprawczej ( w hali serwisowej nie będą powstawały ścieki przemysłowe ) w szacunkowej ilości ok. 600 m<sup>3</sup>/rok będą podczyszczane w osadnikach i w separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki z akumulatorowni będą neutralizowane będą magazynowane w bezodpływowym zbiorniku i odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki powstające podczas mycia składów ( zamknięty obieg wody ) będą podczyszczane a następnie będą z powrotem wracały do obiegu myjącego. Szacunkowa ilość ścieków przemysłowych z myjni wyniesie ok. 3100 m<sup>3</sup>/rok.

Szacuje się, że w trakcie eksploatacji na terenie inwestycji powstanie około 660 m<sup>3</sup>/s wód opadowych. Ww. wody opadowe i roztopowe z dachów i innych obiektów znajdujących się na terenie inwestycji będą magazynowane w zbiorniku retencyjnym o pojemności około 300 m<sup>3</sup>, który pełni również funkcję zbiornika retencyjnego.

W czasie realizacji inwestycji będą powstawały odpady o charakterze budowlanym głównie z grupy 17 oraz odpady z grupy 20 związane z zaspokojeniem potrzeb socjalno – bytowych pracowników. Wszystkie rodzaje odpadów będą odbierane przez zewnętrzne firmy o uregulowanym stanie formalno – prawnym.

Odpady wytworzone na etapie eksploatacji związane są z funkcjonowaniem hali serwisowej, hali utrzymaniowo- naprawczej, myjni składów kolejowych, a także obiektów infrastruktury towarzyszącej będą zbierane i magazynowane do czasu przekazania ich odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenie.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia występować będzie emisja gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu do środowiska.

Źródłami emisji do środowiska będą procesy prowadzone w hali utrzymaniowo – naprawczej w tym:

- stanowiska technologiczne,
- lakiernia i związane z jej funkcjonowaniem kabina przygotowawcza oraz zaplecze,
- śrutowania,
- warsztaty.

Ponadto emisja do powietrza będzie związana ze spalaniem oleju opałowego w kotłowni.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz na ludzi takich jak:

### **Etap realizacji**

- racjonalne gospodarowanie wodą, energią i paliwami,
- racjonalna gospodarka materiałowa,
- organizacja robót oraz zaplecza budowy w sposób zabezpieczający grunt i wodę podziemną przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi m. in.: skład materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu na utwardzonym i szczelnym podłożu,
- właściwa organizacja pracy oraz wykorzystywanie maszyn i urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku,
- używanie do prac sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, pozwalających m. in. na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska czy możliwości wycieków paliw, olejów i innych substancji do gruntu,
- stosowanie paliw wysokiej jakości,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- zapewnienie sprawnej koordynacji dostaw materiałów budowlanych oraz zredukowanie liczby dostaw w ciągu doby do minimum (ograniczenie ruchu kołowego pojazdów do niezbędnego minimum),
- w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu na terenie budowy, czynności te będą wykonywane na utwardzonym miejscu, o podłożu zabezpieczonym przez ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego,
- utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, utrzymywanie w czystości ulic dojazdowych do terenu budowy (usuwanie z ich nawierzchni zanieczyszczeń spowodowanych przez transport kołowy obsługujący realizację przedmiotowego przedsięwzięcia),
- w okresie wiosenno-letnim zraszanie wjazdów na teren placu budowy w celu ograniczenia unosu pyłu, a także utrzymywanie wjazdów w czystości,
- transport materiałów sypkich specjalnymi pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w plandeki;
- czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi w celu zapobiegania wtórnemu pyleniu,

- właściwa organizacja miejsc zbierania odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia (utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi),
- selektywna zbiórka części odpadów budowlanych oraz odpadów komunalnych, co najmniej w zakresie tworzyw sztucznych, papieru/tektury, szkła,
- cykliczny odbiór wszystkich wytwarzanych odpadów przez wyspecjalizowane i uprawnione podmioty na podstawie stosownych umów,
- prowadzenie prac budowlanych oraz transportowych przez wykwalifikowany personel przy wykorzystaniu sprawnych urządzeń,
- prowadzenie najbardziej uciążliwych etapów prac budowlanych głównie w czasie dnia, w godzinach 6:00 – 22:00 (lub krócej w zależności od intensywności prac),
- przed zasypaniem wykopy będą regularnie kontrolowane pod względem obecności płazów i innych drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności płazów bądź innych zwierząt w wykopie będą one odławiane i przenoszone do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania,
- koleiny powstałe podczas prac budowlanych będą na bieżąco likwidowane.

### **Etap użytkowania/eksploatacji**

- racjonalne wykorzystanie energii elektrycznej, materiałów i surowców,
- odprowadzenie ścieków sanitarnych do kanalizacji miejskiej,
- ułożenie geomembrany (zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym przenikaniem substancji zanieczyszczających) w miejscach rozładunku oleju opałowego,
- wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.
- wyposażenie zbiorników na olej opałowy we wskaźniki napełniania,
- zastosowanie dwupłaszczowych zbiorników magazynowych na olej opałowy, z monitoringiem przestrzeni międzypłaszczowej,
- odpowiednio zorganizowane miejsc zbiórki odpadów i przekazywanie wszystkich odpadów uprawnionym jednostkom do dalszego procesu przetwarzania (odzysku lub unieszkodliwienia),
- selektywna zbiórka odpadów w miejscach ich magazynowania, na utwardzonym podłożu, w miejscach specjalnie oznaczonych i opisanych,
- kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo – suszarnicze zostaną wyposażone w centrale wentylacyjne wraz z wielostopniowym systemem filtracji zanieczyszczeń,
- zanieczyszczenia z kabin lakierniczych zostaną odprowadzona do wyrzutni usytuowanych na dachu budynku hali,
- do zasilania instalacji ogrzewania oraz instalacji technologicznych zostanie zastosowany olej opałowy lekki, a w razie doprowadzenia na teren inwestycji sieci gazowej – gaz ziemny,
- przegrody zewnętrzne (dachy, ściany zewnętrzne) w budynku hali zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem izolacyjności akustycznej nie niższej niż 37 dB(A),
- ograniczenie powstawania odpadów poprzez oszczędne używanie materiałów oraz wybieranie rozwiązań technologicznych generujących jak najmniejsze ilości odpadów,

- odpady wytworzone podczas prac serwisowych czy robót konserwacyjnych będą usuwane przez podmioty świadczące usługi (wytwórców odpadów),
- zaprojektowanie i wykonanie wyrzutni powietrza z urządzeń wentylacyjnych zlokalizowanych na dachach obiektów z tłumikami hałasu (jeśli ich zastosowanie będzie wymagane),
- wszystkie wyrzuty zanieczyszczeń technologicznych zostaną umieszczone na dachach budynków, co zapewni dobre warunki dyspersji zanieczyszczeń,
- źródłem ciepła i ciepłej wody użytkowej dla projektowanej hali utrzymaniowo – naprawczej - lekki olej opałowy,
- odprowadzanie wód opadowych z terenu inwestycji do zbiornika retencyjnego,
- wykonanie szczelnej posadzki hali myjni składów kolejowych (odpornej na działanie substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych), ze zorganizowanym odprowadzaniem ścieków do systemu ich podczyszczania,
- ścieki z myjni będą oczyszczane w oczyszczalni ścieków przemysłowych o obiegu zamkniętym, • miejsce magazynowania substancji chemicznych wykorzystywanych w procesie mycia oraz środków myjących będzie wyposażone w podłoże odporne na działanie substancji chemicznych,
- zastosowanie wodoszczędnych systemów i urządzeń myjących w myjni składów kolejowych.

**f) warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm. ) oraz obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c ww. ustawy:**

Zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 25 października 2021 r. znak: WOOS-I.4220.12590.2021.IP należy:

1. przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod względem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.

Zgodnie z opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu znak: WA.ZZŚ.5.435.1.459.2021.PD z dnia 18 lipca 2022 r. należy:

1. w przypadku stwierdzenia konieczności przebudowy urządzeń melioracji wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego,
2. na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia,
3. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zlokalizować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed potencjalnym wyciekami substancji ropopochodnych,
4. naprawy sprzętu i maszyn wykonywać poza placem budowy, jednakże w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu i maszyn na terenie budowy, czynności te wykonywać na utwardzonym podłożu,

5. na etapie budowy zorganizować miejsca zbierania odpadów ( utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi ),
6. materiały i surowce składować w sposób umożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód,
7. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia,
8. teren inwestycji wyposażyć w środki ( sorbenty ) do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych oraz ewentualnych odcieków z miejsc magazynowania odpadów,
9. prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, jednakże w przypadku konieczności wykonania odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; ograniczyć czas odwodnienia wykopu do minimum, ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane,
10. na etapie realizacji zainstalować myjki do mycia kół pojazdów wyjeżdżających z budowy ( stanowisko utwardzone ); ww. ścieki po podczyszczeniu z zawiesiny w osadniku odprowadzać do kanalizacji sanitarnej, na warunkach określonych przez zarządcę,
11. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich,
12. na etapie realizacji wodę na potrzeby budowlane oraz na cele socjalno – bytowe pobierać z sieci wodociągowej ( poprzez tymczasowe przyłącze ),
13. na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki socjalno – bytowe odprowadzać do kanalizacji sanitarnej ( poprzez tymczasowe przyłącze ),
14. prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
15. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi ( odkład ) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania,
16. na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wodę pobierać z sieci wodociągowej,
17. na etapie eksploatacji ścieki bytowe odprowadzać do kanalizacji miejskiej,
18. na etapie eksploatacji ścieki przemysłowe ( ze stanowisk naprawczych ) przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej podczyścić w osadnikach i separatorze substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych,
19. na etapie eksploatacji ścieki przemysłowe ( z akumulatorowni ) przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej poddać neutralizacji lub magazynować w zbiorniku bezodpływowym; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty,
20. na etapie eksploatacji ścieki ze zmywania posadzek ( w lakierni ) odprowadzać do zbiornika bezodpływowego; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty,

21. na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z dachów oraz terenów utwardzonych ( placów, dróg i parkingów ) odprowadzać do zbiornika retencyjnego, a następnie do rowu melioracyjnego – zgodnie z uzyskanym pozwoleniem wodnoprawnym; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzi w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód,
22. zastosować urządzenia podczyszczające ( osadnik zawieszin i separator substancji ropopochodnych ) dla wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych, na których mogą występować zanieczyszczenia,
23. zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających wody opadowe z terenów zanieczyszczonych w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych,
24. na etapie eksploatacji wody opadowe z odwodnień liniowych ( w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego ) po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzać do kanalizacji deszczowej,
25. wodę z mycia składów kolejowych ( krążącą w obiegu zamkniętych ) poddać oczyszczeniu w oczyszczalni ścieków przemysłowych ( wody obiegowej ); ewentualny nadmiar po oczyszczeniu odprowadzać do kanalizacji zewnętrznej,
26. wykonać szczelną posadzkę hali myjni składów kolejowych ( odpornej na działanie substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych ), ze zorganizowanym odprowadzeniem ścieków do systemu ich podczyszczania,
27. powierzchnię torowiska i posadzki hali wyposażyć w system zbierających wodę z procesu mycia ( nadmiar wody obiegowej odprowadzać do kanalizacji zewnętrznej ),
28. zastosować dwupłaszczowe zbiorniki magazynowania na olej opałowy, z monitoringiem przestrzeni między płaszczowej oraz wyposażone we wskaźniki napełniania,
29. miejsca magazynowania substancji chemicznych wykorzystywanych w procesie mycia oraz środków myjących, wyposażyć w podłoże odporne na działanie substancji chemicznych,
30. urządzenia podczyszczające ( separatory ) regularnie i terminowo poddawać czyszczeniu i konserwacji zgodnie z zaleceniami producenta,
31. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

**g) ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej, w tym ryzyka związane ze zmianą klimatu** - nie występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, gdyż planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku występowania poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ( Dz. U. z 2016 r. poz. 138 ).

Przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie aktywności tektonicznej, górniczej, terenie zalewowym itp. W związku z tym nie występuje ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej budowlanej. Rozwiązania projektowe planowanego przedsięwzięcia będą w całości uwzględniać zabezpieczenie przed skutkami potencjalnych zmian warunków klimatycznych o ewentualnego wystąpienia ekstremalnych zdarzeń atmosferycznych.

Analizowane przedsięwzięcie nie wiąże się z budową obiektów wrażliwych na działanie ekstremalnych czynników pogodowych.

Projektowane zabezpieczenia techniczne, magazynowe substancji w pomieszczeniach wewnątrz hal ( magazyny, warsztaty, pomieszczenia zaplecza malarni etc. ) utwardzenie podłoża w obrębie hal, zastosowanie uszczelnienia geomembraną w miejscach rozładunku oleju opalowego, przy zbiornikach podziemnych na olej opałowy, zastosowanie dwupłaszczyznowych zbiorników magazynowych na olej opałowy, a także systemy nadzoru nad funkcjonowaniem przedsięwzięcia skutecznie zabezpieczą środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.

Ponadto przedmiotowa inwestycja zostanie wykonana zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, z użyciem atestowanych materiałów, przy nadzorze inwestorskim nad wykonywanymi pracami.

**h) usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska** – przedsięwzięcie usytuowane jest poza wrażliwymi przyrodniczo terenami, a zwłaszcza obszarami wybrzeża, leśnymi, górkimi, wodno – błotnymi, oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych, objętych ochroną, w tym stref ochronnych wód podziemnych i ochrony zbiorników wód śródlądowych, przylegających do jezior, uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej, a także wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych, objętymi ochroną w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, wyznaczonych w trybie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ) oraz obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne, o dużej gęstości zaludnienia i na których standardy jakości powietrza zostały przekroczone.

**i) transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska** – planowane przedsięwzięcie ze względu na rodzaj i skalę zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie związane z możliwością transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.**

## UZASADNIENIE

W dniu 03.08.2021 r. „Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.”, 03 – 802 Warszawa, ul. Lubelska 26 w imieniu, której działa pełnomocnik Pan Daniel Maranda – Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o., 01 – 191 Warszawa, ul. Leszno 14 wystąpiły do Burmistrza Miasta Sochaczew z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel gmina Sochaczew.

Inwestycja będzie realizowana na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew.

### Zamierzone przedsięwzięcie w zakresie realizacji:

- instalacji do powierzchniowej obróbki substancji, przedmiotów lub produktów z zastosowaniem rozpuszczalników organicznych z wyłączeniem zmian tych instalacji polegających na wprowadzeniu ciągu technologicznego kontenerowych urządzeń odzysku rozpuszczalników zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- instalacji do naziemnego magazynowania: a) ropy naftowej, b) produktów naftowych, c) substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 rozporządzenia nr 1907/2006, niebędących produktami spożywczymi, d) gazów łatwopalnych, e) kopalnych surowców energetycznych innych niż wymienione w lit. a-d – inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 10 m<sup>3</sup> oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m<sup>3</sup>, a także niezwiązanych z dystrybucją instalacji do magazynowania stałych surowców energetycznych zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 37 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- zabudowy przemysłowej, w tym zabudowy systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowej wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą o powierzchni zabudowy nie „mniejszej niż: a) 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 3 tej ustawy, b) 1 ha na obszarach inne niż wymienione w lit. a zalicza się zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany,

- inwestycji polegającej na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone, w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zalicza się zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Przedsięwzięcie „bazowe” jakim jest zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą jest

klasyfikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ).

W związku z tym, że liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekraczała 10, to Burmistrz Miasta Sochaczew zgodnie z art. 49, art. 61 § 1 i 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego ( t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ) oraz art. 73 ust. 1 i art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm. ) obwieszczeniem z dnia 31.08.2021 r. znak: GOŚ.6220.6.2022 poinformował strony o wszczęciu postępowania w powyższej sprawie oraz o możliwości wnoszenia uwag i wniosków w terminie 14 dni od dnia doręczenia ww. pisma.

W terminie 14 dni od dnia wywieszenia ww. obwieszczenia do Urzędu Miejskiego w Sochaczewie nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski i skargi w powyższej sprawie.

W dniu 31.08.2021 r. pismem znak: GOŚ.6220.6.2021 wystąpiono do Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Architektury wm. z zapytaniem czy dla działek o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W tym samym dniu pismem znak: GOŚ.6220.6.2021 wystąpiono również do Wójta Gminy Sochaczew z zapytaniem czy dla działek o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W odpowiedzi na ww. zapytanie Wydział Gospodarki Przestrzennej i Architektury wm. pismem z dnia 02.09.2021 r. znak: GPA.6727.1.278.2021 poinformował, że dla ww. działek występuje sytuacja prawna braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W dniu 16.09.2023 r. do Urzędu Miejskiego w Sochaczewie wpłynęło zaświadczenie wydane przez Wójta Gminy Sochaczew z dnia 10.09.2021 r. znak PP.6727.475.2021 OR.5315.43.2021 informujące, że dla działek o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew nie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Burmistrz Miasta Sochaczew realizując procedury formalno - prawne pismem z dnia 20.09.2021 r. znak: GOŚ.6220.6.2021 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sochaczewie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnie o określenie zakresu raportu dla ww. inwestycji.

W odpowiedzi na ww. zapytanie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 25.10.2021 r. znak: WOOŚ-I.4220.1590.2021.IP wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie sekcji napraw i eksploatacji taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka – Parcel, gmina Sochaczew na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. J

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie stwierdził, że istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c ustawy o oś t.j.:

- przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod względem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.

W uzasadnieniu ww. postanowienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w ww. opinii stwierdził, że rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 14, 37 i 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ).

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na dostosowaniu zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka – Parcel, gmina Sochaczew na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew. Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję wynosi ok. 8,53 ha. Inwestycja będzie realizowana etapowo.

Z KIP wynika, że inwestycja będzie realizowana na działkach:

- nr ew. 1910/16 i 1910/18, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew,
- nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele, gmina Sochaczew.

Otoczenie inwestycji stanowią:

- od strony północnej – linia kolejowa E20 należąca do transeuropejskiej sieci kolejowej relacji Warszawa - Poznań – Terespol, a za nią tereny produkcyjno – usługowe,
- od strony zachodniej – tereny kolejowe,
- od strony południowej – inwestycja w trakcie realizacji polegająca na budowie hali serwisowej pojazdów kolejowych z magazynem, warsztatem, pomieszczeniami technicznymi i częścią biurowo – socjalną, dla której Starosta Sochaczewski dnia 04.03.2021 r. znak: AB.6740.1125.2020 wydał decyzję nr 155.2021 o pozwoleniu na budowę, a za nią tereny rolnicze i zadrzewione;
- od strony wschodniej – droga krajowa ( obwodnica Sochaczewa na nasypie ziemnym ), a za nią tereny rolnicze i sady.

Najbliższy budynek mieszkalny ( obiekt chroniony akustycznie ) to zabudowa mieszkaniowa położona w odległości około 200 m w kierunku wschodnim.

W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi i z torami odstawczymi, obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji takich jak m.in. kotłownia, zbiorniki na olej opałowy na potrzeby funkcjonowania kotłowni, kontener odłączników trakcyjnych, magazyn, stacja transformatorowa, zbiornik pożarowy, zbiornik retencyjny na wody opadowe, miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gazu, portiernia, parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych, pomost techniczny, zasieki, ogrodzenie terenu etc.

W hali znajdować się będą także pomieszczenia techniczne – m.in. sprężarkownia, węzeł cieplny, rozdzielnia elektryczna, akumulatorownia, garaż i pomieszczenia pomocnicze. Planowane są także pomieszczenia biurowe.

W zakres inwestycji wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.).

Ponadto w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zrealizowany zostanie układ torowy składający się z torów postojowo – odstawczych oraz komunikacyjnych. Tory grupy postojowo – odstawczej będą mieć łączną szacunkową długość użytkową ok. 3,5 km i odbywać się będzie na nich postój składów.

Na terenie inwestycji przewiduje się również:

- budowę budynku portierni,
- budowę budynku kotłowni,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę układu torowego wraz z odwodnieniem,
- budowę podczyszczalni ścieków technologicznych,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę sieci trakcyjnej wraz z odłącznikami sieci trakcyjnej,
- budowę 6 sztuk zbiorników na olej opałowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy,
- budowę zbiornika przeciwpożarowego o pojemności ok. 300 m<sup>3</sup>,
- budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych SN i nn wraz z budową kontenerowych odłączników trakcyjnych o szacunkowych wymiarach ok. 3 m x 5 m,
- budowę i przebudowę przyłączy: wodno – kanalizacyjnego, teletechnicznego, elektroenergetycznego i gazowego,
- budowę instalacji/sieci zewnętrznych: wodno – kanalizacyjnych, sprężonego powietrza, elektrycznych oraz przeciwpożarowych,
- budowę i przebudowę układu dróg wewnętrznych,
- budowę parkingu na około 100 miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- budowę parkingu na około 10 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych,
- rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- budowę zakładowego miejsca zbiórki złomu i gruzu.

Lakiernia będzie stanowić dwa identyczne stanowiska technologiczne obejmujące kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo - suszarnicze z pomieszczeniami obsługi w bezpośrednim sąsiedztwie. Komory lakierniczo - suszarnicze będą zlokalizowane na przedłużeniu kabin przygotowania do lakierowania ze śluzą rozdzielającą. W kabinach będą wykonywane kanały rewizyjne położone w osi torów umożliwiające prowadzenie prac pod pojazdem. Kabina lakiernicza posiadać będzie pięciostopniowy system filtracji.

Zestawienie powierzchni:

- powierzchnia działek przeznaczonych pod inwestycję	- około 85 292 m <sup>2</sup>
- powierzchnia projektowanych budynków	- około 27 647 m <sup>2</sup>
- powierzchnia układu torowego	- około 23 724 m <sup>2</sup>
- powierzchnia dróg i parkingów	- około 6 342 m <sup>2</sup>
- powierzchnia zbiorników retencyjnych i p.poż.	- około 464 m <sup>2</sup>
- pozostała powierzchnia terenu przewidywana do przekształcenia w ramach inwestycji	- około 23 824 m <sup>2</sup> .

Przedmiotowa inwestycja będzie obiektem całorocznym, przystosowanym do pracy 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w trybie tryzmianowym. Przewidywane zatrudnienie wynosić będzie około 300 pracowników.

Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych z obu hal będą podczyszczane w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki przemysłowe z akumulatorowni przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej zostaną poddane neutralizacji, bądź będą magazynowane w zbiorniku bezodpływowym. Ścieki ze

zmywania posadzek w lakierni gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane przez uprawnione podmioty w celu ich zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wody opadowe i roztopowe z dachów obiektów oraz z placów, dróg i parkingów będą odprowadzane do projektowanego zbiornika retencyjnego pełniącego także funkcję zbiornika na cele p.poż. Przed odprowadzeniem ww. wód do zbiornika zostaną one podczyszczone w osadnikach zawieszin i w separatorach substancji ropopochodnych.

Woda z mycia składów ( krążąca w obiegu zamkniętym ) zostanie poddana oczyszczaniu w specjalnie do tego zaprojektowanym systemie – oczyszczalni ścieków przemysłowych ( wody obiegowej ) o wydajności około 100 dm<sup>3</sup>/min. Powierzchnia torowiska i posadzki hali myjni będzie szczelna i wyposażona w system zbierający wodę z procesu mycia i odprowadzający ją do oczyszczalni. Z KIP wynika, że kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo – suszarnicze zostaną wyposażone w centrale wentylacyjne wraz z wielostopniowym systemem filtracji zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia z kabin lakierniczych zostaną odprowadzone do wyrzutni usytuowanych na dachu budynku hali.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. ( t. j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1098 ). Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar Puszcza Kampinoska PLC 140001 znajduje się w odległości ok. 10,0 km od planowanej inwestycji.

Roślinność terenu inwestycji jest silnie przekształcona. Największe powierzchnie porasta roślinność synantropijna. Bezwzględny dominantą jest zbiorowisko budowane przez łany północnoamerykańskich gatunków nawłoci – późnej *Solidago gigantea* i kanadyjskiej *Solidago canadensis*. Nie wykazano obecności siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych w ramach Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono również gatunków roślin, grzybów i porostów chronionych prawem krajowym oraz uznanych za zagrożone. Inwentaryzowany obszar, ze względu na znaczny stopień przekształcenia nie przedstawia większej wartości przyrodniczej z punktu widzenia ochrony szaty roślinnej.

W zakresie fauny również teren należy uznać za przeciętny. Inwestycja zlokalizowana jest w krajobrazie silnie przekształcony antropogenicznie. Zbiorowiska można zaliczyć do klasy zbiorowisk terenów ruderalnych. Charakter i struktura zbiorowisk roślinnych, na działkach inwestycyjnych, w wysokim stopniu ogranicza potencjalną możliwość występowania gatunków cennych w przyszłości. Ubogie i proste zbiorowiska wykazane w obrębie terenu inwestycji porastające najpospolitszymi gatunkami roślin, nie wykazują potencjału do zajmowania tych gruntów na gatunki cenne. Uwzględniając bardzo niską wartość i wskaźnik bioróżnorodności wykazanych zbiorowisk roślinnych, stwierdza się nie nastąpi negatywne oddziaływanie na wykazaną szatę roślinną terenu inwestycji. Ponadto, przedmiotowa inwestycja nie wymaga naruszenia i przekształcenia siedlisk naturalnych, bądź półnaturalnych, czy zajęcia siedlisk wrażliwych będących potencjalnym miejscem występowania gatunków chronionych.

Przedmiotowy teren nie wykazuje cech siedlisk naturalnych i półnaturalnych mogących stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami – ptasią i siedliskową.

W związku z powyższym uznano, że przedmiotowa budowa nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz, że nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie będzie konieczne a także, że nałożone warunki zminimalizują oddziaływanie przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację, a także założenia przedstawione w KIP realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność ww. obszaru Natura 2000, a tym samym na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w istotny

sposób do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. W rejonie oddziaływania inwestycji nie występują siedliska łąkowe.

Jednocześnie w myśl art. 64 ust. 3a w sentencji postanowienia wskazano na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków. Z uwagi na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie terenów rolnych nałożono warunek nr 1. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt ( Dz. U. poz. 2183, ze zm. ), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. W przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory muszą być spełnione koniecznie wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogi związane z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska. Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny.

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, wyrażono opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Podobne stanowisko zajęło Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu, 99 – 400 Łowicz, ul. Ekonomiczna 6, który w piśmie z dnia 18.07.2022 r. znak: WA.ZZŚ.5.435.1.459.2021.PD wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa sekcji napraw i eksploatacji taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka – Parcel, w gminie Sochaczew.” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ponadto ww. organ wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b ustawy ooś z uwzględnieniem następujących elementów:

1. w przypadku stwierdzenia konieczności przebudowy urządzeń melioracji wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego,
2. na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
3. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zlokalizować na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed potencjalnym wyciekami substancji ropopochodnych,
4. naprawy sprzętu i maszyn wykonywać poza placem budowy, jednakże w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu i maszyn na terenie budowy, czynności te wykonywać na utwardzonym podłożu,
5. na etapie budowy zorganizować miejsca zbierania odpadów ( utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi ),

6. materiały i surowce składować w sposób umożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód,
7. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia,
8. teren inwestycji wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych oraz ewentualnych odcieków z miejsc magazynowania odpadów,
9. prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, jednakże w przypadku konieczności wykonania odwodnień wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; ograniczyć czas odwodnienia wykopu do minimum, ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane,
10. na etapie realizacji zainstalować myjki do mycia kół pojazdów wyjeżdżających z budowy ( stanowisko utwardzone ); ww. ścieki po podczyszczeniu z zawiesiny w osadniku odprowadzać do kanalizacji sanitarnej, na warunkach określonych przez zarządcę,
11. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich,
12. na etapie realizacji wodę na potrzeby budowlane oraz na cele socjalno – bytowe pobierać z sieci wodociągowej ( poprzez tymczasowe przyłącze ),
13. na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki socjalno – bytowe odprowadzać do kanalizacji sanitarnej ( poprzez tymczasowe przyłącze ),
14. prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
15. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi ( odkład ) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania,
16. na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wodę pobierać z sieci wodociągowej,
17. na etapie eksploatacji ścieki bytowe odprowadzać do kanalizacji miejskiej,
18. na etapie eksploatacji ścieki przemysłowe ( ze stanowisk naprawczych ) przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej podczyścić w osadnikach i separatorze substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych,
19. na etapie eksploatacji ścieki przemysłowe ( z akumulatorowni ) przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej poddać neutralizacji lub magazynować w zbiorniku bezodpływowym; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty,
20. na etapie eksploatacji ścieki ze zmywania posadzek ( w lakierni ) odprowadzać do zbiornika bezodpływowego; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty,
21. na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z dachów oraz terenów utwardzonych ( placów, dróg i parkingów ) odprowadzać do zbiornika retencyjnego, a następnie do rowu melioracyjnego – zgodnie z uzyskanym pozwoleniem wodnoprawnym; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód,
22. zastosować urządzenia podczyszczające ( osadnik zawieszin i separator substancji ropopochodnych ) dla wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych, na których mogą występować zanieczyszczenia,

23. zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających wody opadowe z terenów zanieczyszczonych w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych,
24. na etapie eksploatacji wody opadowe z odwodnieni liniowych ( w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego ) po podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzać do kanalizacji deszczowej,
25. wodę z mycia składów kolejowych ( krążącą w obiegu zamkniętych ) poddać oczyszczeniu w oczyszczalni ścieków przemysłowych ( wody obiegowie ); ewentualny nadmiar po oczyszczeniu odprowadzać do kanalizacji zewnętrznej,
26. wykonać szczelną posadzkę hali myjni składów kolejowych ( odpornej na działanie substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych ), ze zorganizowanym odprowadzeniem ścieków do systemu ich podczyszczania,
27. powierzchnię torowiska i posadzki hali wyposażyć w system zbierających wodę z procesu mycia ( nadmiar wody obiegowej odprowadzać do kanalizacji zewnętrznej ),
28. zastosować dwupłaszczkowe zbiorniki magazynowania na olej opałowy, z monitoringiem przestrzeni między płaszczkowej oraz wyposażone we wskaźniki napełniania,
29. miejsca magazynowania substancji chemicznych wykorzystywanych w procesie mycia oraz środków myjących, wyposażyć w podłoże odporne na działanie substancji chemicznych,
30. urządzenia podczyszczające ( separatory ) regularnie i terminowo poddawać czyszczeniu i konserwacji zgodnie z zaleceniami producenta,
31. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

Nałożone warunki realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia wynikają z potrzeby zapobiegania i ograniczania wprowadzenia zanieczyszczeń do wód i zapobiegania pogorszeniu ich stanu/potencjału w celu osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód zgodnie z przepisami art. 55 – 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne ( Dz.U. z 2021 r. poz.2233 t.j. ) zwanej dalej ustawą Prawo Wodne.

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie związanej z dostosowaniu zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew, w gminie Sochaczew na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/1 ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ) oraz 238/17 i 238/18 ( obręb 0007 Czerwonka Parcel). W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi i z torami odstawczymi, obiektów niezbędnych do funkcjonowania kotłowni, kontener odłączników trakcyjnych, magazyn, stacja transformatorowa, zbiornik pożarowy, zbiornik retencyjny na wody opadowe, miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gazu, portiernia, parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych, pomost techniczny, zasieki, ogrodzenie terenu etc. W zakres inwestycji wchodzi także budowa hali myjni szrotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.). W ramach inwestycji zostanie także dokonana przebudowa rowu melioracyjnego, którego przebieg koliduje z planowanym zagospodarowaniem terenu. Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję wynosi ok. 8,53 ha.

Główną formę obiektu stanowią będą dwie prostopadłościennymi bryły z przylegającymi przybudówkami i łącznikiem. W skład hali o układzie wielonawowym ( wielomodułowym ) wchodzić będą m.in.: cześć, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne oraz lakiernię i śrutownię z przybudówką administracyjno – socjalną i magazynową o szacunkowych wymiarach oraz łącznik z zabudową przesuwnicą.

Na główną konstrukcję nośną składać się będą słupy żelbetowe, prefabrykowane ze wspornikami pod stalowe belki podsuwnicowe, zamocowane w monolitycznych stopach żelbetowych i przegubowo połączone ze stalowym wiązaniem kratowym. Przykrycie dachu i obudowa ścian typowymi, systemowymi płytami warstwowymi z rdzeniem bądź zastosowanie dachu o konstrukcji żelbetowej. Na dachu hali utrzymaniowo - naprawczej ( opcjonalnie ) mogą zostać zainstalowane panele fotowoltaiczne o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 25 080 m<sup>2</sup>. Instalacja ww. paneli nie jest obligatoryjna – jest uzależniona od dostępnych środków finansowych przez Inwestora lub możliwości uzyskania dofinansowania ich zakupu. Hala będzie wyposażona w konstrukcje nośne dla torowisk o nacisku 22,5 t/oś. Część torowiska zostanie wyposażona w kanał technologiczny o głębokości 1,4 m. W budynku są projektowane także pomieszczenia socjalne oraz część magazynowa. W hali znajdować się będą także pomieszczenia techniczne – m.in. sprężarka, węzeł cieplny, rozdzielnia elektryczna, akumulatorownia, garaż i pomieszczenia pomocnicze. Planowane są także pomieszczenia biurowe.

Ponadto w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zrealizowany zostanie układ torowy składający się z torów postojowo – odstawczych oraz komunikacyjnych. Tory grupy postojowo – odstawczej będą mieć łączną szacunkową długość użytkową ok. 3,5 km i odbywać się będzie na nich postój składów. Na obecnym etapie prac projektowych planuje się prace budowlane w obrębie torów o nr 301A, 302A, 301B, 302B, 304A, 305A, 304B, 305B, 306A do 311A 306B do 311B, 312B, 313B.

Hala myjni szczotkowej będzie posiadała powierzchnię zabudowy wynoszącą ok. 1 680 m<sup>2</sup>, powierzchnię użytkową ok. 1 100 m<sup>2</sup>, a kubaturę ok. 8 200 m<sup>3</sup>. Szacunkowe wymiary budynku myjni: długość – ok. 110 m; szerokość – ok. 8,5 m – 13,5 m ( w części z pomieszczeniami technicznymi ), wysokość – ok. 8,5 m.

Hala myjni będzie przystosowana do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, lokomotyw i wagonów osobowych. Odbywać się tam ma przede wszystkim mycie z zewnątrz za pomocą samojezdnej automatycznej myjni szczotkowej, a ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów.

Projektowana jest hala o długości umożliwiającej obsługę w całości pięcioczłonowego elektrycznego zestawu trakcyjnego o długości do 100 m i umożliwiać ma jego samodzielny wjazd i wyjazd na projektowane w ramach inwestycji tory odstawcze. W obrębie hali myjni i w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdować się będą: zaplecze techniczne dla urządzeń peryferyjnych myjni i systemu odfekalania, magazyny w celu przechowywania materiałów eksploatacyjnych i środków do mycia oraz wyposażenia potrzebnego do funkcjonowania obiektu, zaplecze socjalno – gospodarcze dla pracowników obsługujących myjnię, niezbędna infrastruktura techniczna wewnętrzna i zewnętrzna i urządzenia budowlane umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu. Hala myjni zostanie wyposażona m.in. w instalacje energetyczne, wodno – kanalizacyjne, teletechniczne, wentylacji mechanicznej, grzewcze.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły na pograniczu jednolitych części wód powierzchniowych PLRW20002427299 Bzura od Rawki do ujścia. Dla JCWP Bzura od Rawki do ujścia stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występują presje: presja komunalna, niska emisja. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które nie są wystarczające, aby zredukować presję komunalną w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. W związku z powyższym wskazano również działania uzupełniające, obejmujące

( przeprowadzenie pogłębionej analizy presji w celu zaplanowania działań ukierunkowanych na redukcję fosforu ). W programie działań zaplanowano także działania weryfikacji programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200064, której stan chemiczny określono jako słaby, ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Wyżej wskazania JCWPd nie uzyskała odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Teren inwestycji znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 – „Subniecka warszawska”.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, w sentencji niniejszej opinii wprowadzono warunki dotycząco m.in. stosowania sprawnego technicznie sprzętu i urządzeń oraz ich garażowania na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi. Organizacja robót oraz zaplecza budowy będzie w sposób zabezpieczający grunt i wodę podziemną przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi m.in.: skład materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu będzie na terenie utwardzonym i szczelnym podłożu. W przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu na terenie budowy, czynności te będą wykonywane na utwardzonym miejscu, o podłożu zabezpieczonym przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego. W trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz instalacyjnych nie pojawi się konieczność odwodnienia terenu, nie będą prowadzone również roboty mogące wpływać na stan wód powierzchniowych i podziemnych. Jednakże, wprowadzono warunek, iż w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzone będą bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych. Ograniczony zostanie czas odwodnienia wykopów do minimum. Odprowadzenie wody będzie prowadzone w sposób zgodny z przepisami. Na etapie realizacji inwestycji ścieki powstawać będą w wyniku: zaspokojenia potrzeb socjalno – bytowych zatrudnionych na budowie osób, mycia kół pojazdów opuszczających teren budowy ( w celu zapobiegania wynoszenia gruntów z terenu budowy na drogi publiczne ), opadów atmosferycznych ( wody opadowe ).

Wszystkie ścieki bytowe będą odprowadzane do istniejącej kanalizacji sanitarnej poprzez tymczasowe przyłącze. Zakłada się, że mycie odbywać się będzie na wydzielonym stanowisku, utwardzonym, zlokalizowanym na terenie placu budowy. Prognozowana maksymalna ilość ścieków powstających podczas tych czynności wyniesie ok. 3 m<sup>3</sup>/d. Ścieki te będą po podczyszczeniu z zawiesiny w osadniku odprowadzane do istniejącej kanalizacji sanitarnej, na warunkach określonych przez jej zarządcę. W trakcie prac budowlanych nie będą stosowane urządzenia służące gospodarowaniu wodami opadowymi. Wody opadowe odprowadzane będą do gruntu ( na terenie własnym inwestora ).

Woda pobierana będzie z istniejącej w rejonie inwestycji sieci wodociągowej ( poprzez tymczasowe przyłącze ). Na terenie planowanego przedsięwzięcia powstawać będą następujące rodzaje ścieków: bytowe ( potrzeby bytowe pracowników ), przemysłowe, wody opadowe. Dostawy wody na potrzeby bytowe pracowników hali utrzymaniowo – naprawczej będą realizowane z istniejącej sieci wodociągowej. Ilość ścieków bytowych powstających w myjni składów wynosić będzie ok. 10 m<sup>3</sup>/dobę. Odbiornikiem tych ścieków będzie kanalizacja

sanitarna. Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych z hali utrzymaniowo – naprawczej ( w hali serwisowej nie będą powstawały ścieki przemysłowe ) w szacunkowej ilości ok. 600 m<sup>3</sup>/rok będą podczyszczane w osadnikach i w separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki przemysłowe z akumulatorami przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej zostaną poddane neutralizacji, bądź będą magazynowane w zbiorniku bezodpływowym. Ścieki ze zmywania posadzek w lakierni gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane przez uprawnione podmioty w celu ich zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami. W trakcie mycia składów kolejowych powstawać będą ścieki przemysłowe. Stosowany będzie zamknięty obieg zużytej wody, z wykorzystaniem podczyszczalni ścieków przemysłowych. Oczyszczone ścieki będą z powrotem kierowane do obiegu myjącego. Proces technologiczny wymaga, aby woda czysta była uzupełniana w ilości 1,2 m<sup>3</sup>/l skład ( dla potrzeb płukania i woskowania oraz wytworzenia wody demi ). W związku z tym taka sama ilość oczyszczonych ścieków przemysłowych będzie doprowadzana do kanalizacji sanitarnej. Inwestor uzyska pozwolenie wodnoprawne na wprowadzenie do urządzeń kanalizacyjnych podczyszczonych ścieków przemysłowych. Woda z mycia składów ( krążąca w obiegu zamkniętym ) zostanie poddana oczyszczaniu w specjalnie do tego zaprojektowanym systemie – oczyszczalni ścieków przemysłowych ( wody obiegowej) o wydajności ok. 100 dm<sup>3</sup>/min. Powierzchnia torowiska i posadzki hali myjni będzie szczelna i wyposażona w system zbierający wodę z procesu mycia – odprowadzając ją do oczyszczalni. W oczyszczalni nastąpi mechaniczne oczyszczenie zawiesin oraz separacja substancji ropopochodnych. W kolejnym etapie nastąpi wytrącenie i flotacja emulsji zawierającej pozostałe zanieczyszczenia chemiczne i biologiczne. Nadmiar wody obiegowej będzie odprowadzany do kanalizacji zewnętrznej.

Parametry ścieków podczyszczonych będą zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wody opadowe i roztopowe z dachów i obiektów oraz z placów, dróg i parkingów będą odprowadzane do projektowanego zbiornika retencyjnego ( o szacunkowej pojemności ok. 300 m<sup>3</sup> ) pełniącego także funkcję zbiornika retencyjnego na cele p.poż. Przed odprowadzeniem ww. wód do zbiornika zostaną one podczyszczone w osadnikach zawiesin i w separatorach substancji ropopochodnych. Objętość zbiornika, do którego odprowadzane będą wody deszczowe zapewni także retencjonowanie tych wód przed odprowadzeniem do odbiornika – rowu melioracyjnego. Odprowadzenie wód odbywać się będzie na podstawie zgody wodnoprawnej. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się ułożenie geomembrany ( zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym przenikaniem substancji zanieczyszczających ) w miejscach rozładunku oleju opałowego. Wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. Przeglądy oraz ewentualne opróżnianie separatora i usuwanie odpadów ropopochodnych będzie wykonywana przez wyspecjalizowane firmy. Odpady powstałe w trakcie funkcjonowania obiektu będą zbierane i magazynowane do czasu przekazania ich odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia. Tymczasowe magazynowanie odpadów będzie się odbywać do czasu uzbierania odpowiedniej masy odpadów do przekazania. Odpady po zebraniu ich odpowiednich ilości będą przekazywane do przetworzenia i unieszkodliwienia odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych powyżej nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły ( Dz. U. z 2016 r. poz.1911 ze zm.)

Planowana inwestycja położona jest poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych a także poza obszarami wodno – błotnymi oraz innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych, w tym siedliskach łągowych oraz ujściu rzek.

Analizując treść wniosków i załączników ustalono, że planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Klimatu i Środowiska w dniu 22.10.2020 r. oraz ze Studiów Ochrony Przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy Prawo wodne.

Na podstawie informacji zawartej w KIP można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie, zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji, przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Również Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie w opinii sanitarnej z dnia 08.10.2021 r. znak: ZNS.712.2.10.2021.AM stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W uzasadnieniu opinii stwierdzono, że z przedstawionej karty informacyjnej wynika, że projektowane przedsięwzięcie polegało będzie na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel w gminie Sochaczew, zlokalizowanej w mieście i oraz w gminie Sochaczew, powiat sochaczewski, województwo mazowieckie. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie następujących działek ewidencyjnych: miasto Sochaczew ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ) - 1910/16, 1910/17, gmina Sochaczew ( obręb 0007 Czerwonka Parcele ) - 238/17, 238/18.

Inwestorem planowanego przedsięwzięcia jest firma Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Lubelskiej 26, 03 – 802 Warszawa. Inwestycja jest planowana do realizowania z wykorzystaniem środków UE.

Powierzchnia terenu planowanego przedsięwzięcia położona jest na terenie miasta Sochaczew i wynosić będzie ok. 52 615 m<sup>2</sup>, a na terenie gminy Sochaczew – ok. 32 677 m<sup>2</sup>. W związku z powyższym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta Sochaczew.

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowanie zostanie w województwie mazowieckim, powiecie sochaczewskim, na następujących działkach ewidencyjnych nr: miasto Sochaczew ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ) - 1910/16, 1910/17, gmina Sochaczew ( obręb 0007 Czerwonka Parcele ) - 238/17, 238/18. Sąsiedztwo projektowanego przedsięwzięcia stanowią: od strony północnej – linia kolejowa E20 należąca do transeuropejskiej sieci kolejowej relacji Warszawa - Poznań – Terespol, a za nią projektowane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Sochaczew tereny produkcyjno – usługowe, od zachodu – tereny kolejowe, od południa – realizowana inwestycja polegająca na budowie hali serwisowej pojazdów kolejowych z magazynem, warsztatem, pomieszczeniami technicznymi i częścią biurowo – socjalną, dla której Starosta Sochaczewski wydał decyzję nr 155.2021 o pozwoleniu na budowę znak: AB.6740.1125.2020 dnia 04.03.2021 r., a za nią - tereny rolnicze i zadrzewione; od wschodu – droga krajowa ( obwodnica Sochaczewa na nasypie ziemnym ), a za nią tereny rolnicze i sady. Najbliższy budynek mieszkalny ( obiekt chroniony akustycznie) to zabudowa mieszkaniowa położona w odległości około 200 m w kierunku wschodnim. W odległości ok. 50 m na północ znajduje się zamieszkały budynek, jednakże z uwagi na jego

położenie na terenach kolejowych nie jest on kwalifikowany jako obiekt podlegający ochronie akustycznej.

Z przedłożonej KIP wynika, że planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel, gmina Sochaczew. Przedsięwzięcie będzie obiektem całorocznym, przystosowanym do pracy 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w trybie tryzmianowym. Projektowane zatrudnienie wyniesie ok. 300 pracowników.

W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi i z torami odstawczymi, obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji takich jak m.in. kotłownia, zbiorniki na olej opałowy na potrzeby funkcjonowania kotłowni, kontener odłączników trakcyjnych, magazyn, stacja transformatorowa, zbiornik pożarowy, zbiornik retencyjny na wody opadowe, miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gruzu, portiernia, parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych, pomost techniczny, zasieki, ogrodzenie terenu etc. W zakres inwestycji wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.). W ramach inwestycji zostanie także dokonana przebudowa rowu melioracyjnego, którego przebieg koliduje z planowanym zagospodarowaniem terenu. Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zaprojektowane i wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję wynosi ok. 8,53 ha.

Główną formę obiektu stanowią będą dwie prostopadłościennymi bryły z przylegającymi przybudówkami i łącznikiem. W skład hali o układzie wielonawowym ( wielomodułowym ) wchodzić będą m.in.: część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne. Bryła o szacunkowych wymiarach ( długość x szerokość x wysokość ) – ok. 104,0 x 108,0 x 13 m, z dwukondygnacyjną przybudówką o funkcji administracyjno – socjalnej i szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 108,0 x 9,0 m; część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne oraz lakiernię i śrutownię. Bryła o szacunkowych wymiarach (długość x szerokość x wysokość) – ok. 104,0 x 96,0 x 13,0 m, z przybudówką administracyjno – socjalną i magazynową o szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 96 x 9,0 m; łącznik z zabudową przesuwnicą o szacunkowych wymiarach ok. 92,0 x 42,0 x 9,0 m.

Na główną konstrukcję nośną składać się będą słupy żelbetowe, prefabrykowane ze wspornikami pod stalowe belki podsuwnicowe, zamocowane w monolitycznych stopach żelbetowych i przegubowo połączone ze stalowym więzaniem kratowym. Przykrycie dachu i obudowa ścian typowymi systemowymi płytami warstwowymi z rdzeniem bądź zastosowanie dachu o konstrukcji żelbetowej. Na dachu hali utrzymaniowo - naprawczej ( opcjonalnie ) mogą zostać zainstalowane panele fotowoltaiczne o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 25080 m<sup>2</sup>. Instalacja ww. paneli nie jest obligatoryjna – jest uzależniona od dostępnych środków finansowych przez Inwestora lub możliwości uzyskania dofinansowania ich zakupu. Hala będzie wyposażona w konstrukcje nośne dla torowisk o nacisku 22,5 t/oś. Część torowisk zostanie wyposażona w kanał technologiczny o głębokości 1,4 m.

W budynku są projektowane także pomieszczenia socjalne oraz część magazynowa. W hali znajdować się będą także pomieszczenia techniczne – m.in. sprężarkownia, węzeł cieplny, rozdzielnia elektryczna, akumulatorownia, garaż i pomieszczenia pomocnicze. Planowane są także pomieszczenia biurowe. Projektowane jest podłączenie do hali niezbędnych sieci infrastrukturalnych takich jak m.in.: przyłącze energetyczne, przyłącze wody do celów bytowych, technologicznych, przyłącze kanalizacji sanitarnej, przyłącze kanalizacji deszczowej.

Ponadto w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zrealizowany zostanie układ torowy składający się z torów postojowo – odstawczych oraz komunikacyjnych.

Tory grupy postojowo – odstawczej będą mieć łączną szacunkową długość użytkową ok. 3,5 km i odbywać się będzie na nich postój składów. Na obecnym etapie prac projektowych planuje się prace budowlane w obrębie torów o nr 301A, 302A, 301B, 302B, 304A, 305A, 304B, 305B, 306A do 311A, 306B do 311B, 312B, 313B.

Hala myjni szczotkowej będzie posiadała powierzchnię zabudowy wynoszącą (szacunkowo) ok. 1680 m<sup>2</sup>, powierzchnię użytkową ok. 1100 m<sup>2</sup>, a kubaturę ok. 8200 m<sup>3</sup>. Szacunkowe wymiary budynku myjni: długość – ok. 110 m; szerokość – ok. 8,5 m – 13,5 m (w części z pomieszczeniami technicznymi), wysokość – ok. 8,5 m.

Hala myjni będzie przystosowana do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, lokomotyw i wagonów osobowych. Odbywać się tam ma przede wszystkim mycie z zewnątrz za pomocą samojazdnej automatycznej myjni szczotkowej, a ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów. Projektowana jest hala o długości umożliwiającej obsługę w całości pięcioczłonowego elektrycznego zestawu trakcyjnego o długości do 100 m i umożliwiać ma jego samodzielny wjazd i wyjazd na projektowane w ramach inwestycji tory odstawcze. W obrębie hali myjni i w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdować się będą: zaplecze techniczne dla urządzeń peryferyjnych myjni i systemu odfekalniania, magazyny w celu przechowywania materiałów eksploatacyjnych i środków do mycia oraz wyposażenia potrzebnego do funkcjonowania obiektu, zaplecze socjalno – gospodarcze dla pracowników obsługujących myjnię, niezbędna infrastruktura techniczna wewnętrzna i zewnętrzna i urządzenia budowlane umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu. Hala myjni zostanie wyposażona m.in. w instalację energetyczne, wodno – kanalizacyjne, teletechniczne, wentylacji mechanicznej, grzewcze.

Oprócz ww. obiektów kubaturowych ( przemysłowych ) tj. budowy hali utrzymaniowo – naprawczej, hali myjni szczotkowej z infrastrukturą towarzyszącą, sieci infrastrukturalnych i układu torowego ( w tym torów odstawczych – tor 301 i 303 po 200 m długości każdy przy projektowanej hali utrzymaniowo – naprawczej, a także torów odstawczych torów przy myjni nr 502 i 503 o długościach 220 i 250 m ), na terenie planowanego przedsięwzięcia projektuje się jeszcze: budowę budynku portierni, budowę budynku kotłowni, budowę, przebudowę i rozbiórkę układu torowego wraz z odwodnieniem, budowę podczyszczalni ścieków technologicznych, budowę, przebudowę i rozbiórkę sieci trakcyjnej wraz z odłącznikami sieci trakcyjnej, budowę 6 sztuk zbiorników na olej opalowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy, budowę zbiornika przeciwpożarowego o pojemności ok. 300 m<sup>3</sup>, budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych SN i nn wraz z budową kontenerowych odłączników trakcyjnych o szacunkowych wymiarach ok. 3 m x 5 m, budowę i przebudowę przyłączy: wodno – kanalizacyjnego, teletechnicznego, elektroenergetycznego i gazowego, budowę instalacji/sieci zewnętrznych: wodno – kanalizacyjnych, sprężonego powietrza, elektrycznych oraz przeciwpożarowych, budowę i przebudowę układu dróg wewnętrznych, budowę parkingu na około 100 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, budowę parkingu na około 10 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych, rozbiórkę obiektów kubaturowych, budowę zakładowego miejsca zbiórki złomu i gruzu.

Wschodnia i południowa część terenu planowanej inwestycji jest obecnie niezabudowana. W części zachodniej występują budynki z układem torowym, a także urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Na terenie przeznaczonym pod projektowaną inwestycję zlokalizowane są m.in. budynek magazynowy, budynek stacji transformatorowej z zapleczem socjalno – magazynowym, budynek kontrolny, budynek rewidentów ( magazyn ), przepompownie ścieków, stacja transformatorowa, kontenery gospodarcze, parkingi, ogrodzenie. Na omawianym terenie

znajdują się następujące sieci infrastrukturalne: wodociąg, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, sieć elektroenergetyczna średniego i niskiego napięcia, sieć teletechniczna i inne.

W związku z realizacją planowanej inwestycji będą przeprowadzone prace rozbiórkowe. Zostaną rozebrane główne odcinki sieci infrastrukturalnych, kolidujące z projektowanym zagospodarowaniem terenu ( m.in. usunięta zostanie kolizja z liniami napowietrznymi SN 15 kV związana z budową hali utrzymaniowo – naprawczej ). W związku z wymaganym dojazdem do projektowanej hali utrzymaniowo – naprawczej poprzez istniejącą halę przeglądów P1 – P3 wykonane zostaną otwory w ścianie szczytowej hali dla zabudowy bram wjazdowych na przedłużeniu torów nr 110, 111, 113 i 116 wraz z przystosowaniem posadzki wewnątrz hali. Jednocześnie wymagane będzie rozebranie istniejących zbiorników oleju opałowego oraz obiektów sąsiadujących. Dla przeprowadzenia torów 106 i 107 do nowej hali położonej w północnej części analizowanego terenu wymagane będzie rozebranie budynku mieszkalnego ( kolejowego ). Ze względu na funkcję planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się stosowania technologii mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Stosowane będą typowe technologie realizacji obiektów przemysłowych, wielokrotnie sprawdzone w praktyce w trakcie budowy takich samych lub podobnych inwestycji w Polsce i za granicą. Budowa przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymaganiami prawnymi. Roboty ziemne będą prowadzone z zachowaniem ostrożności i przestrzegania przepisów BHP. Wszystkie prowadzone prace na etapie realizacji będą ograniczały się do terenu przedmiotowej inwestycji i nie będą oddziaływały na tereny działek sąsiednich. Wykonywane prace nie będą zaliczały się do robót ciężkich i nie będzie konieczne prowadzenie rozległych i wielkoskalowych robót ziemnych. Realizacja prac powierzona będzie specjalistycznym firmom, dysponującym odpowiednim sprzętem i personelem, posiadającym doświadczenie w prowadzeniu tego typu działalności. Wszelkie prace prowadzone będą przez wykwalifikowanych pracowników, poinformowanych o ewentualnych zagrożeniach środowiska, które mogą powstać w trakcie realizacji prac. Wykorzystane będą maszyny budowlane oraz pojazdy transportujące poszczególne części instalacji, dlatego też będą podjęte działania mające na celu zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych ( smarów, paliw, oleju ).

Wszystkie maszyny budowlane oraz pojazdy będą sprawdzane pod kątem sprawności i stanu technicznego, a przemyślany sposób prowadzenia prac budowlanych będzie miał na celu ograniczenie ilości przejazdów ciężkiego sprzętu, aby zminimalizować zagęszczenie i ugniatanie gruntu.

W związku z przedmiotową inwestycją uzyskano następujące decyzje administracyjne umożliwiające dokonanie wycinki drzew i krzewów z terenu omawianego przedsięwzięcia: dz. nr ewid. 19120/17 ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ): Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 9.11.2015 r. (GOŚ.6131.386.2015) – zezwolenie na usunięcia 100 m<sup>2</sup> krzewów różnych gatunków, rosnących na działkach 1910/18 i 1910/17 w terminie do 31.12.2016 r.; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 22.03.2016 r. (GOŚ.6131.40.2016) – zezwolenie na usunięcia 36 sztuk drzew: 16 sztuk gatunku klon, 8 sztuk gatunek topola, 11 sztuk gatunku wierzba, 1 sztuka gatunku śliwa ozdobna, rosnących na działkach 1910/18 i 1910/17 w terminie do 31.12.2016 r., oraz zobowiązanie do zastąpienia usuniętych drzew 55 sztukami drzew ozdobnych w terminie do dnia 31.05.2017 r.; odstąpienie od naliczenia i pobrania opłat za usunięcie drzew; poinformowanie Urzędu Miejskiego w Sochaczewie o wykonanych nasadzeniach do 30.06.2017 r., odmowa wydania zezwolenia na usunięcie 43 sztuk drzew: 9 sztuk gatunek brzoza, 7 sztuk gatunku klon, 23 sztuk gatunku wierzba, 3 sztuk gatunku topola, 1 sztuka gatunku dąb,; termin wykonania decyzji ( poinformowania Urzędu Miasta Sochaczew o dokonanych nowych nasadzeniach ) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 3.06.2016 r. ( GOŚ.6131.149.2016 ) – zezwolenie na usunięcie drzewa gatunek topola,

rosnącego na terenie działki 1910/17 w terminie do 31.12.2017 r. oraz zobowiązanie do zastąpienia usuniętego drzewa 3 sztukami drzew ozdobnych na terenie działki 1910/17 w terminie do dnia 31.05.2018 r. i poinformowanie Urzędu Miejskiego w Sochaczewie o wykonanych nasadzeniach do dnia 30.06.2018 r., termin wykonania decyzji ( poinformowanie Urzędu Miasta Sochaczewa o dokonanych nowych nasadzeniach ) – 30.08.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 9.07.2018 r. (GOŚ.6131.40.2016) – zmiana w części decyzji Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 22.03.2016 r. (GOŚ.6131.40.2016) na usunięcie 36 sztuk drzew, w ten sposób, że w punkcie 4 decyzji zmienia się datę ustalającą termin wykonania nasadzeń zastępczych 55 sztuk drzew ozdobnych z 31.05.2017 r. na 30.06.2020 r., termin wykonania decyzji ( poinformowanie Urzędu Miasta Sochaczewa o dokonanych nowych nasadzeniach ) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 9.07.2018 r. ( GOŚ.6131.149.2016 ) – zmiana w części decyzji Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 3.06.2016 r. (GOŚ.6131.149.2016) na usunięcie jednego trzypniowego drzewa gatunek topola rosnącego na działce 1910/17, w ten sposób, że w punkcie 3 decyzji zmienia się datę ustalającą termin wykonania nasadzeń 3 sztuk drzew ozdobnych z 31.05.2018 r. na 30.06.2020 r., termin wykonania decyzji ( poinformowanie Urzędu Miasta Sochaczewa o dokonanych nowych nasadzeniach ) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 28.10.2020 r. (GOŚ.6131.256.2020) – zezwolenie na usunięcia 5 sztuk drzew gatunku wierzba biała; dz. nr ew. 1910/16 ( obręb Sochaczew Wschód ); Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 15.02.2016 r. (GOŚ.6131.32.2016) zezwolenie na usunięcia 26 sztuk drzew: 15 sztuk gatunku akacja, 11 sztuk gatunku klon, rosnących na terenie działki 1910/16 w terminie do 31.12.2016 r., odmowa wydania zezwolenia na usunięcie 28 sztuk drzew: 18 sztuk gatunku klon, 6 sztuk gatunku akacja, 2 sztuk gatunku jesion, 1 sztuka gatunku dąb, 1 sztuka gatunku brzoza, zobowiązanie do zastąpienia usuniętych drzew 27 sztukami drzew ozdobnych ( gatunek klon kulisty, jarzębina, dąb czerwony ) do dnia 31.05.2017 r.; odstąpienie od naliczenia i pobrania opłat za usunięcie drzew; poinformowanie Urzędu Miejskiego w Sochaczewie o wykonanych nasadzeniach do 30.06.2017 r., termin wykonania decyzji (poinformowania Urzędu Miasta Sochaczew o dokonanych nowych nasadzeniach) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 19.01.2018 r. (GOŚ.6131.12.2018) zezwolenie na usunięcie 43 sztuk drzew: 3 sztuki gatunku topola, 7 sztuk gatunku topola osika, 21 sztuk gatunku klon, 8 sztuk gatunku akacja, 1 sztuka gatunku wiąz, 2 sztuki gatunku orzech włoski, 1 sztuka gatunku brzoza, w terminie do 31.12.2018 r., zobowiązanie do zastąpienia usuniętych drzew 43 sztukami drzew ozdobnych ( gatunek klon, jarzębina dąb lub lipa ) do dnia 31.05.2019 r.; odstąpienie od naliczenia i pobrania opłat za usunięcie drzew; poinformowanie Urzędu Miejskiego w Sochaczewie o wykonanych nasadzeniach do 30.06.2019 r., termin wykonania decyzji ( poinformowania Urzędu Miasta Sochaczew o dokonanych nowych nasadzeniach ) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 09.07.2018 r. (GOŚ.6131.12.2018) zmiana w części decyzji Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 19.01.2018 r. (GOŚ.6131.12.2018) na usunięcia 43 sztuk drzew poprzez zmianę daty ustalającej termin wykonania nasadzeń zastępczych 43 sztuk drzew ozdobnych z 31.05.2019 r. na 30.06.2020 r., termin wykonania decyzji ( poinformowanie Urzędu Miasta Sochaczewa o dokonanych nasadzeniach ) – 30.09.2022; Decyzja Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 28.10.2020 r. (GOŚ.6131.257.2020) - zezwolenie na usunięcie łącznie 10 sztuk drzew gatunków: topola włoska, wierzba biała, klon jesionolistny, orzech szary, brzoza brodawkowata, dz. nr ewid. 238/17 ( obręb 0010 Sochaczew Wschód ); Decyzja Wójta Gminy Sochaczew z dnia 23.02.2016 r. ( OŚ.6131.17.2016 ) zezwolenie na usunięcie 26 sztuk drzew z gatunku wierzba, 64 sztuk z gatunku topola osika, krzewów różnego gatunku na powierzchni 1000 m<sup>2</sup> rosnących na działkach o numerach 238/17, 238/18, 238/21, 238/23 w terminie do 31.12.2016 r. oraz odstąpienie od naliczenia i pobrania opłat za usunięcie drzew i krzewów.

Na terenie planowanej inwestycji przewidziana jest wycinka nielicznych pozostałych egzemplarzy drzew oraz krzewów kolidujących z inwestycją. W zamian za usuwany drzewostan są planowane nasadzenia zastępcze.

Z informacji zawartych w przedłożonej KIP wynika, że ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi ( w północnej części terenu ), obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji a także torów odstawkowych. W zakres przedsięwzięcia wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.).

Rozbudowa projektowanej hali serwisowej ( odrębne przedsięwzięcie ) niebędące przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, opis poglądowo w celu przedstawienia oddziaływań skumulowanych omówionych w dalszej części opracowania ). W planowanej hali serwisowej położonej na południe od terenu przedmiotowej inwestycji prowadzona będzie działalność polegająca na przeglądach i naprawie EZT typu FILTR CE. Docelowo w hali odbywać się będzie ok. 660 przeglądów składów kolejowych w ciągu roku. Wykonywane będą naprawy mechaniczne, wymiana części etc. Nie projektuje się w tej hali lakierni ani malarni.

W odniesieniu do hali utrzymaniowo – naprawczej moduł A1.1 będzie zapewniał wykonywanie przeglądów P31 oraz wykonywanie napraw doraźnych i regulacji na wszystkich pojazdach taboru. Pozostałe moduły tj. A6, B6, A10 i B12 dedykowane będą tylko do napraw poziomu P42 i P53. Planuje się wykonanie przeglądów i naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych, spalinowych autobusów szynowych oraz lokomotyw elektrycznych. Planowana maksymalna przepustowość hali wynosi: przeglądy P3 – ok. 140 rocznie; naprawy P4 – ok. 78 rocznie; naprawy P5 – ok. 16 rocznie. Na stanowiska A6 ( 2 moduły ) i B6 ( 2 moduły ) realizowana będzie naprawa nadwozi ( pudeł ) pojazdów ( taboru ). Na tych stanowiskach odbywać się będzie częściowy demontaż i montaż podzespołów oraz urządzeń znajdujących się w pudle pojazdów. Wykonywanie będzie również rozłączenie członów pojazdu oraz wywiązanie pudła od wózków. Prowadzony będzie także demontaż pozostałych urządzeń z pudła pojazdu, czyszczenie i naprawa całego wnętrza wraz z wyłożeniami, naprawa lub wymiana uszkodzonych wiązek kablowych, naprawa lub wymiana uszkodzonych elementów instalacji pneumatycznej oraz montaż urządzeń po naprawie. Na stanowisku uruchomienia ( tor uruchomieniowy – moduł A4.1 ) będzie przeprowadzana diagnostyka kompletnego pojazdu po naprawie wszystkich jego podzespołów ( po wcześniejszym połączeniu ze sobą członów ), współpraca wzajemna członów pojazdu oraz odbiór pracy i współpracy poszczególnych podzespołów przez uprawniony personel. Oprócz diagnostyki układów wewnętrznych pojazdu, na stanowisku uruchomieniowym, będzie sprawdzane wyważanie pojazdu ( regulacja nacisków kół na tor ) oraz w razie potrzeby wykonywana będzie regulacja. W module A1.1 zlokalizowane jest pole odkładcze dla wózków i zestawów kołowych, stanowiące pole odkładcze dla naprawionych wózków i zestawów kołowych. Po wykonanej naprawie pudła i wstępnym przygotowaniu pod malowanie poszczególne człony są transportowane za pomocą przesuwnic na stanowisko malowania i przygotowania powierzchni pod malowanie ( śrutowni – moduł A10 ). W module tym będzie się znajdowało także zaplecze techniczne śrutowni.

Elementem łączącym nawy hali naprawczej pudeł oraz malarni będzie hala przesuwnic. Przesuwnica będzie służyła do transportowania pudeł oraz wózków pojazdów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami. Po wywiązaniu pojazdu, wózki będą transportowane na przesuwnicę, a dalej na pola odkładcze, skąd będą wywożone do naprawy w ramach kooperacji. Szerokość przesuwnic będzie pozwalała na transportowanie pudeł o długości do 30 metrów. Transport pudeł pojazdów, pomiędzy stanowiskami lakierni oraz przygotowalni do malowania ( moduł B12 ) również odbywał się będzie za pomocą przesuwnic. Wciąganie pudeł na

przesuwнице będzie się odbywało za pomocą wózków technologicznych i przeciągarek linowych.

Lakiernia będzie stanowić dwa identyczne stanowiska technologiczne obejmujące kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo - suszarnicze z pomieszczeniami obsługi w bezpośrednim sąsiedztwie. Komory lakierniczo - suszarnicze będą zlokalizowane na przedłużeniu kabin przygotowania do lakierowania za śluzą rozdzielającą. W kabinach będą wykonane kanały rewizyjne położone w osi torów umożliwiające prowadzenie prac pod pojazdem. Schody, podłoga i ściany kanałów będą wykonane z materiałów wodoodpornych i łatwo zmywalnych. W podłodze kanałów będą wykonane wpusty umożliwiające odpływ wody. W bezpośrednim sąsiedztwie komór lakierniczych znajdować się będą pomieszczenia z magazynem materiałów lakierniczych, w tym farb i lakierów. W pomieszczeniach będą stanowiska do przygotowania materiałów lakierniczych jak również do mycia narzędzi. W lakierni planowane jest wykonywanie jednocześnie prac przygotowawczych i lakierniczych pojedynczych członów zespołów trakcyjnych, lokomotyw oraz wagonów. Lakiernia będzie posiadała dwa komplety oddzielonych od siebie niezależnych komór rozdzielonych od siebie śluzami komunikacyjnymi. Pierwsze przeznaczone mają być do prac przygotowawczych, a drugie do prac lakierniczo – suszarniczych.

Kabiny przygotowania do lakierowania i lakierniczo – suszarnicza posiadać będą własny niezależny system wentylacji, niezależny od układu wentylacyjnego hali, w której mają się znajdować. W lakierni oddzielnie dla komory przygotowawczej i lakierniczo – suszarniczej będzie zastosowana wentylacja grzewczo – nawiewna – wyciągowa zapewniająca odpowiednią ilość wymian powietrza oraz spełniająca wymagania odnośnie regulacji prawnych w zakresie ochrony powietrza itp., w szczególności spełniać normę PN- EN13355 „Urządzenia malarskie – Kabiny zespolone – Wymagania bezpieczeństwa”. System wentylacyjno – grzewczy będzie w odpowiednim tempie dostosowywał się do aktualnego procesu technologicznego.

W obiekcie ( lakiernia + przygotowalnia powierzchni + pomieszczenie magazynowo-przygotowawcze wyrobów malarskich ) będzie zainstalowany system detekcji stężeń par rozpuszczalników, który będzie ściśle powiązany z pracą urządzeń technologicznych w tych pomieszczeniach i systemem alarmowym obiektu.

Komora kabiny będzie pomieszczeniem szczelnym o szacunkowych wymiarach wewnętrznych – ok. 32 m x 6 m x 7 m. Centrale wentylacyjne grzewczo – nawiewowo – wyciągowe z komorami filtracyjnymi o następujących parametrach i wyposażeniu: wydajność wentylacji min. 64 000 m<sup>3</sup>/h przy sprężu 300 Pa, moc elektryczna silników 3 x 11 kW, palniki olejowe ( gazowe ) 2- stopniowe o mocy grzewczej ok. 380 kW, wymienniki ciepła ze stali nierdzewnej o sprawności min. 85%, komplet filtrów: filtr wstępny kieszeniowy – klasa filtracji EU3, filtr końcowy kieszeniowy – klasa filtracji EU4, filtr węglowy – wymienny wkład węgla aktywnego w ilości ok. 650 kg; system recyrkulacji powietrza w fazie suszenia na poziomie od 70% do 95%, sterowanie wszystkich przepustnic powietrznych i klap recyrkulacji powietrza siłownikami pneumatycznymi, rekuperator – krzyżowy wymiennik ciepła o sprawności min. 40% z zamontowanym filtrem wstępnym przed rekuperatorem oraz z systemem rekuperacji bypass.

Kanały wentylacyjne dla powietrza powrotnego prowadzone wzdłuż ścian na zewnątrz komory. Czerpanie powietrza i wyrzutnie zlokalizowane nad centralnymi wentylacjami ponad dachem. Mobilne samobieżne podesty robocze ( po jednym na stronę) umożliwiające pracę do wysokości 5 m oraz swobodne wejście na dach. Mobilny podest w kanale umożliwiający malowanie podwozia dla różnych wysokości. Pięciostopniowy system filtracji: filtr wstępny kieszeniowy – umieszczony w centrali przygotowania powietrza przed rekuperatorem, filtr sufitowy – umieszczony wewnątrz kabiny lakierniczej, pod zadaszeniem w specjalnych ramach umożliwiających ich szybko i łatwo wymianę, filtr podłogowy lub labiryntowy – umieszczony wewnątrz kabiny lakierniczej pod okratowaniem podłogowym, w kanałach wyciągowych

powietrza przygotowanych w posadzce hali, filtr końcowy kieszeniowy, filtr końcowy węglowy.

Czujniki dolnej granicy wybuchowości (DGW) za nastawą alarmową na 25% DGW, zostaną zamontowane w kanale odprowadzającym zanieczyszczone powietrze z kabiny, przed filtrami węglowymi i odcinającego dopływ sprężonego powietrza do pistoletów lakierniczych. W przypadku przekroczenia tego poziomu i uruchamiający przewietrzenie z pełną wydajnością we wszystkich strefach.

Kontrola i regulacja ciśnienia panującego w kabinie lakierniczej będzie odbywała się w sposób automatyczny za pośrednictwem odpowiednich czujników ciśnienia, układu sterowania oraz falowników. Zalecane jest utrzymywanie minimalnego nadciśnienia w kabinie. Zastosowane filtry będą umieszczane i zamontowane w sposób umożliwiający ich łatwą wymianę. W sąsiedztwie kabin lakierniczych znajdować się będą pomieszczenia pomocnicze dla lakierni przeznaczone do przechowywania materiałów lakierniczych, narzędzi oraz środków do utrzymywania czystości w kabinach przygotowania i lakierowania. Dodatkowo pomieszczenia mają być wyposażone w: myjkę do pistoletów lakierniczych i pompy, wanny zlewce, regały na materiały lakiernicze, stoły do przygotowania materiałów lakierniczych, pojemniki na odpady lakiernicze, zbiornik podziemny na odpady po myciu posadzek z instalacją. W pomieszczeniach tych zastosowany będzie system monitorowania stężenia par rozpuszczalników, uruchamiający wentylację awaryjną w przypadku uzyskania stężenia przekraczającego 10% DGW (ze względu na miejsce pracy w procesie przygotowania lakierów oraz innych czynności w tym pomieszczeniu).

W przeliczeniu na człon zespołu trakcyjnego o długości 20 m, naprawiany w całości, rocznie wykonywane będą renowacje ok. 450 pojazdów. Maksymalna praca lakierni 5 dni w tygodniu w systemie 3 zmianowym.

Wewnątrz pomieszczeń pomocniczych obsługujących halę utrzymaniowo – naprawczą zlokalizowane mają być: warsztat mechaniczny, warsztat pneumatyczny, warsztat elektryczny i elektroniczny oraz pozostałe niezbędne warsztaty specjalistyczne oddzielone od siebie lekką zabudową modułową. Wyposażeniem warsztatu działu mechanicznego będą maszyny i urządzenia niezbędne do wykonywania nowych lub regeneracji zdemontowanych elementów, takich jak tulejki, sworznie, wałki, uszkodzone elementy konstrukcji pudła itp. Dodatkowo warsztat mechaniczny ma być wyposażony w stanowiska badań charakterystyki zderzaków oraz badań wytrzymałościowych części i zespołów urządzeń ciągowych.

Wyposażeniem warsztatu elektrycznego i elektronicznego będą stanowiska dedykowane do naprawy, sprawdzania aparatury, urządzeń elektrycznych i elektronicznych jak również przygotowywanie wiązek elektrycznych dla naprawianych pojazdów. Wyposażeniem warsztatu pneumatycznego będą stanowiska dedykowane do naprawy i sprawdzania aparatury układu pneumatycznego i hamulcowego.

W innych niż wymienione powyżej warsztatach specjalistycznych będą wykonywane drobne naprawy podzespołów pojazdów, tj.: naprawa drzwi i okien, wyłożeń wewnętrznych pojazdów oraz laminatów, a także naprawa tapicerki poszycia siedzisk foteli oraz naprawa foteli. Do tego celu konieczna będzie maszyna do szycia, stoły robocze oraz narzędzia ręczne.

W ramach planowanej inwestycji projektuje się również stanowiska sprawdzające i kontrolne baterii akumulatorów zapewniających czyszczenie, pomiar poziomu elektrolitu, pomiar napięcia, pomiar rezystancji izolacji, test pojemności oraz formatowanie baterii akumulatorów. Przestrzeń akumulatorowni będzie podzielona na część czystą (dla składowania nowych baterii oraz zregenerowanych gotowych do montażu na pojeździe), część brudną (w której magazynowane będą baterie zdemontowane z pojazdów i przeznaczone do rewizji) oraz część regeneracyjną (w której dokonywane będą naprawy i regenerację baterii). Dodatkowo w pomieszczeniu akumulatorowni projektuje się stanowisko pomiarowe oraz stanowisko ładowania. Przykładowe wyposażenie: stanowisko ładowania baterii (zasilanie

szyn prostownikowych akumulatorowni realizowane będzie przez urządzenia zlokalizowane w pomieszczeniu prostowników), stanowisko uzupełniania elektrolitu (stacjonarne lub mobilne), system przygotowywania oraz neutralizacji elektrolitu. Pomieszczenie garażu i warsztatu wózków transportowych i akumulatorowych wyposażone będzie w stanowiska postojowe, stanowiska do ładowania wózków elektrycznych oraz w stanowisko do konserwacji i drobnych napraw. W pomieszczeniu mają znajdować się niezbędne narzędzia i magazyn części eksploatacyjnych. Sprężone powietrze wytwarzane będzie w sprężarce bezolejowej chłodzonej powietrzem usytuowanej, w pomieszczeniu sprężarkowni. Pozbawione wilgoci sprężone powietrze będzie kierowane przez zbiornik wyrównawczy i filtry wstępny i dokładny do zakładowej instalacji sprężonego powietrza. Sprężarka będzie wytwarzała sprężone powietrze na potrzeby technologiczne dla hali naprawczej, warsztatów oraz malarni.

W zakresie planowanej inwestycji znajduje się także budowa kotłowni obsługującej halę naprawczą — utrzymaniową. W przypadku wykorzystania oleju opałowego kotłownia zasilana będzie przez usytuowane w jej pobliżu podziemne zbiorniki (6 szt. zbiorników na olej opałowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy). Między kotłownią a zbiornikami oleju znajdować się będzie plac manewrowy dla samochodów ciężarowych i cystern. Bezpośrednio do budynku kotłowni przylegać będzie wiata stanowiąca miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gruzu. Zbiornik pożarowy, do którego odprowadzane będą wody deszczowe będzie posiadać objętość umożliwiającą retencjonowanie wód opadowych. Wody deszczowe ze zbiornika p.poż. trafiać będą do rowu melioracyjnego. Na kanalizacji deszczowej zastosowane zostaną urządzenia zapewniające odpowiednią jakość ścieków zrzucanych do rowu (separator substancji ropopochodnych oraz osadniki zawieszin).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie podłączone do następujących sieci infrastrukturalnych: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, elektroenergetycznej, rurociągu oleju opałowego do zasilania kotłowni, teletechnicznej. Przedsięwzięcie zostanie podłączone do istniejącej i projektowanej sieci wodociągowej (wodociąg miejski). Sieć wodociągowa zasilac będzie instalację wody bytowej, instalację hydrantów p.poż. oraz ma być wykorzystywana dla potrzeb technologicznych i wodowania pojazdów. Projektowane obiekty zostaną podłączone do kanalizacji sanitarnej, do której będą odprowadzane ścieki bytowe oraz przemysłowe. Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych z obu hal będą podczyszczane w osadnikach i w separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki przemysłowe z akumulatorowni przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej zostaną poddane neutralizacji, bądź będą magazynowane w zbiorniku bezodpływowym. Ścieki ze zmywania posadzek w lakierni gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane przez uprawnione podmioty w celu ich zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wody opadowe i roztopowe z dachów obiektów oraz z placów, dróg i parkingów będą odprowadzone do projektowanego zbiornika retencyjnego pełniącego także funkcję zbiornika na cele p.poż. Przed odprowadzeniem ww. wód do zbiornika zostaną one podczyszczane w osadnikach odprowadzane będą wody deszczowe zapewni także retencjonowanie tych wód przed odprowadzeniem do odbiornika — rowu melioracyjnego. Odprowadzanie wód odbywać się będzie na podstawie zgody wodnoprawnej. Wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. W związku z wykorzystywaniem oleju opałowego na cele ogrzewania, wykonana zostanie instalacja olejowa umożliwiającą transport oleju ze zbiorników olejowych do budynku kotłowni, urządzeń technologicznych lakierni w hali serwisowej oraz hali utrzymaniowo – naprawczej. W przyszłości planowane jest podłączenie kotłowni do sieci gazowej średniego ciśnienia (Maksymalne Ciśnienie Robocze MOP < 0,5 MPa), jednakże będzie to możliwe dopiero po jej wybudowaniu przez operatora systemu dystrybucyjnego gazu.

Przedsięwzięcie będzie zasilane z sieci elektroenergetycznej średniego napięcia (15 kV — prąd zmienny), poprzez wykonanie linii kablowej doprowadzającej energię do stacji transformatorowej, a z niej lokalnymi liniami elektroenergetycznymi do poszczególnych obiektów. Projektowany układ trakcyjny będzie zasilany prądem stałym.

W hali myjni odbywać się będzie mycie z zewnątrz za pomocą samojezdnej automatycznej myjni szczotkowej, a także ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów. Obiekt przystosowany będzie do warunków środowiskowych związanych z całorocznym myciem pojazdów kolejowych, co oznacza w szczególności, że będzie on zdolny do mycia co najmniej 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych na dobę. Mycie odbywać się będzie za pomocą samobieżnej myjni szczotkowej o konstrukcji bramowej, wyposażonej w układ bramek natryskowych oraz szczotek do mycia ścian bocznych, czoła i tyłu pudła. Urządzenia będą sterowane komputerowo, wykrywać będą początek i koniec wagonu, a także dostosowywać prędkość przesuwu. Urządzenia myjni będą się przemieszczały po wykonanym dla nich układzie szyn. W czasie mycia pojazd będzie nieruchomy, a myjnia poruszać się będzie wzdłuż boków pociągu. Wzdłuż ścian po obydwu stronach hali zostaną wyznaczone ciągi komunikacyjne pieszo - jezdne umożliwiające swobodny dostęp do pociągu. Do mycia pudeł używana będzie woda z zamkniętego obiegu. Jako środki do mycia będą stosowane preparaty posiadające dopuszczenie do mycia taboru, ulegające biodegradacji, będące o charakterze neutralnym, zasadowym lub w ograniczonym zakresie - kwaśnym. Powstające po myciu ścieki, w tym piasek i zanieczyszczenia ropopochodne będą trafiały do układu oczyszczania.

Hala myjni wyposażona zostanie w: infrastrukturę i urządzenia umożliwiające ogrzewanie przed myciem (rozmrzanie), w celu doprowadzenie pojazdu w okresie zimowym do temperatury dodatniej (dla przyspieszenia rozpoczęcia procesu mycia) oraz osuszanie pojazdu po myciu, w celu wydmuchania resztek wody pozostałej na pudle po myciu (przede wszystkim w okresie zimowym, przy temperaturach zewnętrznych poniżej zera). Planuje się wyposażenie myjni w system nadmuchu ciepłego powietrza, który będzie zainstalowany równomiernie na całej długości hali myjni. Ogrzewane powietrze krążyć będzie w obiegu zamkniętym z dodatkowym udziałem powietrza zewnętrznego związanego z zapewnieniem wentylacji.

Zainstalowane urządzenia wykorzystywane posłużą do ogrzewania hali (uzupełnienie ciepła wynikającego ze strat i wentylacji) w warunkach normalnej eksploatacji, w zależności od temperatury zewnętrznej i wewnętrznej. W przypadku rozmrażania elementów drzwi bocznych, króćców wodnych do napełniania zbiorników wody i opróżniania zbiorników nieczystości, jak również odladzania innych elementów zabudowanych na podwoziu taboru, nadmuch będzie miejscowy. Urządzenie zastosowane do osuszania pojazdu po myciu będzie miało przestawiany wydmuch powietrza stosownie do kierunku jazdy, a dla zwiększenia efektywności w okresie zimowym powietrze będzie podgrzewane; infrastrukturę i urządzenia umożliwiające usuwanie graffiti, w celu doprowadzenia powłoki malarskiej do stanu pierwotnego z użyciem środków chemicznych; infrastrukturę i urządzenia zapewniające: mycie ręczne wysokociśnieniowe dolnych części pojazdu ze szczątków organicznych po kolizji za pomocą strumienia wody (zimnej/ciepłej) pod wysokim ciśnieniem, w celu oczyszczenia trudnodostępnych miejsc na podwoziu, mycie ręczne miejsc dla szczotek niedostępnych (w tym dachów - z zabezpieczeniem pracownika przed upadkiem), w celu domycia miejsc takich jak między innymi: przestrzenie pomiędzy zderzakami, dolne spoilery, wnęki drzwiowe i przy szybach czołowych, miejsca pod poręczami, dachy z zabudowanymi urządzeniami itp., z użyciem sprzętu ręcznego (w tym lanc wysokociśnieniowych), sprzątanie pojazdów wewnątrz w celu wykonania czynności porządkowych w trakcie operacji związanych z procesem mycia, co skutkować będzie skróceniem czasu obsługi; stacjonarne punkty odfekalniania z płukaniem zbiorników i wodowania pojazdów/składów, w celu wykonania tych czynności w trakcie operacji związanych z procesem mycia. System centralnego odfekalniania umożliwiać ma obsługę zbiorników na całej długości hali. Nieczystości odprowadzane będą za pomocą systemu

podciśnieniowego do kanalizacji sanitarnej. Po opróżnieniu może być wykonywane płukanie instalacji i jej dezynfekcja. Urządzenia stacji odfekalniania będą zabudowane w odrębnym pomieszczeniu technicznym i wyposażone w minimum podwójny układ pompy z uwagi na wymaganą niezawodność. Zaopatrzenie składów w wodę będzie odbywać się analogicznie jak odprowadzenie nieczystości, z użyciem końcówek podłączanych pod króćce zabudowane na wagonach. Składy zasilane będą wodą zimną uzdatnioną zmiękczoną. Woda z mycia składów (krążąca w obiegu zamkniętym) zostanie poddana oczyszczaniu w specjalnie do tego zaprojektowanym systemie — oczyszczalni ścieków przemysłowych (wody obiegowej) o wydajności ok. 100 dm<sup>3</sup>/min. Powierzchnia torowiska i posadzki hali myjni będzie szczelna i wyposażona w system zbierający wodę z procesu mycia i odprowadzający ją do oczyszczalni. W oczyszczalni nastąpi mechaniczne oczyszczanie zawieszin oraz separacja substancji ropopochodnych. W kolejnym etapie nastąpi wytrącenie i flotacja emulsji zawierającej pozostałe zanieczyszczenia chemiczne i biologiczne. Nadmiar wody obiegowej będzie odprowadzany do kanalizacji zewnętrznej. Parametry ścieków podczyszczonych będą zgodne z obowiązującymi przepisami. Przy myjni zostaną wykonane tory odstawcze.

Wybierając lokalizację inwestycji przeanalizowano aspekty m.in. ekonomiczne, społeczne, planistyczne i środowiskowe. Wybór lokalizacji podyktowany był przede wszystkim lokalizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie obiektów kolejowych, na terenie wyposażonym w infrastrukturę torową i trakcyjną, umożliwiającą efektywne skomunikowanie inwestycji z siecią kolejową.

Realizacja przedsięwzięcia w omawianej lokalizacji nie będzie wiązała się z koniecznością przekształcenia terenów cennych przyrodniczo czy o wysokiej bioróżnorodności. Inwestycja jest planowana na terenach kolejowych, na terenach gdzie przekształcenie krajobrazu zostało już dokonane, w sąsiedztwie drogi krajowej (obwodnica Sochaczewa) zbudowanej na nasypie. W związku z tym nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania na krajobraz w związku z planowanym przedsięwzięciem.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wpływać w negatywny sposób na jakość powietrza, wód podziemnych i powierzchniowych, powierzchnię ziemi oraz faunę i florę poza granicami inwestycji.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary sąsiednie, a jej funkcjonowanie nie spowoduje przekroczeń obowiązujących standardów jakości środowiska. Inwestor planuje rozwiązania możliwie najkorzystniejsze dla tego rodzaju przedsięwzięcia, lokalizując go w terenie wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę techniczną (w tym kolejową, niezbędną do funkcjonowania inwestycji) oraz proponując rozwiązania sprawdzone w inwestycjach o tym samym charakterze zrealizowanych na terenie Polski oraz stosowane w jego dotychczasowej działalności.

Czynności związane z budową obiektów wchodzących w skład przedsięwzięcia mogą powodować pewien poziom emisji pyłów i substancji do powietrza. Zostaną podjęte następujące działania w celu zminimalizowania emisji do powietrza podczas fazy budowy: racjonalne gospodarowanie wodą, energią i paliwami, racjonalna gospodarka materiałowa, organizacja robót oraz zaplecza budowy w sposób zabezpieczający grunt i wodę podziemną przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi m. in.: skład materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu na utwardzonym i szczelnym podłożu; właściwa organizacja pracy oraz wykorzystywanie maszyn i urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączenie silników w trakcie postoju bądź załadunku, używanie do prac sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, pozwalających m. in. na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska czy możliwości wycieków paliw, olejów i innych substancji do gruntu, stosowanie paliw wysokiej jakości; ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy; zapewnienie

sprawnej koordynacji dostaw materiałów budowlanych oraz zredukowanie liczby dostaw w ciągu doby do minimum (ograniczenie ruchu kołowego pojazdów do niezbędnego minimum); w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu na terenie budowy, czynności te będą wykonywane na utwardzonym miejscu, o podłożu zabezpieczonym przez ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo — wodnego, utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, utrzymywanie w czystości ulic dojazdowych do terenu budowy (usuwanie z ich nawierzchni zanieczyszczeń spowodowanych przez transport kołowy obsługujący realizację przedmiotowego przedsięwzięcia), w okresie wiosenno-letnim zraszanie wjazdów na teren placu budowy w celu ograniczenia unosu pyłu, a także utrzymywanie wjazdów w czystości, transport materiałów sypkich specjalnymi pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w plandeki; czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi w celu zapobiegania wtórnemu pyleniu, właściwa organizacja miejsc zbierania odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia (utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi); selektywna zbiórka części odpadów budowlanych oraz odpadów komunalnych, co najmniej w zakresie tworzyw sztucznych, papieru/tektury, szkła; cykliczny odbiór wszystkich wytwarzanych odpadów przez wyspecjalizowane i uprawnione podmioty na podstawie stosownych umów; prowadzenie prac budowlanych oraz transportowych przez wykwalifikowany personel przy wykorzystaniu sprawnych urządzeń; prowadzenie najbardziej uciążliwych etapów prac budowlanych głównie w czasie dnia, w godzinach 6:00 -22:00 (lub krócej w zależności od intensywności prac), przed zasypaniem wykopu będą regularnie kontrolowane pod względem obecności płazów i innych drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności płazów bądź innych zwierząt w wykopie będą one odławiane i przenoszone do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania, koleiny powstałe podczas prac budowlanych będą na bieżąco likwidowane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko poprzez wytwarzane odpady. Planowany sposób magazynowania odpadów na terenie przedsięwzięcia jest zgodny z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach ( Dz. U. z 2020 r. poz. 797 z późn. zm.).

Przedstawione w KIP obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń podczas eksploatacji obiektów wykazały, iż stężenia jednogodzinne i stężenia średnioroczne wszystkich analizowanych zanieczyszczeń będą dotrzymane na poziomie terenu oraz na różnych wysokościach zabudowy chronionej. Wyjątkiem jest pył zawieszony PM<sub>10</sub> i pył zawieszony PM<sub>2,5</sub>. Przy uwzględnieniu aktualnego tła pyłu zawieszzonego PM<sub>2,5</sub>, które wynosi 24 µg/m<sup>3</sup> i przekracza wartość dopuszczalną wynoszącą 20 µg/m<sup>3</sup>, wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń średniorocznych.

Należy zauważyć, że prognozowane wartości stężeń średniorocznych pyłu zawieszzonego PM<sub>2,5</sub> emitowanego z terenu inwestycji podczas eksploatacji są bardzo niskie i poza granicą inwestycji na poziomie terenu stanowią 2,5% (0,505 µg/m<sup>3</sup>) dopuszczalnej wartości średniorocznej. W rejonie najbliższej położonej zabudowy chronionej wartości stężeń średniorocznych pyłu zawieszzonego PM<sub>2,5</sub> stanowią 1,1% tej wartości (0,216 µg/m<sup>3</sup>). Należy podkreślić, iż tło zanieczyszczeń określone dla rejonu budowy dotyczy sytuacji aktualnej. Można jednak założyć, że działania podejmowane w ramach realizacji naprawczego programu ochrony powietrza powinny w perspektywie kilku najbliższych lat prowadzić do obniżenia wielkości aktualnego tła zanieczyszczeń powietrza.

Planowana inwestycja jest zgodna z założeniami programu ochrony powietrza przyjętego m. in. ze względu na podwyższone stężenia PM<sub>2,5</sub> w strefie mazowieckiej. Nie przewiduje się zatem, aby eksploatacja przedsięwzięcia spowodowała w jego rejonie znaczące zmiany w jakości powietrza atmosferycznego lub kumulacje zanieczyszczeń lub miała znaczący wpływ na lokalny klimat.

Nie przewiduje się również, aby inwestycja stanowiła znaczące źródło emisji gazów cieplarnianych — na terenie obiektu nie będą bowiem prowadzone energochłonne procesy produkcyjne, angażujące spalanie znacznej ilości paliw, czy też procesy produkcyjne z sektora hodowli roślinno-zwierzęcej.

Podsumowując, należy stwierdzić, że analizowane obiekty, eksploatowane zgodnie z przyjętymi przez Inwestora założeniami, nie będą uciążliwe dla środowiska z tytułu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska naturalnego.

Biorąc pod uwagę wysokie tło pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> w rejonie inwestycji, przewidziano środki ograniczające wpływ inwestycji na powietrze atmosferyczne: wszystkie wyrzuty zanieczyszczeń technologicznych umieszczono na dachach budynków, co zapewni dobre warunki dyspersji zanieczyszczeń; źródłem ciepła i ciepłej wody użytkowej dla projektowanej rozbudowywanej hali serwisowej będzie gaz ciekły LPG oraz — w przypadku projektowanej hali utrzymaniowo — naprawczej - lekki olej opałowy. Nie przewiduje się zastosowania w kotłowniach paliw stałych.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z okresową uciążliwością hałasową powodowaną pracą sprzętu budowlanego, przejazdami pojazdów transportujących elementy konstrukcyjne, materiały budowlane oraz pracami przygotowującymi teren inwestycji i konstrukcyjnymi. Na etapie tym będą wykorzystywane dźwigi wieżowe, budowlane narzędzia kołowe: spycharki, ładowarki, ładowarko-koparki, młoty, sprężarki. Powyższe prace będą wykonywane w okresie dnia.

Prognozowanie hałasu związanego z pracami budowlanymi przy budowie analizowanej inwestycji nie jest możliwe bez znajomości parametrów, wpływających na wielkość emisji m.in. rodzaju, stanu technicznego i ilości maszyn użytych do robót oraz czasu ich pracy. Niemniej można stwierdzić, że oddziaływanie nie będzie uciążliwe z uwagi na krótki czas trwania.

Hałas powstający na etapie budowy jest ograniczony czasowo, ma lokalny charakter i jest całkowicie odwracalny. Natomiast biorąc pod uwagę, że najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest ok. 200 metrów na wschód od inwestycji, nie przewiduje się występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych w trakcie realizacji inwestycji.

Z wykonanej analizy emisji hałasu wynika, że podczas funkcjonowania hali utrzymaniowo - naprawczej (projektowanej) i hali serwisowej (odrębne przedsięwzięcie na południe od przedmiotowej inwestycji) oraz uwzględnieniu oddziaływania skumulowanego hałasu pozostałych obiektów istniejących i planowanych w najbliższym otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia, na terenach podlegającej ochronie przed hałasem, występujących w otoczeniu przedsięwzięcia standardy określone w obowiązującym rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku będą dotrzymane. Nie wystąpią w związku z realizacją i eksploatacją inwestycji przekroczenia poziomów dopuszczalnych określonych w ww. rozporządzeniu. Analiza zagrożeń akustycznych projektowanej nowej hali utrzymaniowo-naprawczej, projektowanej myjni składów kolejowych oraz planowanej hali serwisowej (stan docelowy po zakończeniu rozbudowy tj. zakończeniu III etapu) w kumulacji z innymi źródłami hałasu, wykazała niewielki stopień narażenia mieszkańców terenów sąsiadujących na hałas, mieszczący się w granicach ustalonych obowiązującymi przepisami. Prognozowane poziomy hałasu kształtują się na niskim poziomie, zatem hałas w otoczeniu inwestycji nie będzie stanowił istotnej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Z przeprowadzonej analizy wynika, że przy przyjętym sposobie zagospodarowania terenu i rozwiązaniach technicznych podczas eksploatacji inwestycji, na terenach podlegającej ochronie przed hałasem, występujących w jej otoczeniu standardy, określone w obowiązującym rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku będą dotrzymane.

Uciążliwości związane z prowadzeniem robót budowlanych (głównie hałas emitowany przez maszyny i urządzenia budowlane) będą krótkotrwałe i słabo odczuwalne. Zachowanie szczególnej dbałości podczas prowadzenia robót budowlanych prowadzić może do zminimalizowania tego typu negatywnego oddziaływania. Cel ten można osiągnąć m.in. poprzez: wykonywanie robót budowlanych powodujących największą emisję hałasu w godzinach najmniejszej uciążliwości, dbałość o sprawność techniczną używanego sprzętu budowlanego, zapewnienie w miarę możliwości płynnego ruchu pojazdów, poprzez właściwą organizację pracy, prowadzenie prac zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

Ze względu na rodzaj i skalę oddziaływań oraz oddalenie przedsięwzięcia od siedzib ludzkich realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie negatywnie wpływać na zdrowie okolicznych mieszkańców. Przy przyjętym sposobie zagospodarowania terenu i projektowanych rozwiązaniach technicznych, w trakcie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu ani stanu jakości powietrza na terenach chronionych (zabudowa mieszkaniowa). Dotyczy to zarówno oddziaływania samego przedsięwzięcia, jak i oddziaływania skumulowanego. Przedmiotowa inwestycja z uwagi na znaczną odległość od zabudowań nie będzie więc wpływała negatywnie na zdrowie mieszkańców i ich samopoczucie. Oznacza to, że nie wystąpi zagrożenie dla zdrowia ludzi. Zgodnie z przedstawioną kartą informacyjną realizacja planowanego przedsięwzięcia, podczas eksploatacji — o ile stan faktyczny będzie zgodny z założeniami planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na środowisko oraz na zdrowie i odczucia okolicznych mieszkańców.

Biorąc pod uwagę opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu oraz Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sochaczewie Burmistrz Miasta Sochaczew w niniejszej decyzji odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

W związku z tym zgodnie z 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 ( t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm. ) nie zaistniała potrzeba udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach sieci NATURA 2000, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, a także na obszarach wodno - błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeża, obszarach górskich i leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wody i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W wyniku oddziaływań skumulowanych związanych z przedmiotową inwestycją oraz innymi przedsięwzięciami realizowanymi lub istniejącymi w jej sąsiedztwie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń standardów jakości powietrza.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii, dla której występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

Rodzaj przedsięwzięcia oraz jego skala wyklucza możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze wpisanym do Rejestru Zabytków ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Znaczna odległość przedsięwzięcia od obszarów chronionych, w tym w szczególności zaliczanych do obszarów Natura 2000 wyklucza negatywne oddziaływanie inwestycji na te obszary. Najbliżej położony obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Puszcza Kampinoska PLC 140001, zlokalizowana w odległości ok. 10 km.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz na ludzi takich jak:

### **Etap realizacji**

- racjonalne gospodarowanie wodą, energią i paliwami,
- racjonalna gospodarka materiałowa,
- organizacja robót oraz zaplecza budowy w sposób zabezpieczający grunt i wodę podziemną przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi m. in.: skład materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu na utwardzonym i szczelnym podłożu,
- właściwa organizacja pracy oraz wykorzystywanie maszyn i urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku,
- używanie do prac sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, pozwalających m. in. na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska czy możliwości wycieków paliw, olejów i innych substancji do gruntu,
- stosowanie paliw wysokiej jakości,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- zapewnienie sprawnej koordynacji dostaw materiałów budowlanych oraz zredukowanie liczby dostaw w ciągu doby do minimum (ograniczenie ruchu kołowego pojazdów do niezbędnego minimum),
- w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu na terenie budowy, czynności te będą wykonywane na utwardzonym miejscu, o podłożu zabezpieczonym przez ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego,
- utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, utrzymywanie w czystości ulic dojazdowych do terenu budowy (usuwanie z ich nawierzchni zanieczyszczeń spowodowanych przez transport kołowy obsługujący realizację przedmiotowego przedsięwzięcia),
- w okresie wiosenno-letnim zraszanie wjazdów na teren placu budowy w celu ograniczenia unosu pyłu, a także utrzymywanie wjazdów w czystości,
- transport materiałów sypkich specjalnymi pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w plandeki;
- czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi w celu zapobiegania wtórnemu pyleniu,

- właściwa organizacja miejsc zbierania odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia (utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi),
- selektywna zbiórka części odpadów budowlanych oraz odpadów komunalnych, co najmniej w zakresie tworzyw sztucznych, papieru/tektury, szkła,
- cykliczny odbiór wszystkich wytwarzanych odpadów przez wyspecjalizowane i uprawnione podmioty na podstawie stosownych umów,
- prowadzenie prac budowlanych oraz transportowych przez wykwalifikowany personel przy wykorzystaniu sprawnych urządzeń,
- prowadzenie najbardziej uciążliwych etapów prac budowlanych głównie w czasie dnia, w godzinach 6:00 – 22:00 (lub krócej w zależności od intensywności prac),
- przed zasypaniem wykopy będą regularnie kontrolowane pod względem obecności płazów i innych drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności płazów bądź innych zwierząt w wykopie będą one odławiane i przenoszone do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania,
- koleiny powstałe podczas prac budowlanych będą na bieżąco likwidowane.

### **Etap użytkowania/eksploatacji**

- racjonalne wykorzystanie energii elektrycznej, materiałów i surowców,
- odprowadzenie ścieków sanitarnych do kanalizacji miejskiej,
- ułożenie geomembrany (zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym przenikaniem substancji zanieczyszczających) w miejscach rozładunku oleju opałowego,
- wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.
- wyposażenie zbiorników na olej opałowy we wskaźniki napełniania,
- zastosowanie dwupłaszczowych zbiorników magazynowych na olej opałowy, z monitoringiem przestrzeni międzypłaszczowej,
- odpowiednio zorganizowane miejsc zbiórki odpadów i przekazywanie wszystkich odpadów uprawnionym jednostkom do dalszego procesu przetwarzania (odzysku lub unieszkodliwienia),
- selektywna zbiórka odpadów w miejscach ich magazynowania, na utwardzonym podłożu, w miejscach specjalnie oznaczonych i opisanych,
- kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo – suszarnicze zostaną wyposażone w centrale wentylacyjne wraz z wielostopniowym systemem filtracji zanieczyszczeń,
- zanieczyszczenia z kabin lakierniczych zostaną odprowadzona do wyrzutni usytuowanych na dachu budynku hali,
- do zasilania instalacji ogrzewania oraz instalacji technologicznych zostanie zastosowany olej opałowy lekki, a w razie doprowadzenia na teren inwestycji sieci gazowej – gaz ziemny,
- przegrody zewnętrzne (dachy, ściany zewnętrzne) w budynku hali zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem izolacyjności akustycznej nie niższej niż 37 dB(A),
- ograniczenie powstawania odpadów poprzez oszczędne używanie materiałów oraz wybieranie rozwiązań technologicznych generujących jak najmniejsze ilości odpadów,

- odpady wytworzone podczas prac serwisowych czy robót konserwacyjnych będą usuwane przez podmioty świadczące usługi (wytwórców odpadów),
- zaprojektowanie i wykonanie wyrzutni powietrza z urządzeń wentylacyjnych zlokalizowanych na dachach obiektów z tłumikami hałasu (jeśli ich zastosowanie będzie wymagane),
- wszystkie wyrzuty zanieczyszczeń technologicznych zostaną umieszczone na dachach budynków, co zapewni dobre warunki dyspersji zanieczyszczeń,
- źródłem ciepła i ciepłej wody użytkowej dla projektowanej hali utrzymaniowo – naprawczej - lekki olej opałowy,
- odprowadzanie wód opadowych z terenu inwestycji do zbiornika retencyjnego,
- wykonanie szczelnej posadzki hali myjni składów kolejowych (odpornej na działanie substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych), ze zorganizowanym odprowadzaniem ścieków do systemu ich podczyszczania,
- ścieki z myjni będą oczyszczane w oczyszczalni ścieków przemysłowych o obiegu zamkniętym, • miejsce magazynowania substancji chemicznych wykorzystywanych w procesie mycia oraz środków myjących będzie wyposażone w podłoże odporne na działanie substancji chemicznych,
- zastosowanie wodooszczędnych systemów i urządzeń myjących w myjni składów kolejowych.

Do dnia wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały wniesione żadne uwagi i wnioski w powyższej sprawie.

W związku z tym, że planowane przedsięwzięcie ma być realizowane na terenie dwóch gmin Miasta Sochaczew (większa część terenu przeznaczona pod inwestycję) oraz Gminy Sochaczew to zgodnie z art. 75 ust. 4 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 2022 r. poz. 1029 późn. zm.) Burmistrz Miasta Sochaczew wystąpił do Wójta Gminy Sochaczew pismem znak: GOŚ.6220.6.2021 z dnia 16.09.2022 r. o opinię dotyczącą realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hali utrzymaniowo - naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz w gminie Sochaczew, obręb Czerwonka – Parcel na terenie następujących działek:

- miasto Sochaczew (obręb 0010 Sochaczew Wschód) – 1910/16, 1910/17,
- gmina Sochaczew (obręb 0007 Czerwonka Parcel) – 238/17, 238/18.

Postanowieniem z dnia 12 października 2022 r. znak: OŚ.6540.4.2022 Wójt Gminy Sochaczew pozytywnie zaopiniował ww. planowane przedsięwzięcie.

Ponadto Wójt Gminy Sochaczew decyzją nr 8/2023 z dnia 31 lipca 2023 r. znak: OŚ.6220.1.7.2023 OŚ.6220.1.4.2017 uchylił decyzję nr 5/2017 znak: OŚ.6220.1.4.2017 z dnia 25 października 2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: rozbudowie sekcji napraw i eksploatacji taboru w Sochaczewie na terenie dz. nr ewid. 1910/16, 1910/17, 1910/18 obręb Sochaczew – Wschód w Sochaczewie oraz 238/17, 238/18, 238/20, 238/21, 238/23 obręb Czerwonka Parcel, gmina Sochaczew z wniosku „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. w Warszawie, ul. Lubelska 26, 03 – 802 Warszawa.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

**Od niniejszej decyzji stronom przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.**

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Strony według wykazu będącego w aktach sprawy,
2. A/A.

Z up. BURMISTRZA  
  
Dariusz Dobrowolski  
Zastępca Burmistrza

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
00 – 015 Warszawa, ul. Sienkiewicza 3,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie  
96 – 500 Sochaczew, ul. Traugutta 18,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu  
99 – 400 Łowicz, ul. Ekonomiczna 6,



do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel w gminie Sochaczew.” na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew”.

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **I. Przedmiot Inwestycji:**

„Rozbudowa Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5, 96 – 500 Sochaczew oraz Czerwonka – Parcel w gminie Sochaczew.” na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew”.

### **II. Charakterystyka przedsięwzięcia:**

Planowana inwestycja polega na dostosowaniu zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w mieście Sochaczew przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka – Parcel, gmina Sochaczew na działkach o nr ew. 1910/16 i 1910/17, obręb 0010 Sochaczew Wschód w mieście Sochaczew oraz na działkach o nr ew. 238/17 i 238/18, obręb 0007 Czerwonka Parcele gmina Sochaczew.

Dla przedmiotowych działek nie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Powierzchnia terenu planowanego przedsięwzięcia położona na terenie miasta Sochaczew wynosić będzie ok. 52 615 m<sup>2</sup>, a na terenie gminy Sochaczew – ok. 32 577 m<sup>2</sup>. planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie, związanej z dostosowaniem zaplecza, celem budowy i rozbudowy hal utrzymaniowo – naprawczych, budowy myjni i torów odstawczych w Sochaczewie przy ul. Osiedle Kolejowe 5 oraz Czerwonka Parcel w gminie Sochaczew.

Inwestycja będzie obiektem całorocznym, przystosowanym do pracy 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w trybie tryzmiarowym. Projektowane zatrudnienie wyniesie około 300 pracowników.

W ramach inwestycji planowana jest budowa nowej hali utrzymaniowo - naprawczej z urządzeniami i warsztatami specjalistycznymi i z torami odstawczymi, obiektów niezbędnych do funkcjonowania inwestycji takich jak m.in. kotłownia, zbiorniki na olej opałowy na potrzeby funkcjonowania kotłowni, kontener odłączników trakcyjnych, magazyn, stacja transformatorowa, zbiornik pożarowy, zbiornik retencyjny na wody opadowe, miejsce odstawcze na zbiórkę złomu i gazu, portiernia, parkingi dla samochodów osobowych

i ciężarowych, pomost techniczny, zasięki, ogrodzenie terenu etc. W zakres inwestycji wchodzi także budowa hali myjni szczotkowej do całorocznego mycia i osuszania pojazdów z instalacją do rozmrażania wraz z infrastrukturą towarzyszącą ( m.in. pomieszczenia techniczne, magazyny, pomieszczenia socjalne itp.). W ramach inwestycji zostanie także dokonana przebudowa rowu melioracyjnego, którego przebieg koliduje z planowanym zagospodarowaniem terenu.

Powierzchnia całkowita terenu, na którym planuje się projektowaną inwestycję wynosi ok. 8,53 ha.

Podstawowe dane charakteryzujące planowane przedsięwzięcie to:

- powierzchnia nieruchomości przeznaczona pod planowane przedsięwzięcie ( objęta wnioskiem o uzyskanie decyzji OŚU) - około 85 292 m<sup>2</sup>  
w tym na terenie:
  - gminy Sochaczew - około 32 667 m<sup>2</sup>
  - miasta Sochaczew - około 52 615 m<sup>2</sup>
- powierzchnia projektowanych budynków - około 27 647 m<sup>2</sup>
- powierzchnia układu torowego - około 23 724 m<sup>2</sup>
- powierzchnia dróg i parkingów - około 6 342 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zbiorników retencyjnych i p.poż. - około 464 m<sup>2</sup>
- pozostała powierzchnia terenu przewidywana do przekształcenia w ramach inwestycji - około 23 824 m<sup>2</sup>.

Główną formę obiektu stanowią będą dwie prostopadłościowe bryły z przylegającymi przybudówkami i łącznikiem. W skład hali o układzie wielonawowym ( wielomodułowym ) wchodzić będą m.in.:

- część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne. Bryła o szacunkowych wymiarach ( długość x szerokość x wysokość ) – ok. 104,0 x 108,0 x 13,0 m, z dwukondygnacyjną przybudówką o funkcji administracyjno – socjalnej i szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 108,0 x 9,0 m;
- część, gdzie zlokalizowano stanowiska technologiczne oraz lakiernię i śrutownię. Bryła o szacunkowych wymiarach ( długość x szerokość x wysokość ) – ok. 104,0 x 96,0 x 13,0 m z przybudówką administracyjno – socjalną i magazynową o szacunkowych wymiarach ok. 12,0 x 96,0 x 9,0 m;
- łącznik z zabudową przesuwniczy o szacunkowych wymiarach ok. 92,0 x 42,0 x 9,0 m.

Na główną konstrukcję nośną składać się będą słupy żelbetowe, prefabrykowane ze wspornikami pod stalowe belki podsuwnicowe, zamocowane w monolitycznych stopach żelbetowych i przegubowo połączone ze stalowym więzaniem kratowym. Przykrycie dachu i obudowa ścian typowymi systemowymi płytami warstwowymi z rdzeniem bądź zastosowanie dachu o konstrukcji żelbetowej.

Na dachu hali utrzymaniowo - naprawczej ( opcjonalnie ) mogą zostać zainstalowane panele fotowoltaiczne o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 25 080 m<sup>2</sup>. Instalacja ww. paneli nie jest obligatoryjna – jest uzależniona od dostępnych środków finansowych przez Inwestora lub możliwości uzyskania dofinansowania ich zakupu.

Hala będzie wyposażona w konstrukcje nośne dla torowisk o nacisku 22,5 t/oś. Część torowiska zostanie wyposażona w kanał technologiczny o głębokości 1,4 m.

W budynku są projektowane także pomieszczenia socjalne oraz część magazynowa. W hali znajdować się będą także pomieszczenia techniczne – m.in. sprężarkownia, węzeł cieplny, rozdzielnia elektryczna, akumulatorownia, garaż i pomieszczenia pomocnicze. Planowane są także pomieszczenia biurowe.

Projektowane jest podłączenie do hali niezbędnych sieci infrastrukturalnych takich jak m.in.:

- przyłącze energetyczne;
- przyłącze wody do celów bytowych, technologicznych,
- przyłącze kanalizacji sanitarnej,
- przyłącze kanalizacji deszczowej.

Ponadto w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zrealizowany zostanie układ torowy składający się z torów postojowo – odstawczych oraz komunikacyjnych. Tory grupy postojowo – odstawczej będą mieć łączną szacunkową długość użytkową ok. 3,5 km i odbywać się będzie na nich postój składów. Planowane są prace budowlane w obrębie torów o numerach 301A, 302A, 301B, 302B, 304A, 305A, 304B, 305B, 306A do 311A, 306B, do 311B, 312B, 313B.

Hala myjni szczotkowej będzie posiadała powierzchnię zabudowy wynoszącą ok. 1 680 m<sup>2</sup>, powierzchnię użytkową ok. 1 100 m<sup>2</sup>, a kubaturę ok. 8 200 m<sup>3</sup>. Szacunkowe wymiary budynku myjni: długość – ok. 110 m; szerokość – ok. 8,5 m – 13,5 m ( w części z pomieszczeniami technicznymi ), wysokość – ok. 8,5 m.

Hala myjni będzie przystosowana do mycia elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, lokomotyw i wagonów osobowych. Odbywać się tam ma przede wszystkim mycie z zewnątrz za pomocą samojezdnej automatycznej myjni szczotkowej, a ręczne domywanie miejsc niedostępnych dla szczotek, w tym dachów. Projektowana jest hala o długości umożliwiającej obsługę w całości pięcioczłonowego elektrycznego zestawu trakcyjnego o długości do 100 m i umożliwiać ma jego samodzielny wjazd i wyjazd na projektowane w ramach inwestycji tory odstawcze.

W obrębie hali myjni i w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdować się będą:

- zaplecze techniczne dla urządzeń peryferyjnych myjni i systemu odfekalniania,
- magazyny w celu przechowywania materiałów eksploatacyjnych i środków do mycia oraz wyposażenia potrzebnego do funkcjonowania obiektu,
- zaplecze socjalno – gospodarcze dla pracowników obsługujących myjnię,
- niezbędna infrastruktura techniczna wewnętrzna i zewnętrzna i urządzenia budowlane umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu.

Hala myjni zostanie wyposażona m.in. w instalacje energetyczne, wodno – kanalizacyjne, teletechniczne, wentylacji mechanicznej, grzewcze.

Oprócz ww. obiektów kubaturowych ( przemysłowych ) tj. budowy hali utrzymaniowo – naprawczej, hali myjni szczotkowej z infrastrukturą towarzyszącą, sieci infrastrukturalnych i układu torowego ( w tym torów odstawczych – tor 301 i 303 po 200 m długości każdy przy projektowanej hali utrzymaniowo - naprawczej, a także torów odstawczych torów przy myjni nr 502 i 503 o długościach 220 i 250 m ), na terenie planowanego przedsięwzięcia projektuje się jeszcze:

- budowę budynku portierni,
- budowę budynku kotłowni,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę układu torowego wraz z odwodnieniem,

- budowę podczyszczalni ścieków technologicznych,
- budowę, przebudowę i rozbiórkę sieci trakcyjnej wraz z odłącznikami sieci trakcyjnej,
- budowę 6 sztuk zbiorników na olej opałowy lekki o pojemności 30 m<sup>3</sup> każdy,
- budowę zbiornika przeciwpożarowego o pojemności ok. 300 m<sup>3</sup>,
- budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych SN i nn wraz z budową kontenerowych odłączników trakcyjnych o szacunkowych wymiarach ok. 3 m x 5 m,
- budowę i przebudowę przyłączy: wodno – kanalizacyjnego, teletechnicznego, elektroenergetycznego i gazowego,
- budowę instalacji/sieci zewnętrznych: wodno – kanalizacyjnych, sprężonego powietrza, elektrycznych oraz przeciwpożarowych,
- budowę i przebudowę układu dróg wewnętrznych,
- budowę parkingu na około 100 miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- budowę parkingu na około 10 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych,
- rozbiórkę obiektów kubaturowych,
- budowę zakładowego miejsca zbiórki złomu i gruzu.

Ścieki przemysłowe ze stanowisk naprawczych z obu hal będą podczyszczane w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych w podczyszczalni ścieków technologicznych. Ścieki przemysłowe z akumulatorowni przed odprowadzeniem do kanalizacji sanitarnej zostaną poddane neutralizacji, bądź będą magazynowane w zbiorniku bezodpływowym. Ścieki ze zmywania posadzek w lakierni gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane przez uprawnione podmioty w celu ich zagospodarowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wody opadowe i roztopowe z dachów obiektów oraz z placów, dróg i parkingów będą odprowadzane do projektowanego zbiornika retencyjnego pełniącego także funkcję zbiornika na cele p.poż. Przed odprowadzeniem ww. wód do zbiornika zostaną one podczyszczone w osadnikach zawieszin i w separatorach substancji ropopochodnych.

Woda z mycia składów ( krążąca w obiegu zamkniętym ) zostanie poddana oczyszczaniu w specjalnie do tego zaprojektowanym systemie – oczyszczalni ścieków przemysłowych ( wody obiegowej). Powierzchnia torowiska i posadzki hali myjni będzie szczelna i wyposażona w system zbierający wodę z procesu mycia i odprowadzający ją do oczyszczalni.

Kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo – suszarnicze zostaną wyposażone w centrale wentylacyjne wraz z wielostopniowym systemem filtracji zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia z kabin lakierniczych zostaną odprowadzone do wyrzutni usytuowanych na dachu budynku hali.

W wyniku oddziaływań skumulowanych związanych z przedmiotową inwestycją oraz innymi przedsięwzięciami realizowanymi lub istniejącymi w jej sąsiedztwie nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń standardów jakości powietrza.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii, dla której występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii.

Rodzaj przedsięwzięcia oraz jego skala wyklucza możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze wpisanym do Rejestru Zabytków ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Znaczna odległość przedsięwzięcia od obszarów chronionych, w tym w szczególności zaliczanych do obszarów Natura 2000 wyklucza negatywne oddziaływanie inwestycji na te obszary. Najbliżej położony obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Puszcza Kampinoska PLC 140001, zlokalizowana w odległości ok. 10 km.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz na ludzi takich jak:

### **Etap realizacji**

- racjonalne gospodarowanie wodą, energią i paliwami,
- racjonalna gospodarka materiałowa,
- organizacja robót oraz zaplecza budowy w sposób zabezpieczający grunt i wodę podziemną przed zanieczyszczeniami substancjami ropopochodnymi m. in.: skład materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu na utwardzonym i szczelnym podłożu,
- właściwa organizacja pracy oraz wykorzystywanie maszyn i urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku,
- używanie do prac sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystanie nowoczesnych i sprawnych technicznie maszyn i urządzeń, pozwalających m. in. na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska czy możliwości wycieków paliw, olejów i innych substancji do gruntu,
- stosowanie paliw wysokiej jakości,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- zapewnienie sprawnej koordynacji dostaw materiałów budowlanych oraz zredukowanie liczby dostaw w ciągu doby do minimum (ograniczenie ruchu kołowego pojazdów do niezbędnego minimum),
- w przypadku konieczności dokonywania awaryjnych napraw sprzętu na terenie budowy, czynności te będą wykonywane na utwardzonym miejscu, o podłożu zabezpieczonym przez ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego,
- utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie, utrzymywanie w czystości ulic dojazdowych do terenu budowy (usuwanie z ich nawierzchni zanieczyszczeń spowodowanych przez transport kołowy obsługujący realizację przedmiotowego przedsięwzięcia),
- w okresie wiosenno-letnim zraszanie wjazdów na teren placu budowy w celu ograniczenia unosu pyłu, a także utrzymywanie wjazdów w czystości,
- transport materiałów sypkich specjalnymi pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w plandeki;
- czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy na drogi w celu zapobiegania wtórnemu pyleniu,
- właściwa organizacja miejsc zbierania odpadów podczas realizacji przedsięwzięcia (utwardzone, szczelne powierzchnie, zabezpieczone przed czynnikami atmosferycznymi i osobami postronnymi),
- selektywna zbiórka części odpadów budowlanych oraz odpadów komunalnych, co najmniej w zakresie tworzyw sztucznych, papieru/tektury, szkła,

- cykliczny odbiór wszystkich wytwarzanych odpadów przez wyspecjalizowane i uprawnione podmioty na podstawie stosownych umów,
- prowadzenie prac budowlanych oraz transportowych przez wykwalifikowany personel przy wykorzystaniu sprawnych urządzeń,
- prowadzenie najbardziej uciążliwych etapów prac budowlanych głównie w czasie dnia, w godzinach 6:00 – 22:00 (lub krócej w zależności od intensywności prac),
- przed zasypaniem wykopy będą regularnie kontrolowane pod względem obecności płazów i innych drobnych zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności płazów bądź innych zwierząt w wykopie będą one odławiane i przenoszone do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania,
- koleiny powstałe podczas prac budowlanych będą na bieżąco likwidowane.

### **Etap użytkowania/eksploatacji**

- racjonalne wykorzystanie energii elektrycznej, materiałów i surowców,
- odprowadzenie ścieków sanitarnych do kanalizacji miejskiej,
- ułożenie geomembrany (zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnym przenikaniem substancji zanieczyszczających) w miejscach rozładunku oleju opałowego,
- wody opadowe z odwodnień liniowych w rejonie zbiorników magazynowych oleju opałowego odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych.
- wyposażenie zbiorników na olej opałowy we wskaźniki napełniania,
- zastosowanie dwupłaszczowych zbiorników magazynowych na olej opałowy, z monitoringiem przestrzeni międzypłaszczowej,
- odpowiednio zorganizowane miejsc zbiórki odpadów i przekazywanie wszystkich odpadów uprawnionym jednostkom do dalszego procesu przetwarzania (odzysku lub unieszkodliwienia),
- selektywna zbiórka odpadów w miejscach ich magazynowania, na utwardzonym podłożu, w miejscach specjalnie oznaczonych i opisanych,
- kabiny przygotowania do lakierowania i kabiny lakierniczo – suszarnicze zostaną wyposażone w centrale wentylacyjne wraz z wielostopniowym system filtracji zanieczyszczeń,
- zanieczyszczenia z kabin lakierniczych zostaną odprowadzona do wyrzutni usytuowanych na dachu budynku hali,
- do zasilania instalacji ogrzewania oraz instalacji technologicznych zostanie zastosowany olej opałowy lekki, a w razie doprowadzenia na teren inwestycji sieci gazowej – gaz ziemny,
- przegrody zewnętrzne (dachy, ściany zewnętrzne) w budynku hali zostaną zaprojektowane z uwzględnieniem izolacyjności akustycznej nie niższej niż 37 dB(A),
- ograniczenie powstawania odpadów poprzez oszczędne używanie materiałów oraz wybieranie rozwiązań technologicznych generujących jak najmniejsze ilości odpadów,
- odpady wytworzone podczas prac serwisowych czy robót konserwacyjnych będą usuwane przez podmioty świadczące usługi (wytwórców odpadów),
- zaprojektowanie i wykonanie wyrzutni powietrza z urządzeń wentylacyjnych zlokalizowanych na dachach obiektów z tłumikami hałasu (jeśli ich zastosowanie będzie wymagane),

- wszystkie wyrzuty zanieczyszczeń technologicznych zostaną umieszczone na dachach budynków, co zapewni dobre warunki dyspersji zanieczyszczeń,
- źródłem ciepła i ciepłej wody użytkowej dla projektowanej hali utrzymaniowo – naprawczej - lekki olej opałowy,
- odprowadzanie wód opadowych z terenu inwestycji do zbiornika retencyjnego,
- wykonanie szczelnej posadzki hali myjni składów kolejowych (odpornej na działanie substancji chemicznych, w tym substancji ropopochodnych), ze zorganizowanym odprowadzaniem ścieków do systemu ich podczyszczania,
- ścieki z myjni będą oczyszczane w oczyszczalni ścieków przemysłowych o obiegu zamkniętym, • miejsce magazynowania substancji chemicznych wykorzystywanych w procesie mycia oraz środków myjących będzie wyposażone w podłoże odporne na działanie substancji chemicznych,
- zastosowanie wodoszczędnych systemów i urządzeń myjących w myjni składów kolejowych.

Z up. BURMISTRZA  
  
Dariusz Dobrowolski  
Zastępca Burmistrza

