



EKOLOG

ZAKŁAD USŁUGOWO – PROJEKTOWY

87 – 800 Włocławek, ul. Żytnia 56/11

tel. (54) 233 85 98, tel. kom. (0) 694 959 625

RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO

TEMAT:

**Rozbudowa stacji demontażu pojazdów samochodowych
o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych
w miejscowości Starorypin Rządowy 29A.**

INWESTOR:

**„mamauto” Sp. jawna,
Starorypin Rządowy 29A,
87-500 Rypin.**

OPRACOWAŁ ZESPÓŁ:

inż. Barbara Panasewicz.....

mgr inż. Radosław Kozłowski.....



SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE

- 1.1. Podstawa opracowania raportu.
- 1.2. Cel i zakres opracowania raportu.
- 1.3. Kwalifikacja obiektu.

2. OPIS INWESTYCJI.

- 2.1. Oznaczenie inwestora, jego adres zamieszkania lub siedziby.
- 2.2. Lokalizacja.
- 2.3. Charakterystyka inwestycji
 - 2.3.1. Stan istniejący.
 - 2.3.2. Stan projektowany.
- 2.4. Charakterystyka rozwiązań technologicznych stacji demontażu zużytych pojazdów.
 - 2.4.1. Stan istniejący.
 - 2.4.2. Stan projektowany.
- 2.5. Charakterystyka rozwiązań technicznych inwestycji.
 - 2.5.1. Stan istniejący
 - 2.5.2. Stan projektowany
- 2.6. Przedstawienie możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających należycie wykonywać działalność w zakresie
- 2.7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, paliw oraz energii.
- 2.8. Przewidywane rodzaje zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.
 - 2.8.1. Emisja odpadów.
 - 2.8.2. Emisja do powietrza atmosferycznego.
 - 2.8.3. Emisja hałasu.
 - 2.8.4. Ścieki.
- 2.9. Bilans powierzchni.

3. OPIS STANU ŚRODOWISKA W OBSZARZE POTENCJALNEGO ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.

- 3.1. Położenie fizyczno-geograficzne.
- 3.2. Charakterystyka warunków hydrograficznych.
 - 3.2.1. Lokalizacja miejsc poboru wody podziemnej w pobliżu planowanej inwestycji
- 3.3. Budowa geologiczna.
- 3.4. Warunki hydrogeologiczne
- 3.5. Gleby
- 3.6. Świat roślinny – flora.
- 3.7. Świat zwierzęcy – fauna.
- 3.8. Obszar Natura 2000.
- 3.9. Warunki meteorologiczne.
- 3.10. Archeologia i zabytki

4. OKREŚLENIE WPŁYWU INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA.

- 4.1. Oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe
 - 4.1.1. Gospodarka wodna.
 - 4.1.2. Gospodarka ściekowa.
 - 4.1.2.1. Instalacja kanalizacji sanitarnej.
 - 4.1.2.2. Instalacja ścieków opadowych
 - 4.1.2.3. Instalacja ścieków przemysłowych.
 - 4.1.3. Ochrona wód podziemnych na etapie budowy i eksploatacji inwestycji
 - 4.1.3.1. Metody ochrony wód podziemnych.
 - 4.1.4. Ochrona wód powierzchniowych na etapie budowy i eksploatacji inwestycji



- 4.2. Oddziaływanie na stan powietrza atmosferycznego.
- 4.2.1. Źródła emisji zanieczyszczeń.
- 4.2.2. Emisja zanieczyszczeń.
- 4.2.3. Stężenia zanieczyszczeń
- 4.2.4. Analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.
- 4.3. Emisje promieniowania elektromagnetycznego.
- 4.4. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
- 4.4.1. Gospodarka odpadami.
- 4.5. Oddziaływanie na klimat akustyczny.
- 4.5.1. Dopuszczalne normy hałasu.
- 4.5.2. Źródła emisji hałasu.
- 4.5.3. Ocena poziomu hałasu.
- 4.6. Wpływ inwestycji na ludzi i elementy środowiska na etapach jej realizacji, eksploatacji, likwidacji.

5. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA.

6. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU NA ETAPIE REALIZACJI EKSPLOATACJI.

7. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM:

- a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
- b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

8. OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM RÓWNIEŻ W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ, A TAKŻE MOŻLIWEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.

- 8.1. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.
- 8.2. Ochrona środowiska przed awarią.
- 8.2.1. Działania zapobiegające wystąpieniu awarii i reagowaniu na awarie.
- 8.3. Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

9. UZASADNIENIE PROPONOWANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU, ZE WSKAZANIEM JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA:

- a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,
- b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
- c) dobra materialne,
- d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,
- e) wzajemne oddziaływanie między elementami

10. OPIS METOD PROGNOZOWANIA ZASTOSOWANYCH PRZEZ WNIOSKODAWCĘ ORAZ OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, WYNIKAJĄCE Z:

- a) istnienia przedsięwzięcia,
- b) wykorzystywania zasobów środowiska,
- c) emisji.

11. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU.



- 12. WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, JAKIE NAPOTKANO OPRACOWUJĄC RAPORT.**
- 13. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH.**
- 14. PODSUMOWANIE WNIOSKI KOŃCOWE.**
- 15. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE WYKORZYSTANE W OPRACOWANIU.**
 - 15.1. Podstawy prawne.**
 - 15.2. Literatura.**



1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawa opracowania raportu.

Przedmiotem opracowania jest raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na Rozbudowie stacji demontażu pojazdów samochodowych o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych w miejscowości Starorypin Rządowy.

Konieczność przeprowadzenia procedury OOS w przypadku raportowanego zadania inwestycyjnego wynika z kwalifikacji przedsięwzięcia jako mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Kierując się kryteriami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, oraz biorąc pod uwagę oraz uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227), zachodzi obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla realizacji planowanego przedsięwzięcia i sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko.

Raport sporządzono na zlecenie Spółki Jawnej „mamauto” z siedzibą w Starorypinie Rządowym 29A - dalej też Inwestor.

1.2. Cel i zakres opracowania raportu.

Przedmiotem opracowania, zgodnie z prawnymi podstawami, jest raport o oddziaływaniu na środowisko zgłoszonego przedsięwzięcia inwestycyjnego, polegającego na rozbudowie istniejącej stacji demontażu pojazdów samochodowych z punktem zbierania pojazdów o stanowiska demontażu dla pojazdów ciężarowych w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, sporządzony na etapie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Raport jest dokumentem niezbędnym w przeprowadzeniu, przez właściwy organ administracji – w tym przypadku Wójta Gminy Rypin, postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, dla umożliwienia wydania przez ten organ odpowiedniej decyzji.

Zadaniem opracowania jest określenie rodzaju i zasięgu uciążliwości dla środowiska naturalnego planowanego zadania inwestycyjnego j.w., na terenie stanowiącym własność notarialna Inwestora, położonym w m. Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin.

Raport ma na celu określenie potencjalnych skutków środowiskowych, społecznych i zdrowotnych planowanej inwestycji. Raport będzie identyfikował, dokumentował i określał wpływ na środowisko. Raport nie rozstrzyga obligatoryjnie możliwości realizacji zgłoszonego zadania inwestycyjnego. Ułatwić ma natomiast właściwym organom podjąć stosowne decyzje.

Niniejszy raport oddziaływania na środowisko zgłoszonego przedsięwzięcia, określać będzie wpływ na takie elementy środowiska jak: wody powierzchniowe, powietrze, powierzchnię ziemi łącznie z glebą, klimat, ludzi, świat roślinny i zwierzęcy, krajobraz, dobra materialne i dobra kultury, we wzajemnym ich powiązaniu.

Zakres raportu przyjęto zgodnie z art. 66 ust. 1 i 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 dostosowując go do specyfiki analizowanej inwestycji.



Zgodnie z art. 66 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 zakres raportu obejmuje m. in:

- 1) opis planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności:
 - a) charakterystykę całego przedsięwzięcia i warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji
 - b) główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych,
 - c) przewidywane wielkości emisji, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia,
- 2) opis elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia,
 - 2a) opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych,
- 3) opis analizowanych wariantów, w tym wariantu:
 - a) polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia,
 - b) najkorzystniejszego dla środowiska,wraz z uzasadnieniem ich wyboru;
- 4) określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w wypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko,
 - 4a) analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych w szczególności zabytków archeologicznych, w obrębie terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie
- 5) uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:
 - a) ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę i powietrze,
 - b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
 - c) dobra materialne,
 - d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-d,
- 6) opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z:
 - a) istnienia przedsięwzięcia,
 - b) wykorzystywania zasobów środowiska,
 - c) emisji,oraz opis metod prognozowania, zastosowanych przez wnioskodawcę,
- 7) opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko,
- 8) wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania
- 9) analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem,
- 10) przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji lub użytkowania,
- 11) streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie,
- 12) źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu.



W niniejszym raporcie uwzględnione zostanie przewidywane oddziaływanie analizowanego wariantu na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru na etapach jego realizacji, eksploatacji, likwidacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego. W związku z powyższym raport nie będzie zawierał porównania z najlepszymi dostępnymi technikami (BAT).

W niniejszym raporcie uwzględniono oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji. Etap likwidacji przedsięwzięcia nie został określony z uwagi na fakt, iż inwestor nie przewiduje likwidacji planowanych obiektów wraz z infrastrukturą towarzyszącą i nie określił terminu ewentualnej likwidacji obiektów są nowe. Ewentualna likwidacja nie będzie de facto związana z rozbiórką obiektów, demontażem instalacji, będzie raczej związana ze zmianą sposobu użytkowania obiektów.

1.3. Kwalifikacja obiektu.

W rozporządzeniu Ministra Środowiska z 26 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. Nr 122, poz. 1055), wymienione są m.in. instalacje w gospodarce odpadami. Biorąc pod uwagę powyższe obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego objęte są instalacje do odzysku lub unieszkodliwiania, z wyjątkiem składowania, odpadów niebezpiecznych, o zdolności przetwarzania ponad 10 ton na dobę.

W raportowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji z punktem zbierania pojazdów w planuje się dziennie demontaż dwóch samochodów pow. 3,5 Mg, co odpowiada około 3 Mg/dobę pojazd. W związku z powyższym planowane przedsięwzięcie nie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

Zgodnie z § 2 ust.1. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573; z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko pkt 39a – stacje demontażu pojazdów (...), należą do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest obligatoryjnie.

Ustalenie przeznaczenia terenu, lokalizacja inwestycji, oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu, następuje w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. W przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu, następuje w drodze decyzji o warunkach zabudowy, zawierającej część graficzną i tekstową (art. 9. ust 1 Dz.U. 164, poz.1588 z 2003r.).

Z uwagi na fakt, iż obszar planowanej inwestycji znajduje się na terenie nie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przedsięwzięcie wymaga, zgodnie z art. 4, ust.1. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80 poz. 717), uzyskania decyzji o warunkach zabudowy. Decyzję o ustaleniu warunków zabudowy terenu wydaje Wójt Gminy Rypin.

Realizacja zadania jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.



Obowiązkiem projektantów jest zaprojektowanie planowanej inwestycji w taki sposób, aby poza żądanymi efektami technologicznymi, technicznymi i organizacyjnymi, uciążliwość przedsięwzięcia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi była jak najmniejsza i nie ograniczała praw osób trzecich, tj. właścicieli terenów położonych poza granicami zamierzonego zadania, oraz realizacja zaleceń ustaleń warunków zabudowy wynikających z decyzji o warunkach zabudowy.

Wnioski wynikające z raportu o oddziaływaniu na środowisko, winny być uwzględnione na każdym etapie inwestycji.

2. OPIS INWESTYCJI.

2.1. Oznaczenie inwestora, jego adres zamieszkania lub siedziby.

Inwestor:

„mamauto” sp. jawna,
Starorypin Rządowy 29A
87-500 Rypin.

NIP: 8921419459

REGON: 911362519

Spółka posiada zaświadczenie o wpisie pod numerem C-28 do wykazu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów, wydane przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28.12.2007 r.

2.2. Lokalizacja.

Istniejąca stacja demontażu pojazdów z punktem zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji z infrastrukturą towarzyszącą, tj. przyłączami: wodociagowym, kanalizacyjnym, elektroenergetycznym; utwardzonymi parkingami, utwardzonymi placami manewrowymi, prowadzona przez Spółkę „mamauto” zlokalizowana jest w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, na działce o numerze ewidencyjnym 7/1. Oznaczona działka stanowi notarialną własność Inwestora.

Obecnie teren działki objętej realizacją planowanego zadania inwestycyjnego (dz. nr 7/1), na nie ma odzwierciedlenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, z uwagi na utratę jego ważności. Dotychczasowy plan zagospodarowania nie obowiązuje z mocy prawa (art. 87, ust. 3. Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Działka nr 7/1 posiada:

- dostęp do drogi publicznej: obsługa komunikacyjna – wjazd, wyjazd z drogi gminnej dostosowany do funkcji prowadzonej działalności, w miejscu nie powodującym kolizji z istniejącym zagospodarowaniem,
- uzbrojenie infrastruktury technicznej: sieć kanalizacji deszczowej, sanitarnej, ścieków przemysłowych, elektryczną, telekomunikacyjną, które po rozbudowie stacji o stanowiska do demontażu pojazdów pow. 3,5 Mg zapewnia bezpieczne podjęcie planowanej działalności i kontynuację stanu istniejącego,
- możliwość korzystania z mediów infrastruktury.

W pasie drogowym drogi gminnej znajduje się wodociąg gminny. Wzdłuż tej drogi, istnieje kolektor ścieków sanitarnych.

- powierzchnie utwardzone: m.in. sektor pojazdów oczekujących na demontaż, place manewrowe, place postojowe, ciągi komunikacji wewnętrznej (spełniając wymagania dla stacji demontażu pojazdów)
- ogrodzenie.



Całość terenu jest płaska, z widocznym spadkiem w kierunku północnym.

Teren wokół jest w sposób dość jednorodny zagospodarowany, zarówno pod względem użytkowym jak i przyrodniczym. W rozpatrywanym obszarze na działkach sąsiednich, dostępnych z tej samej drogi publicznej znajdują się obiekty o funkcji usługowej - budynki produkcyjno-usługowe, biurowe, bazy i składy oraz tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej o zróżnicowanych formach architektonicznych i gabarytach.

Najbliższe otoczenie to tereny rolne i leśne.

Od strony południowo-wschodniej analizowana posesja bezpośrednio przylega do drogi powiatowej (ul. Mleczarska). Po drugiej stronie tej ulicy znajdują się tereny produkcyjno-usługowe. Swą działalność prowadzi stacja paliw płynnych „Lotos” i LPG.

Przy ul. Mleczarskiej swą działalność prowadzą inne podmioty np. PPHU PROTECH, Okręgowa stacja kontroli pojazdów, Miejska Oczyszczalnia Ścieków, zakład produkcji rajstop „Laykra”.

Od strony południowo-zachodniej rozpatrywana działka nr 7/1 sąsiaduje z działką opisaną numerem ew. 370 – droga gminna (jezdnia asfaltowa). Vis-a-vis istniejącej stacji demontażu, po drugiej stronie drogi gminnej swa działalność prowadzi autoserwis

Z kierunku północno-wschodniego teren objęty koncepcją zagospodarowania i wyposażenia technicznego, położony jest w granicach skrzyżowania ulicy Mleczarskiej i drogi wojewódzkiej Bielsk-Brodnica.

W tym samym kierunku znajduje się i swą działalność prowadzi zakład produkcji tworzyw sztucznych.

Działka graniczy z działką zalesioną (na kierunku północnym).

Teren inwestycji nie stanowi miejsc objętych szczególną ochroną ze względu na występowanie biotopów i obszarów leśnych, miejsc lęgowych, żerowania i odpoczynku szczególnie chronionych gatunków zwierząt. Lokalizacja nowoplanowanej inwestycji nie naruszała prawa własności, uprawnień i interesu osób trzecich. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, należąca do osób trzecich (niska, wolnostojąca, jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa), zlokalizowana jest w odległości ok. 200 m, w kierunku południowo-wschodnim i wschodnim.

Teren planowanej inwestycji obejmujący część miejscowości Starorypin Rządowy, gm. Rypin, nie leży w granicach obszarów chronionego krajobrazu, parków lub rezerwatów przyrody, Teren zlokalizowany jest poza wyznaczonym Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 z 2004 r. poz. 880), obszarem Natura 2000. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie znajduje się forma ochrony przyrody zaliczana do sieci NATURA 2000.

Teren planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie leży w granicach obszarów osuwania mas ziemnych oraz obszarów podlegających ochronie z tytułu obowiązujących przepisów, o zabytkach i opiece nad zabytkami, o ochronie przyrody i terenów zamkniętych.

Teren planowanej inwestycji położony jest poza obszarami chronionymi z zakresu dziedzictwa kulturowego i zabytków, ani też nie stwierdzono położenia w obrębie działki udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

Teren stanowiący przedmiot opracowania nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Lokalizacja nowego przedsięwzięcia (lecz nie obcego z uwagi na charakter i przeznaczenie) w miejscu wskazanym przez inwestora pozwala zachować istniejący stan zagospodarowania i wykorzystania oraz kontynuację funkcji oznaczonego terenu.

Wielkość terenu działki objętej koncepcją zagospodarowania (na terenie której obecnie prowadzona jest stacja demontażu pojazdów samochodowych wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji) pozwala na bezpieczną lokalizację pięciu stanowisk na potrzeby demontażu pojazdów



samochodowych – ciężarowych. Zgodnie z wypisem z rejestru gruntów i budynków z dnia 03.12.2009 r. działka nr 7/1 posiada łączną powierzchnię 11 493 m², z czego tereny zabudowy przemysłowej (Ba) stanowią 3 512 m². Powierzchnia istniejącej zabudowy wynosi 253,9 m² (powierzchnia użytkowa stanowi 244 m²).

Analizowany teren położony jest w obszarze, który wg wypisu z rejestru gruntów, stanowi teren o przewadze gruntów ornych. **Zgodnie ze sporządzonym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rypin, jest to teren, który nie podlega ochronie gruntów rolnych.**

Dodać należy, iż w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rypin **jest to teren o funkcji produkcyjno-usługowej wielofunkcyjnej o przewadze przemysłu, składów i baz.**

Oznacza to możliwość budowy nowych obiektów pod potrzeby produkcyjne i magazynowe wraz z niezbędnymi urządzeniami infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, przy spełnieniu lokalnych warunków zagospodarowania przestrzennego, sanitarnych, ochrony środowiska i estetycznych, przy spełnieniu odpowiednich warunków zagospodarowania terenu, z zachowaniem szczegółowych przepisów sanitarnych, ochrony środowiska i prawa budowlanego, a także wymogów wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego szczególnie zdrowia i życia mieszkańców.

Teren położony jest w obszarze, który nie jest przeznaczony pod realizację zadań rządowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, zdaniem autora niniejszej pracy istnieje możliwość lokalizacji przedmiotowej inwestycji na terenie wskazanym przez Inwestora.

Realizacja projektu pozwala zachować istniejący stan zagospodarowania i wykorzystania oraz kontynuację funkcji oznaczonego terenu. Lokalizacja/realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie zgodna i spełnia wszystkie warunki określone w art. 61 ust.1 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80/2003, poz. 717 z późn. zm.).

Spełnienie warunków/wymogów projektowania inwestycji z uwzględnieniem art. 5 Ustawy Prawa budowlanego i przepisów szczególnych w tym przepisów wykonawczych do tej ustawy podlega badaniu w postępowaniu o wydanie decyzji pozwolenia na budowę.

Lokalizację terenu inwestycji względem elementów otoczenia ilustruje załączona mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 500

2.3. Charakterystyka inwestycji

2.3.1. Stan istniejący.

Istniejąca stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji funkcjonuje od stycznia 2008r. Projekt był współfinansowany z funduszy Unii Europejskiej.







Obecnie, zgodnie z informacjami uzyskanymi od inwestora dziennie demontażowi poddawane może być do pięciu szt. samochodów osobowych.

Proces technologiczny demontażu podzielony jest na kilka podstawowych etapów i obejmuje:

1. Przyjęcie samochodu do demontażu i tymczasowe magazynowanie przyjętych pojazdów oczekujących na demontaż.

Pozyskiwanie samochodów do demontażu - od prywatnych użytkowników, firm, zakładów ubezpieczeniowych, zakładów pracy, policji i innych źródeł. Pod pojęciem pozyskiwania pojazdu rozumieć należy min.: fizyczne i prawne przejęcie pojazdu, sprawdzenie legalności jego pochodzenia, ocenę techniczną i oszacowanie wartości, wydanie stosownych dokumentów poświadczających jego wycofanie z eksploatacji i złomowanie.

2. Diagnostykę.

3. Osuszanie.

Usunięcie akumulatora, gaśnicy, instalacji LPG, poduszek powietrznych i pirotechnicznych napinaczy pasów bezpieczeństwa, opróżnienie układów: zasilania, chłodzenia, hamulcowego, klimatyzacji, wspomagania kierownicy, usunięcie oleju z silnika, skrzyni biegów, przekładni głównej, amortyzatorów, usunięcie płynu ze spryskiwaczy, usunięcie filtrów: paliwa, oleju, powietrza i nawiewu.

4. Demontaż elementów zewnętrznych (koła, akumulator, szyby, drzwi itp.),

5. Demontaż elementów wewnętrznych (silnik, zawieszenie, tablica przyrządów, osprzęt itp.),

6. Demontaż innych części i przygotowanie karoserii do transportu.

Istniejący zakład jest wyposażony w urządzenia umożliwiające w sposób bezpieczny i kontrolowany przeprowadzanie zbiórki wycofanych z eksploatacji pojazdów osobowych i ich demontaż w tym w wagę o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg

Wymontowane materiały i części z pojazdów są poddawane ocenie technicznej i w zależności od jej wyniku są odsprzedawane lub po posegregowaniu przekazywane do dalszej obróbki. Odzyskane materiały przekazywane są do zakładów zajmujących się powtórным przerobem (recyklingiem) lub utylizacją.

7. Odzyskiwanie zespołów i części oraz materiałów i surowców Odzyskiwane materiały są dokumentowane, opisywane i do czasu ich sprzedania magazynowane na regałach w magazynie wysokiego składowania.

8. Odsprzedaż części i podzespołów zakwalifikowanych do dalszego użytku.

9. Odsprzedaż lub zagospodarowanie w inny sposób materiałów poddających się recyklingowi.

10. Współpraca z zakładami specjalizującymi się w recyklingu. Materiały i części odzyskane po demontażu w sposób posegregowany, uporządkowany są czasowo magazynowane na placach odkładczych, w miejscach oznaczonych i opisanych. Każdy materiał, a w szczególności materiały uważane za niebezpieczne dla środowiska jest odcychowany, a ich przepływ rejestrowany. Pozyskane w procesie demontażu pojazdów materiały są wywożone do odbiorców, na podstawie wcześniej zawartych umów odbioru i które mają odpowiednie uprawnienia do przewozu i unieszkodliwienia odbieranych odpadów.

Podstawowym założeniem istniejącego zakładu, tj. stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jest zapewnienie zgodności ich funkcjonowania z obowiązującymi w Polsce przepisami oraz wprowadzanymi dyrektywami Unii Europejskiej.

Na terenie stacji demontażu, są wydzielone następujące sektory:

- sektor – budynek przyjmowania, sprawdzania, wstępnego oczyszczania oraz demontażu samochodów,
- sektor – parking dla pojazdów zużytych i rozbitych oczekujących na przyjęcie,



- sektor – parking zdemontowanych karoserii oczekujących na złomowanie oraz opon do wywieżenia,
- sektor – pomieszczenie zadaszone elementów i substancji niebezpiecznych (zbiorników i/lub pojemników z płynami, odpadami niebezpiecznymi oraz zużytymi akumulatorami do wywózki),
- sektor – demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia, w tym odpadów nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia,
- sektor – magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
- sektor – pomieszczenie zadaszone do gromadzenia części i materiałów do utylizacji bądź wywózki na wysypisko.

Z przedstawionej technologii wynikają określone wymagania odnośnie wyposażenia punktu demontażu zużytych pojazdów samochodowych:

- urządzenia do testowania zespołów i części przeznaczonych na sprzedaż,
- urządzenia do osuszania samochodów,
- urządzenia do demontażu (podnośniki i/lub kanał najazdowy, wyciągarki silników, narzędzia hydrauliczne i pneumatyczne udarowe, np. nożyce, klucze, itp.),
- przygotowanie samochodu do złomowania, głównie dla odzysku złomu metali. W tym konkretnym przypadku praktycznie polega to na demontażu wszystkich części niemetalowych, ewentualnie spłaszczeniu karoserii na specjalnej prasie (spłaszczarce) lub na obcinaniu dachu ze słupkami. Pozwala to na lepsze „upakowanie” przewożonych karoserii na samochodzie.

Szczegółowy zakres minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobów demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, został określony w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. (Dz. U. Nr 143, poz. 1206).

Istniejący zakład pracuje przez 5 dni w tygodniu zatrudnia 12 osób i jest w stanie poddać demontażowi średnio pięć pojazdów dziennie.

W postępowaniu z demontowanymi samochodami przestrzega się zasady maksymalnego odzysku części i materiałów. Na przełomie lat 80/90 podjęto intensyfikację „walki z motoryzacją” o ochronę środowiska i zasobów naturalnych ziemi. W roku 1991 Komisja Europejska (EC) określiła samochody wycofane z eksploatacji (SWE) jako jeden z priorytetowych strumieni odpadów i zainicjowała program określenia strategii przetwarzania SWE w aspekcie wzrostu ówczesnego odzysku/recyklingu. Jako konsekwencję ustalono konieczność stałego zmniejszania tzw. pozostałości motoryzacyjnych stanowiących bezużyteczne odpady. Stąd też powstały dyrektywy Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 63 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. nr 25, poz. 202), od dnia 1 stycznia 2006 roku w okresie do 31 grudnia 2014 roku poziom odzysku i recyklingu wynoszą 85% i 80% (art. 60 w Dz. U. 2005 Nr 25, poz. 202).

Dla pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r. poziomy odzysku i recyklingu, pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi odpowiednio 75% i 70 %

Maksimum 15% początkowej wagi SWE może pozostać jako odpady przeznaczone na wysypiska. Po tym terminie zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. nr 25, poz. 202) przedsiębiorca prowadzący stację demontażu będzie obowiązany osiągać poziom odzysku i recyklingu pojazdów wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 1980 roku, wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji rocznie.



Od 1 stycznia 2015 roku maksimum 5% początkowej wagi SWE może znaleźć się wysypiskach odpadów (*Recykling..., 1998*)

Reszta musi ulec odzyskowi w postaci części i zespołów zamiennych (materiałów recyklatów) lub przez użyteczne spalanie jako tzw. odzysk energetyczny.

I. Odzysk produktowy - w wyniku, którego części z demontażu samochodów zostaną ponownie wykorzystane zgodnie ze swoją funkcją jako części zamienne.

II. Odzysk materiałowy - w wyniku, którego do gospodarki powracają produkty demontażu samochodów jako materiały lub surowce do produkcji nowych wyrobów lub materiałów.

III. Odzysk energetyczny - w wyniku, którego produkty z demontażu, samochodów będą wykorzystywane jako paliwo (zazwyczaj przy produkcji przemysłowej).

Generalnie dyrektywy EC wskazują na priorytet recyklingu materiałowego.

2.3.2. Stan projektowany.

W związku z realizacją planowanej inwestycji przewiduje się stworzenie dodatkowo dwóch stanowisk pracy w pełnym wymiarze godzin (z możliwością zatrudnienia dodatkowych osób w zależności od zapotrzebowania na ten rodzaj usług), demontaż samochodów ciężarowych (pow. 3,5Mg) odbywać się będzie przez pięć dni w tygodniu. Przewiduje się poddawać demontażowi 1-2 pojazdy ciężarowe dziennie.

Planowane jest w miejscu istniejącej wiaty magazynowej zespołów napędowych budowę hali demontażu samochodów ciężarowych z przeznaczeniem na pięć stanowisk. Pola odkładcze zlokalizowane będą na stanowiskach nr 1 i nr 5, na pozostałych trzech stanowiskach prowadzone będą bezpośrednio operacje demontażu. Jedno z tych trzech stanowisk wyposażone zostanie w kopany najazdowy kanał. Planowana hala wykonana będzie w konstrukcji stalowej krytej płytami warstwowymi z rdzeniem styropianowym np. typu Włozamot, Obornicka.

Inwestor planuje również powiększyć budynek zaplecza socjalno-biurowego poprzez jego rozbudowę w kierunku południowo-zachodnim. Istniejące pomieszczenia biurowe zostaną adaptowane na potrzeby pomieszczeń socjalnych dla zatrudnionych pracowników.

2.4. Charakterystyka rozwiązań technologicznych stacji demontażu zużytych pojazdów.

2.4.1. Stan istniejący.

Pojazdy samochodowe dostarczane do opisywanej stacji demontażu, poddane są oględzinom w zakresie kompletności i zgodności z dostarczoną dokumentacją techniczną, i każdy pojazd jest ważony. Następnie pojazd ustawiony zostaje na wydzielonym parkingu pojazdów oczekujących na demontaż.

Przygotowane są na terenie istniejącego zakładu place składowe o szczelnej nawierzchni uzbrojone w system zakładowej kanalizacji.

Samochody przeznaczone do demontażu przed wprowadzeniem na stanowisko demontażu, są myte na zewnętrznej myjni płytowej.

Na stanowisku demontażu **pojazdy w pierwszej kolejności zostają osuszone z olejów oraz płynów eksploatacyjnych (np. ON, benzyna, płyny hamulcowe, chłodnicze).** Płyny i materiały eksploatacyjne są usuwane z samochodów na specjalnie do tego celu przygotowanych stanowiskach firmy Flaco, które umożliwiają wykonanie tych operacji **bez powstawania wycieków. Płyny eksploatacyjne przesyłane są szczelnymi przewodami do szczelnych oryginalnych pojemników o pojemności**



700 – 1000 litrów zlokalizowanych pod zadaszoną wiatą i sukcesywnie odbierane przez specjalistyczne firmy zajmujących się ich unieszkodliwieniem, posiadające wymagane prawem pozwolenie na prowadzenie działalności w tym zakresie.

Pojazd po oczyszczeniu - osuszeniu zostaje rozebrany z zasadniczych zespołów i podzespołów.

Zespoły w postaci silnika, skrzyni biegów, mostów napędowych, kół, przedniego zawieszenia, przetransportowane są na wydzielone stanowiska technologiczne gdzie odbywa się ich dalsza weryfikacja pod względem przydatności. Zespoły samochodowe przeznaczone do recyklingu są oczyszczone i oznakowane, rejestrowane w systemie komputerowym. Pozostałe pocięte na złom.

Koła samochodowe, na wydzielonym stanowisku, są rozbierane z opon i dętek.

Akumulatory samochodowe, na wydzielonym stole wykonanym z blachy, są pozbawione elektrolitu i rozebrane. Elektrolit zlewany jest do specjalnych pojemników szklanych (balonów).

Podzespoły i części samochodowej instalacji elektrycznej rozbierane są na wydzielonym stanowisku z segregacją metali kolorowych.

Części nadwozia samochodowego są rozebrane na części i podzespoły, przeznaczone do recyklingu i na złom. **Stanowisko przeznaczone do demontażu pojazdów wyposażone jest w pojemniki na poszczególne rodzaje powstałych odpadów** (osobne pojemniki do gromadzenia szkła, elementów gumowych, elementów plastikowych, stalowych).

Dla zespołów przeznaczonych do magazynowania - części do ponownego użycia wybudowano nowy budynek- magazyn, usytuowany koło istniejącej wiaty. **Dla części i podzespołów nadających się do sprzedaży, posadowiono magazyn namiotowy z regałami wysokiego składowania i betonową posadzką.**

Oczyszczony pozostały złom stalowy i aluminiowy oraz opony, przechowywane są na utwardzonych, zewnętrznych placach składowych.

Teren pod parking, miejsce postoju pojazdów oczekujących i wszystkie inne newralgiczne miejsca, stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo zanieczyszczenia jak i wjazd/wyjazd, są utwardzone – wybetonowane, okrawężnikowane z uwagi na fakt, iż zupełne wyeliminowanie wycieków płynów z dostarczonych pojazdów jest niemożliwe. Część dostarczonych samochodów może mieć uszkodzony - w następstwie wypadku, uszkodzeń mechanicznych powstałych, w trakcie załadunku i transportu lub korozji - blok silnika lub skrzyni biegów czy układ hamulcowy, w sposób powodujący wyciek płynów eksploatacyjnych - w tym zaliczonych do odpadów niebezpiecznych. Realizując obowiązek minimalnych wymagań dla stacji/punktów demontażu/zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji konieczne było utwardzenie powierzchni magazynowych, placów składowych, sektora przyjmowania pojazdów, usuwania elementów i substancji niebezpiecznych w tym płynów, ciągów komunikacji wewnętrznej.

2.4.2. Stan projektowany.

Pojazdy ciężarowe dostarczane do stacji demontażu, poddane będą oględzinom w zakresie kompletności i zgodności z dostarczoną dokumentacją techniczną. Czynność ta odbywać się będzie podobnie jak dotychczas w sektorze przyjmowania pojazdów. Następnie pojazd ustawiony zostanie na wydzielonym parkingu pojazdów oczekujących na demontaż na terenie parkingu pojazdów oczekujących na demontaż na utwardzonej, szczelnej powierzchni, wyposażonej w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych o przepustowości dostosowanej do wielkości powierzchni objętej systemem odprowadzania ścieków przemysłowych.



Samochody przeznaczone do demontażu, przed wprowadzeniem na stanowisko demontażu, będą myte na zewnętrznej myjni płytowej. **Pojazdy ciężarowe w pierwszej kolejności zostaną osuszone-oczyszczone z olejów oraz płynów eksploatacyjnych.** Płyny i materiały eksploatacyjne, usuwane będą z samochodów ciężarowych na istniejących stanowiskach do osuszania (tych samych co samochody osobowe) z wykorzystaniem istniejących urządzeń i instalacji do osuszania zakończonej zbiornikami magazynowymi (obecnie zlokalizowanymi pod wiatą magazynową) na poszczególne substancje niebezpieczne (oleje i płyny eksploatacyjne, paliwa) na istniejącym stanowisku osuszania.

Pojazd po oczyszczeniu, osuszeniu będzie demontowany z zasadniczych zespołów i podzespołów na dwóch (z pięciu) planowanych stanowiskach demontażu. Demontaż silnika odbywać się będzie na jednym z pięciu, planowanych stanowisk, w tym jedno stanowisko z kopanym kanałem najazdowym.

Zespoły w postaci silnika, skrzyni biegów, mostów napędowych, kół, przedniego zawieszenia, przetransportowane będą na wydzielone stanowiska technologiczne – pola odkładcze (dwa pola odkładcze z pięciu planowanych stanowisk), gdzie odbywać się będzie ich dalsza weryfikacja pod względem przydatności.

Zespoły samochodowe przeznaczone do dalszej sprzedaży będą oczyszczone i oznakowane, rejestrowane w systemie komputerowym i zabezpieczone przed wpływem czynników atmosferycznych i magazynowane. Pozostałe pocięte na złom.

Koła samochodowe będą rozbierane z opon (i/lub dętek) z wykorzystaniem istniejącego stanowiska.

Akumulatory samochodowe, na istniejącym w stacji wydzielonym stole wykonanym z blachy, będą pozbawione elektrolitu i rozebrane. Elektrolit zlewany będzie do wykorzystywanych do tej pory pojemników szklanych (balonów).

Podzespoły i części samochodowej instalacji elektrycznej rozbierane będą na wydzielonym istniejącym w zakładzie stanowisku z segregacją metali kolorowych.

Części nadwozia samochodowego będą rozebrane na części i podzespoły, przeznaczone do recyklingu i na złom. Stanowisko przeznaczone do demontażu pojazdów wyposażone będzie w pojemniki na poszczególne rodzaje powstałych odpadów. Przewiduje się osobne pojemniki do gromadzenia szkła, elementów gumowych, elementów plastikowych, stalowych.

Dalszy sposób postępowania z elementami pochodzącymi z demontażu będzie analogiczny jak dotychczas. Do segregacji podzespołów, zespołów, części i ich magazynowania przeznaczeniem na sprzedaż wykorzystane zostaną istniejące budynki.

2.5. Charakterystyka rozwiązań technicznych inwestycji.

2.5.1. Stan istniejący

Na terenie istniejącej stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji zlokalizowane są;

- a) Budynek stacji demontażu pojazdów – wielofunkcyjny, łącznie z pomieszczeniami socjalno-bytowymi, biurowymi i kotłownią.
- b). Wiatą magazynową zespołów napędowych.
- c). Wiatą magazynową „niska” akumulatorów, elementów ze szkła, płynów eksploatacyjnych.
- d). Nowy budynek magazynowy zdemontowanych zespołów i części do dalszej sprzedaży usytuowany na działce objętej raportowaną inwestycją, w sąsiedztwie istniejącego budynku stacji demontażu.
- e). Namiotowy magazyn z regałami wysokiego składowania części i elementów przeznaczonych do sprzedaży



- f). Myjnia płytowa pojazdów.
- g). Place składowe.
- h). Instalacje wód opadowych i ścieków przemysłowych.
- i). Instalacje elektryczne i wody.
- j). Drogi wewnętrzne i parking.
- k). Kotłownia o mocy 25 KW opalaną węglem typu „ Ekogroszek”

2.5.2. Stan projektowany

W miejsce istniejącej wiaty magazynowej niskiej planuje się posadowienie hali do demontażu pojazdów ciężarowych z pięcioma stanowiskami stanowiska nr 1 i 5 będą wykorzystywane jako pola odkładcze pozostałe trzy stanowić będą stanowiska do demontażu z czego jedno stanowisko posiadać będzie najazdowy kanał. Hala wykonana zostanie w konstrukcji stalowej, krytej płytami warstwowymi z rdzeniem styropianowym. Powierzchnie posadzki hali i kanału przeglądowego w nowej hali stacji demontażu pojazdów ciężarowych wykonane będą jako zmywalne o szczelnej nawierzchni. Szczelność posadzek oraz jednocześnie odizolowanie od gruntu planuje się osiągnąć za pomocą geomembrany. Zastosowana folia winna posiadać atest o odporności na produkty ropopochodne. Woda pochodząca z procesów zmywania posadzek, zbierana będzie przez korytka odwadniające i kierowana do istniejącej kanalizacji zewnętrznej, zakończonej separatorem. Odbiornikiem oczyszczonych ścieków przemysłowych jest istniejąca kanalizacja. **Stan istniejący w tym zakresie nie ulegnie zmianie.**

Planowany budynek hali do demontażu samochodów ciężarowych zostanie wyposażony w instalację:

- elektryczną
- wentylacyjną
- grzewczą poprzez nagrzewnice ciepła z wykorzystaniem istniejącej kotłowni – **realizacja zadania nie jest związana z uruchomieniem nowego źródła emisji energetycznego spalania paliw.**
- wod.-kan. poprzez rozbudowę istniejących na terenie stacji w tym zakresie rozwiązań zgodnie z warunkami właściwego gestora sieci.
- pełnego rozdziału ścieków - **stan istniejący w tym zakresie w związku z realizacją zadania nie ulegnie zmianie.**

Pracownicy zatrudnieni przy demontażu samochodów ciężarowych korzystać będą z węzła socjalno-bytowego istniejącego w zakładzie (obecnie w tej części znajdują się pomieszczenia biurowo-admin.). Dlatego też planowana jest rozbudowa istniejącego budynku stacji w części administracyjno-biurowej.

Drogi wewnętrzne i parkingi.

Dla poprawnego funkcjonowania nowego kompleksu stacji demontażu, nie ma potrzeby wykonania wewnętrznych dróg komunikacyjnych i parkingów. **Istniejące rozwiązania komunikacyjne** (ciągi komunikacji wewnętrznej, palce postojowe, manewrowe, składowe, sektor pojazdów oczekujących na demontaż zostały wykonane o nawierzchni utwardzonej, szczelnej) **w pełni zapewniają bezpieczne prowadzenie procesu demontażu pojazdów o masie po 3,5 Mg .**

Wjazd i wyjazd za pomocą istniejącego wjazdu/zjazdu z przyległej drogi publicznej o kategorii gminnej. W związku z realizacją projektu nie zachodzi potrzeba wyznaczenia, budowy nowego wjazdu/zjazdu).



Zatrudnienie.

Przewiduje się, że w projektowanym kompleksie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji o masie pow. 3,5 Mg zatrudnione będą prawdopodobnie 2 osoby¹. Pracownicy ci zapewnione będą mieli pomieszczenia higieniczno-sanitarne i socjalne w projektowanym obiekcie.

2.6. Przedstawienie możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających należyście wykonywać działalność w zakresie

Porównanie rozwiązań technicznych stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin rządowy 29A z minimalnymi wymaganiami przedstawionymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 z późn.zm.) zestawiono w tabeli poniżej.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji(Dz. Nr 143 poz. 1206 ze zm.)	Założenia techniczne dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin Rządowy 29A gm. Rypin (dz. nr 7/1)	Ocena
<u>Sektor przyjmowania pojazdów</u> ; zlokalizowany na utwardzonej i szczelnej powierzchni, wyposażony w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych, sektor wyposaża się w wagę, o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg	<u>Sektor przyjmowania pojazdów</u> przeznaczonych do demontażu, będzie wyposażony: - utwardzoną i szczelną powierzchnię - odprowadzanie wód opadowych, przemysłowych poprzez separator substancji ropopochodnych do właściwych odbiorników docelowo do kanalizacji gminnej - w budynku stacji wyznaczone jest pomieszczenie, w którym będą załatwiane formalności związane z przyjęciem pojazdów i przechowywaniem dokumentów - w wagę na potrzeby o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg	Spełnia wymagania
<u>Sektor magazynowania przyjętych pojazdów</u> ; zlokalizowany na utwardzonej, szczelnej powierzchni nie mniejszej niż 200 m ² , z zachowaniem pola manewrowego, wyposażonej w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora, pojazdy magazynuje się w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych.	<u>Sektor magazynowania pojazdów</u> przeznaczonych do demontażu, będzie wyposażony: - miejsca parkingowe utwardzone o powierzchni zapewniającej bezpieczne przyjmowanie pojazdów. - odprowadzanie ścieków przemysłowych poprzez separator substancji ropopochodnych do wybieralnego, szczelnego zbiornika - powierzchnie będą utwardzone wykonane jako szczelne. - powierzchnia wyprofilowana będzie w sposób umożliwiający spływ ścieków przemysłowych do kratki, z której ścieki będą kierowane do separatora.	Spełnia wymagania

¹ Z możliwością zatrudnienia większej ilości osób w zależności od rzeczywistego zapotrzebowanie runku na planowaną usługę



Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 ze zm.)	Założenia techniczne dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin Rządowy 29A gm. Rypin (dz. nr 7/1)	Ocena
<u>Sektor usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych</u>, w tym płynów; zlokalizowany w obiekcie budowlanym, posiadającym utwardzone i szczelne podłoże wyposażone w system odprowadzania ścieków przemysłowych do separatora, zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi, Sektor powinien być wyposażony w: • urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów, • oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów następujące odpady: - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne – spełniające wymagania wynikające z rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. Nr 192, poz. 1968) - pozostałe usunięte paliwa i płyny eksploatacyjne, płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe, - akumulatory – magazynowane w pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie kwasów, - usunięte z układów klimatyzacyjnych substancje zubożające warstwę ozonową – pojemniki spełniające wymagania dla zbiorników ciśnieniowych, - układy klimatyzacyjne, - katalizatory spalin, - filtry oleju, - zawierające rtęć; • pojemnik na wymontowywane z pojazdów odpady kondensatorów – spełniający wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 24 czerwca 2002 r. w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania i przemieszczania substancji stwarzających szczególne zagrożenie dla środowiska oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których były lub są wykorzystywane substancje stwarzające szczególne zagrożenie dla środowiska (Dz. Nr 96, poz. 860); • sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów. Zbiorniki z gazem wymontowane z pojazdów zgodnie z par. 7, ust.3 (Dz.U.143/2005 poz.1206 ze zm.) należy niezwłocznie usuwać z sektora usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych. Do czasu przekazania wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom dla ich opróżnienia, zbiorniki z gazem magazynuje się zgodnie z przepisami wskazanymi w par.10 ust 2a w/w rozporządzenia. Elementy wyposażenia zawierające materiały wybuchowe (do uruchamiania poduszek powietrznych i napinaczy pasów bezpieczeństwa) poprzez ich wyzwolenie w sposób elektryczny lub mechaniczny wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu.	W budynku demontażu pojazdów zostanie wydzielony sektor do usuwania elementów i substancji niebezpiecznych, który wyposażony się w: - utwardzoną, szczelną posadzkę, - system odprowadzania ścieków z hali demontażu poprzez separator ropopochodnych do kanaizacji poprzez studzienkę probierczą, umożliwiającą pobieranie próbek do badania skuteczności oczyszczania, do kanalizacji gminnej. - urządzenie do usuwania olejów, paliw i płynów eksploatacyjnych, - wanny z kratkami odciekowymi, na której będą ustawione pojemniki na usunięte odpadowe oleje, paliwa i płyny eksploatacyjne, - oznakowane pojemniki na odpady, : akumulatory, katalizatory spalin, filtry oleju, elementy zawierające rtęć, wymontowane kondensatory, inne niebezpieczne elementy - na odbiór ciśnieniowych zbiorników z gazem napędowym, oraz klimatyzacyjnych i chłodniczych Prowadzący stację podpisze stosowne umowy. - stacja demontażu wyposażona zostanie w separator substancji ropopochodnych - do zbierania ewentualnych odcieków w wiacie magazynowej przewidziano szczelną, bezodpływową studzienkę na ewentualne rozlewy, wycieki, - na terenie stacji ustawione zostaną wszędzie tam gdzie będzie to uzasadnione sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów.	Spełnia wymagania Spełnia wymagania
<u>Sektor demontażu</u> z pojazdów przedmiotów i wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia; powinien być zlokalizowany w obiekcie budowlanym Sektor powinien być wyposażony w pojemniki na: - szyby hartowane, - szyby klejone - przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.	Stanowiska demontażu pojazdów zlokalizowane będzie w hali demontażu wykonanej jako obiekt budowlany, zadaszony ze szczelną posadzką W budynku demontażu pojazdów wydzielony zostanie sektor do usuwania z pojazdów przedmiotów i wyposażenia, oraz części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia, który wyposażony zostanie do potrzeb stacji - kanał najazdowy - nożyce do cięcia blachy, - tester ciśnienia, - tester parametrów elektrycznych, - miejsce do zbierania zdemontowanych silników, - pojemniki na szyby samochodowe: hartowane i klejone, - pojemniki na części zawierające metale nieżelazne, - pojemniki na przedmioty wyposażenia i części nadające się do ponownego użycia, - pojemniki na elementy z tworzyw sztucznych, - pojemnik na złom. Przedmioty wyposażenia i części będą magazynowane na regałach, luzem, na paletach w pomieszczeniu magazynowym.	Spełnia wymagania



Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 ze zm.)	Założenia techniczne dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin Rządowy 29A gm. Rypin (dz. nr 7/1)	Ocena
Sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów, zlokalizowany na utwardzonej powierzchni. Odpady niebezpieczne pochodzące z demontażu pojazdów magazynuje się odrębnie na utwardzonej, zadaszonej powierzchni. Zużyte opony magazynuje się w wydzielonym miejscu wyposażonym w urządzenia gaśnicze w stosach zabezpieczających przed osunięciem.	Sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu: - magazyn części - utwardzone podłoże, - odpady magazynowane w oznakowanych pojemnikach, wykonanych z materiałów odpornych na działanie składników zawartych w odpadach, - opony magazynowane luzem (uporządkowane stosy), Miejsce magazynowania będzie wyposażone w urządzenia gaśnicze oraz sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych	Spełnia wymagania

Przyjęte i planowane rozwiązania techniczne dla nowoprojektowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji spełniają minimalne wymagania przedstawione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 z późn.zm.).

2.7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, paliw oraz energii.

Wykorzystywane paliwa, energia, woda.	Stan istniejący	Docelowo
Woda na cele socjalne	15dm ³ /1 zatrudnionego x dobę	15dm ³ /1 zatrudnionego x dobę
Woda cele przemysłowe	ok. 15m ³ /m-c	25 m ³ /m-c
Energia elektryczna	ok. 24 000 kWh/rok	26 000-28 000 kWh/rok
Węgiel „Ekogroszek”	5,5 Mg	ok. 6.6 Mg

2.8. Przewidywane rodzaje zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.

2.8.1. Emisja odpadów.

Aktualnie stan w zakresie gospodarki odpadowej reguluje decyzja Wojewody Kujawsko-Pomorskiego znak: WSRiRW/DW-I-EB/6620-1/4/07 z dnia 12.12.2007r. udzielająca firmie „mamauto” Sp. j. z siedzibą w Starorypinie Rządowym 29A prowadzącej Stację demontażu pojazdów w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin pozwolenia na prowadzenie działalności związanej z wytwarzaniem, odzyskiem, transportem odpadów.

W związku z planowaną inwestycją przyjęty w firmie sposób postępowania z wytwarzanymi, zbieranymi odpadami nie ulegnie zmianie. Z uwagi na charakter planowanej inwestycji (kontynuacja obecnie) nie będą wytwarzane, zbierane inne rodzaje odpadów niż określone obowiązującym pozwoleniem.



2.8.2. Emisja do powietrza atmosferycznego.

Aktualnie na terenie istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, źródło emisji zanieczyszczeń z energetycznego spalania paliw do powietrza atmosferycznego (dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył), stanowi kocioł węglowy o mocy 25 kW, zainstalowany w kotłowni zakładowej (wydzielone pomieszczenie) opalany węglem typu „Ekogroszek”. Kocioł eksploatowany jest na potrzeby ogrzania pomieszczenia hali demontażu, oraz pomieszczeń socjalno-bytowych w sezonie grzewczym.

Realizacja projektu uruchomienie demontażu pojazdów ciężarowych, nie stanowi o konieczności zwiększania wydajności cieplnej kotła.

Istniejąca, eksploatowana jednostka – kocioł o mocy 25 kW w pełni zapewnia bezpieczne utrzymanie temperatury powietrza w planowanych pomieszczeniach i prowadzenie procesu demontażu.

2.8.3. Emisja hałasu.

Obecnie w związku z prowadzoną działalnością-demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji nie stwierdzono naruszeń obowiązujących dopuszczalnych norm w zakresie emisji hałasu do środowiska zewnętrznego na terenie podlegającym ochronie – zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa².

Na etapie eksploatacji obiekt – jako całość, tj. po uruchomieniu demontażu pojazdów ciężarowych nie będzie stanowił źródła emisji hałasu do środowiska, który powodował by naruszenie obowiązujących normatywów na terenie chronionym (zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa).

2.8.4. Ścieki.

W związku z prowadzona dotychczas działalnością dla spółki „mamauto” z siedzibą w Starorypinie Rządowym 29A prowadzącej Stację demontażu pojazdów w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin wydane zostało przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego pozwolenie wodnoprawne znak: WSiR/DW-I-BL/6811/33/06 z dnia 18 stycznia 2007 r zmienione decyzja Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego znak: ŚG.I.ab.6213-1/09 z dnia 19.03.2009 r, określające warunki wprowadzania ścieków uprzednio oczyszczonych na osadniku zawieszin i separatorze substancji ropopochodnych do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością PK „KOMES” w Rypinie, wykonania stawu ziemnego na dz. 7/1 w m. Starorypin rządowy 29A przeznaczonego do odparowania wód opadowych i roztopowych z terenu utwardzonego stacji demontażu, wykonania wylotu wód opadowych do ww stawu ziemnego, wprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu utwardzonego stacji demontażu do ziemi poprzez staw ziemny, uprzednio oczyszczonych na osadniku zawieszin i separatorze substancji ropopochodnych.

W związku z realizacją zadania inwestycyjnego stan istniejący nie ulegnie zmianie. Ścieki przemysłowe (z mycia posadzek) będą włączone do istniejącej zakładowej kanalizacji ścieków przemysłowych i tak jak dotychczas po oczyszczeniu będą odprowadzane do miejskich urządzeń kanalizacyjnych.

Skład i stan ścieków przemysłowych odprowadzanych ze stacji demontażu wprowadzanych do urządzeń kanalizacyjnych PK „KOMES” winien spełniać warunki określone przez gestora sieci.

Wody opadowe i roztopowe z terenu utwardzonego stacji demontażu (w związku z realizacją zadania – uruchomienie demontażu pojazdów ciężarowych, powierzchnia istniejących utwardzonych terenów nie ulegnie zmianie), tak jak dotychczas po uprzednim oczyszczeniu na osadniku zawieszin i separatorze

² najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 200 m, w kierunku południowo-wschodnim i wschodnim.



substancji ropopochodnych wprowadzane do ziemi poprzez staw ziemny – stan istniejąc nie ulegnie zmianie, nie powstaną nowe powierzchnie utwardzone.

Dla odprowadzanych ścieków winien być spełniony zapis rozporządzenia rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r., w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 948), tj.

zawiesina ogólna - 100 mg/l,

substancje ropopochodne - 15 mg/l.

2.9. Bilans powierzchni.

Zgodnie z wypisem z rejestru gruntów, teren działki nr 7/1 położonej w jednostce ewidencyjnej 041204_2Rypin, obręb 0025 Starorypin Rządowy, na której swą działalność polegającą na prowadzeniu stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji świadczy Spółka jawna „mamauto”, i na której planowana jest budowa budynku – rozbudowa istniejącej stacji demontażu o stanowiska na potrzeby demontażu pojazdów ciężarowych stanowi teren zab. przemysłowej o łącznej powierzchni 1.1493 ha.

Bilans powierzchni terenu:

Istniejący budynek stacji demontażu

* długość wiaty - 27,3 m

* szerokość wiaty - 9,3 m

* wysokość użytkowa wiaty 4,2m

Istniejąca wiatka magazynowa „niska”

- szerokość – 6 m

- długość - 30,0m

- wysokość – 2,5m

Istniejący magazyn części nadających się do sprzedaży

- szerokość – 16,0 m

- długość - 28,0m

- wysokość - 4,2m

Istniejące place składowe

- plac (parking) samochodów oczekujących na demontaż, pow. – 252 m²

- plac składowy odpadów niebezpiecznych, pow. – 144 m².

- plac składowy ogumienia i wyrobów z tworzyw, pow. – 262 m²,

- plac składowy złomu czystego, pow. – 788 m².

Istniejący staw ziemny

- szerokość – 11,0 m

- długość - 12,0m

- głębokość 2,1 m

Tereny zieleni 2697,3 m²

W związku z powyższym z powierzchni biologicznie czynnej nie zostanie wyłączony teren.

Projekt ogranicza się do budowy, w miejsce istniejącej wiaty magazynowej, hali do demontażu pojazdów ciężarowych z pięcioma stanowiskami.



3. OPIS STANU ŚRODOWISKA W OBSZARZE POTENCJALNEGO ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.

3.1. Położenie fizyczno-geograficzne.

Pod względem fizyczno-geograficznego podziału Polski J. Kondrackiego (1988) rozpatrywany obszar gminy (inwestycji) obszar leży w obrębie mezoregionu - Pojezierze Dobrzyńskie, jedynie niewielki południowo-wschodni fragment gminy Rypin znajduje się w obrębie Równiny Urszulewskiej. Ogólna powierzchnia gminy wynosi 13.194 ha, w tym użytków rolnych 11.025 ha (83,6 %), lasów i gruntów leśnych – 982 ha (7,4 %). Na terenie gminy występują dwa jeziora: Czarownica (22,4 ha) i Sadłowskie (21,6 ha) oraz graniczy z jeziorem Długie (103 ha).

Teren raportowanej inwestycji położony jest w wschodnim krańcu województwa kujawsko – pomorskiego (byłego włocławskiego), **w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, i nie leży w granicach obszarów chronionego krajobrazu, parków lub rezerwatów przyrody, ani też w granicach obszaru Natura 2000.**

Teren inwestycji nie stanowi miejsc objętych szczególną ochroną ze względu na występowanie biotopów i obszarów leśnych, miejsc lęgowych, żerowania i odpoczynku szczególnie chronionych gatunków zwierząt.

Teren inwestycji położony jest poza terenami przyrodniczymi podlegającymi ochronie prawnej na mocy ustawy o ochronie przyrody.

Teren planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie leży w granicach obszarów ograniczonego użytkowania, osuwania mas ziemnych oraz obszarów podlegających ochronie z tytułu obowiązujących przepisów, o zabytkach i opiece nad zabytkami, o ochronie przyrody i zasobów wodnych, kopalin i terenów zamkniętych.

Teren planowanej inwestycji położony jest poza granicami obszarów chronionych z zakresu dziedzictwa kulturowego i zabytków, ani też nie stwierdzono położenia w obrębie działki udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

Powierzchnia analizowanego terenu układa się w tym rejonie na rzędnych około 101,4 – 96,2 m npm (Mapa ewidencyjna w skali 1:500, zaktualizowana 28.10.2009 r.).

3.2. Charakterystyka warunków hydrograficznych.

Rypin położony jest w północno-wschodnim krańcu byłego województwa włocławskiego. Centralna część Rypina jest położona w dolinie rzeki Rypienicy (lewobrzeżny dopływ Drwęcy) i w strefie krawędziowej wysoczyzny, chociaż jego wschodnia część wkracza na obszar morenowy. Rzeźbę terenu urozmaicają rynny polodowcowe o kierunku NNW-SSE oraz dolina rzeki Rypienicy, powtarzająca przebieg jednej z rynien. Współczesne koryto rzeki Rypienicy wykorzystuje kopalną rynnę subglacialną w kierunku południowym. Dolina ta na wysokości opisywanego obiektu przyjmuje kierunek NW-SE.

W odległości ok. 130-150m, w kierunku północnym od planowanej stacji demontażu przepływa niewielki ciek powierzchniowy (dopływ Rypienicy), który stanowi lokalną podstawę drenażu wód gruntowych.

Pod względem morfologicznym znajduje się w obrębie Pojezierza Dobrzyńskiego. Formy morfologiczne są tu wynikiem akumulacji działalności lodowca oraz erozyjnej działalności rzeki Rypienicy. Na omawianym obszarze występują moreny czołowe, które ciągną się od Wisły w kierunku północno - wschodnim przez Lipno do Górzna. Łuk tych moren przecięty jest doliną Rypienicy, która płynie w kierunku północnym, do Drwęcy. Splot tych form tworzy, w obrębie samego miasta, urozmaiconą rzeźbę terenu.



Na terenie projektowanej stacji demontażu brak jest wód powierzchniowych. Przedmiotowy obszar należy do zlewni rzeki Rypienicy, której koryto przebiega w odległości ok. 1 km w kierunku południowo-zachodnim.

3.2.1. Lokalizacja miejsc poboru wody podziemnej w pobliżu planowanej inwestycji

Na terenie Rypina znajdują się dwa komunalne ujęcia wody „Bielawy - Bielawki” i ujęcie „Warszawska”. Ujęcie „Bielawy - Bielawki” położone jest na terenie moreny dennej pagórkowatej, gdzie rzędne wahają się od 125 - 140 m npm. Ujęcie wody przy ul. Warszawskiej, zlokalizowane jest w obrębie doliny Rypienicy, gdzie rzędne wynoszą od ok. 80 m, w samej dolinie do ok. 100 m npm, w strefie krawędziowej.

Odległość planowanej inwestycji od oznaczonych komunalnych ujęć wody znajdujących się na terenie Rypina, wynosi: od ujęcia wody „Bielawy - Bielawki” ok. 3000 m i od ujęcia „Warszawska” ok. 2700m.

Ujęcie Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej znajduje się w odległości ok. 1300 m od planowanej inwestycji.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie stwierdzono udokumentowanych miejsc poboru wód podziemnych.

3.3. Budowa geologiczna.

Rozpoznanie budowy geologicznej w rejonie Rypina sięga utworów kredowych.

Utwory kredowe - reprezentowane przez spękaną margle mastrychtu, stwierdzono otworem nr 5 B na głębokości 222 - 245 m (ujęcie „Bielawy - Bielawki”) otworem nr 4 (ul. Warszawska) na głębokości 186 - 203 m oraz otworem nr 2 na głębokości 185 - 241 m (ujęcie Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej). Strop kredy przebiega, więc na rzędnej ok. 93,5 m npm.

Zalegające wyżej **utwory trzeciorzędowe** zaliczono do paleocenu dolnego, oligocenu środkowego, miocenu górnego i pliocenu. Miąższość kompleksu wynosi 204 m (ujęcie „Bielawy - Bielawki”). Trzeciorząd wykształcony jest głównie w postaci utworów ilastych, podrzędnie z mułku oraz piasku drobno i średnioziarnistego. W górnej części profilu utworów trzeciorzędowych (pliocen) wzrasta udział piasku drobnoziarnistego i pylastego. Utwory plioceńskie charakteryzują się dużym zróżnicowaniem pionowym i poziomym. Ich strop tworzy lokalne wyniesienie sięgające rzędne 110 - 123 m npm. Na zachód od ujęcia obserwuje się gwałtowne obniżenie stropu erozyjnego, schodzącego w dolinie Rypienicy do 90 m npm.

Utwory czwartorzędowe w rejonie ujęcia „Bielawy - Bielawki” tworzą ciągłą pokrywę miąższości od 13 do 30 m, wykształconą w postaci gliny zwałowej, z nieznacznym udziałem łu i piasku plastycznego w spągu. Dolinę Rypienicy wypełniają utwory czwartorzędowe, tworzące w jej osi kompleks miąższości ok. 190 m (ujęcie Warszawska). **Czwartorzęd występuje tu głównie w postaci piasków różnej granulacji od gruboziarnistych do mułkowatych, które przewarstwione są zwłaszcza w górnych częściach profilu, mułkami lub łąmi lokalnie gliną zwałową. Miąższość tych utworów jest zróżnicowana od kilku do kilkunastu metrów.**

Szczegółowa budowa geologiczna analizowanego terenu została w niniejszym opracowaniu przedstawiona na podstawie „Opinii geologicznej określającej warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska wodno-gruntowego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości Starorypin Prywatny 49 – stacja paliw „A i C Petrol” (Toruń, czerwiec 2003 r.) – obiekt sąsiadujący vis-a-vis planowanej inwestycji – ok. 120m w kierunku wschodnim.



Na terenie stacji paliw płynnych „A i C Petrol” wykonano 5 małosrednicowych otworów badawczych o głębokości od 5,0 m ppt do głębokości 9,0 m ppt.

Na podstawie badań stwierdzono występowanie do głębokości około 0,4-1,2 m ppt

- warstwa gleby, nasypów antropogenicznych zbudowanych z gysu oraz piasków drobnoziarnistych z humusem.

- poniżej występuje warstwa piasków pylastych z domieszką pyłu piaszczystego (zał. profile geologiczne), które w północnej części badanego terenu przechodzą facjalnie w piaski drobnoziarniste oraz piaski drobnoziarniste z domieszką piasku średnioziarnistego. W południowej części terenu stacji powierzchnia spągowa ww warstwy nawiercona została na głębokości od 2,6-3,0 m ppt i łagodnie obniża się w kierunku północnym. Natomiast w części centralnej i północnej badanego terenu spąg w/w osadów występuje na głębokości około 3,3 m ppt. Opisane utwory w południowej i centralnej części terenu stacji podścielone są 0,5÷1,5 m warstwą pyłów piaszczystych z przewarstwieniami piasku pylastego (mułki, mułki piaszczyste), która wyklinowuje się w północnej części badanego terenu.

W otworach badawczych zlokalizowanych w centralnej i północnej części terenu stacji paliw od głębokości 6,3 m ppt do 4,8 m ppt oraz 6,5 m ppt występuje warstwa kwarcowych piasków średnioziarnistych. Osady te są zawodnione i decydują one o prędkości przemieszczania się ewentualnych zanieczyszczeń ropopochodnych.

Budowę geologiczną badanego terenu w obszarze planowanej stacji pojazdów ciężarowych w miejscowości Starorypin Prywatny przedstawiono na załączonych kartach dokumentacyjnych otworów badawczych.

str. 27 z 97



FPK HYDROS
87-100 Toruń
ul. J. Kusocińskiego 18/6
tel.(0-56) 645-18-57
tel. kom. 603-78-49-57

ZaŁ. Nr 3.2

Karta dokumentacyjna otworu badawczego

Otwór Nr 2

Obiekt: Starorypin Prywatny 49, stacja paliw - działka nr 13/1

Gmina: Rypin

Województwo: kujawsko-pomorskie

Zleceniodawca: PPHU "A i C Petrol" Sp z oo.

Wiercenie nadzorował: inż. Zbigniew Kalinowski

Wiercenie opracował: mgr Sławomir Lorenc

Rzędna: (m npm): 100,47

Wiercenie wykonano: czerwiec 2003

System wiercenia: mechaniczny - obrotowy

Rodzaj i średnica	Średnica rur i zaturowania	Głębokość nawierconego i ustalonego zwierciadła wody w [m]	Głębokość pobrania próby gruntu	Skala 1:100	Profil litologiczny	Przebieg warstwy w [m]	OPIS MAKROSKOPOWY						Stratygrafia	Zawartość CaCO ₃	Kategoria wg K.C.K.
							Rodzaj gruntu	Barwa	Wilgotność	Ilość walczków	Stan gruntu	Sp			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4"				0.0		0.3	Gh + H	c. szara	w				Q-holocen		
							Piasek pylasty z domieszką pyłu (Pp + Tp)	rdzawo-szary	w				Q-plejstocen		
							Piasek drobnopziarnisty, kwarcowy (Pd)	żółto-szary	w				Q-plejstocen		
				2.0											
				2.5											
				4.0											
				5.0											
				6.0											
				8.0											
				10.0											
				12.0											
				14.0											
				16.0											

FIRMA PROJEKTOWO - KONSULTACYJNA HYDROS Toruń, ul. Kusocińskiego 18/6, tel./fax (0-56) 645-18-57 tel. kom. 603 78-49-57			
Obiekt	Stacja paliw „A i C Petrol” - Starorypin Prywatny 49		
Rodzaj opracowania	Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska gruntowo - wodnego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości STARORYPIN PRYWATNY 49		
Opracował	inż. Z. Kalinowski	Podpis	Data 06. 2003 r.



FPK HYDROS
87-100 Toruń
ul. J. Kusocińskiego 18/6
tel.(0-56) 645-18-57
tel. kom. 603-78-49-57

ZAŁ. Nr 3.3

Karta dokumentacyjna otworu badawczego

Otwór Nr 3

Obiekt: Starorypin Prywatny 49, stacja paliw - działka nr 13/1

Gmina: Rypin

Województwo: kujawsko-pomorskie

Zleceniodawca: PPHU "A i C Petrol" Sp z oo.

Wiercenie nadzorował: inż. Zbigniew Kalinowski

Wiercenie opracował: mgr Sławomir Lorenc

Rzędna: (m npm): 99,45

Wiercenie wykonano: czerwiec 2003

System wiercenia: mechaniczny - obrotowy

Rodzaj i ø świdra	Ø rur i zarurowania	Głębokość nawierconego i ustalonego zwierciadła wody w [m]	Głębokość pobrania prób gruntu	Skala 1:100	Profil litologiczny	Przelot warstwy w [m]	OPIS MAKROSKOPOWY						Stratygrafia	Zawartość CaCO ₃	Kategoria wg K.C.K.
							Rodzaj gruntu	Barwa	Wilgotność	Ilość walczkowań	Stan gruntu	Sp			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4"		▼▼ 5,7 ok. 93,7 m npm	BTX	0.0		1,5	Nasyp - piasek gliniasty z piaskiem drobnoziarnistym NN (Pg + Pd)	c.szara	mw		tpl		Q-holocen		
				2.0		6,5	Piasek drobnoziarnisty kwarcowy (Pd)	szaro-niebieski	w		Q-plejstocen				
				2.5											
				4.0											
6.0															
6.5															
6,8	BTX					7,0	Piasek średnioziarnisty z przewarstw. p. grubego, kwarcowy (Ps + Pr)	szary	m				Q-plejstocen		
8.0															
10.0															
12.0															
14.0															
16.0															

FIRMA PROJEKTOWO – KONSULTACYJNA HYDROS
Toruń, ul. Kusocińskiego 18/6, tel./fax (0-56) 645-18-57
tel. kom. 603 78-49-57

Obiekt	Stacja paliw „A i C Petrol” - Starorypin Prywatny 49		
Rodzaj opracowania	Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska gruntowo – wodnego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości STARORYPIN PRYWATNY 49		
Opracował	inż. Z. Kalinowski mgr S. Lorenc	Podpis 	Data 06. 2003 r.

FIRMA PROJEKTOWO - KONSULTACYJNA HYDROS			
Toruń, ul. Kusocińskiego 18/6, tel./fax (0-56) 645-18-57			
tel. kom. 603 78-49-57			
Obiekt	Stacja paliw „A i C Petrol” - Starorypin Prywatny 49		
Rodzaj opracowania	Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska gruntowo - wodnego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości STARORYPIN PRYWATNY 49		
Opracował	inż. Z. Kalinowski	Podpis	Data
	mgr S. Lorenc		06. 2003 r.

str. 30 z 97

str. 31 z 97



3.4. Warunki hydrogeologiczne

W rejonie Rypina występują trzy poziomy wodonośne :

- kreda,
- trzeciorzęd,
- czwartorzęd.

Poziom kredowy został rozpoznany otworami nr 5 B (ujęcie miejskie „Bielawy - Bielawki”), nr 4 (ujęcie miejskie „Warszawska”) oraz nr 2 (Mleczarnia). Utworami wodonośnymi są szczelinowe margle mastrychtu. Rozpoznana miąższość tych utworów wynosi od 18m do 44.

Zwierciadło wody stabilizuje się na głębokości 40 m („Bielawy - Bielawki”) do ok. 3,5 m ppt. (Mleczarnia), tj. na rzędnej od 88,4 m do 96,5 m n.p.m. **Woda poziomu kredowego** z uwagi na wysoką mineralizację oraz ponadnormatywną ilość jonu chlorowego (1250 mg/dm) **nie ma znaczenia użytkowego.**

Poziom trzeciorzędowy w jego obrębie wydzielono trzy warstwy wodonośne:

- oligoceńską,
- mioceńską,
- plioceńską.

Warstwa oligoceńska - ujęta do eksploatacji otworem nr 5 B („Bielawy - Bielawki”), wykształcona jest w postaci piasków drobno, średnio i gruboziarnistych, które zalegają na głębokości 178,5 m - 189 m. Zwierciadło wody napięte stabilizuje się na głębokości ok. 28 m tj. na rzędnej ok. 120,5 m n.p.m.

Warstwa mioceńska - ujęta jest do eksploatacji na terenie Mleczarni. Budują ją piaski drobnoziarniste z pyłem węgla brunatnego. Jej miąższość wynosi 11 - 15 m. Zwierciadło wody nawiercone na głębokości 110 - 130 m, stabilizuje się na 10,0 - 19,5 m ppt. tj. na rzędnej ok. 77 m n.p.m.

Warstwa plioceńską - na terenie ujęcia „Bielawy - Bielawki” jest podstawową, którą ujmują otwory nr 6 B i 7 B. Warstwę tworzą piaski drobnoziarniste, których miąższość jest bardzo zróżnicowana od 1 m do 50 m. Często wśród tych piasków występują przewarstwienia mułków i ilów. Napięte zwierciadło wody stabilizowało się w latach 60 - tych na rzędnej około 110 m n.p.m., co odpowiada głębokości 20 - 25 m. Wskutek eksploatacji obecnie uległo obniżeniu ok. 15 m.

Poziom czwartorzędowy, który eksploatowany jest na ujęciu „Warszawska” tworzy jedna warstwa wodonośna, która praktycznie występuje od głębokości 43.88 m ppt. Jej miąższość wynosi od 42 m (otwór nr 4) do 67 m (otwór nr 1a). Budują ją piaski o różnej granulacji od gruboziarnistych z otoczkami do średnioziarnistych. Zwierciadło wody napięte stabilizuje się od 2,0 m poniżej poziomu terenu do około 2 m powyżej poziomu terenu. Poziom czwartorzędowy ujmowany jest również otworem nr 5a (Studnia publiczna). Poziom ten tworzą dwie warstwy wodonośne.

Do eksploatacji ujęta jest druga warstwa wodonośna na głębokości 31,0 - 60,0 m ppt. Jej miąższość wynosi 29,0 m.

Budują ją piaski ilaste, szare zailone. Chroniona jest ona warstwą nieprzepuszczalną iłu, miąższości 3,0 m. Zwierciadło wody napięte stabilizuje się na 0,67 m ppt.

Charakterystykę warunków wodno - gruntowych w obrębie lokalizacji inwestycji oparto m. in. na dokumentacji „Projekt techniczny - techniczne badania podłoża opracowanej dla Miejskiej Oczyszczalni Ścieków, przez Zakład Usług Geotechnicznych w Toruniu w miesiącu lutym 1993r. Okres prowadzonych wierceń przypada na niski stan wód gruntowych. Źródłem zasilania są wody opadowe i roztopowe infiltrujące w podłoże, jak również wody gruntowe spływające z kierunku N-E do koryta rzeki Rypienicy.



Poziom wód gruntowych kształtuje się od 1,5 – 4,0 m poniżej powierzchni terenu. Maksymalny poziom wód gruntowych ustala się na ok. 0,6 m powyżej lustra wody gruntowej z okresu prowadzonych wierceń.

Ze względu na układ hydrogeologiczny, teren nie należy do obszarów wymagających najwyższej ochrony (ONO) lub wysokiej ochrony (OWO).

Szczegółową charakterystykę warunków wodno - gruntowych w obrębie bezpośredniej lokalizacji inwestycji oparto na „Opinii geologicznej określającej warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska wodno-gruntowego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości Starorypin Prywatny 49 – stacja paliw „A i C Petrol” (Toruń, czerwiec 2003 r.) – obiekt sąsiadujący vis-a-vis planowanej inwestycji, ok. 120 m od planowanej inwestycji.

Jak wynika z przywołanej dokumentacji w badanym obszarze (nawiercono) zwierciadło wody gruntowej, której lokalny kierunek odpływu skierowany będzie **na północny wschód** do obniżenia morfologicznego – wykorzystywanego przez niewielki ciek powierzchniowy (dopływ rzeki Rypienicy), tj. ok. 130÷150m od projektowanej inwestycji. Swobodne zwierciadło wody gruntowej stabilizuje się w przedziale głębokości 5,7 ÷ 6,5 m. W latach hydrologicznych mokrych, z intensywnym infiltracyjnym zasilaniem wody gruntowej stany zwierciadła wody mogą być wyższe o około 0,5 m

Obszar objęty koncepcją zagospodarowania i wyposażenia technicznego zlokalizowany jest poza obszarami ochronnymi ujęć miejskich dla Rypina „Bielawy-Bielawki” i „Warszawska”, które mają wyznaczoną strefę ochronną. Należy dodać, że dzięki nadkładom glin zwałowych, woda pitna na ujęciu jest skutecznie chroniona przed zanieczyszczeniami powierzchniowymi.

Budowę hydrogeologiczną rozpatrywanego obszaru, na którym będzie realizowana inwestycja, charakterystyki warstw wodonośnych, jakie mogą być zagrożone w związku z planowaną inwestycją przedstawiono na zamieszczonym przekroju hydrogeologicznym³ i kartach dokumentacyjnych otworów badawczych.

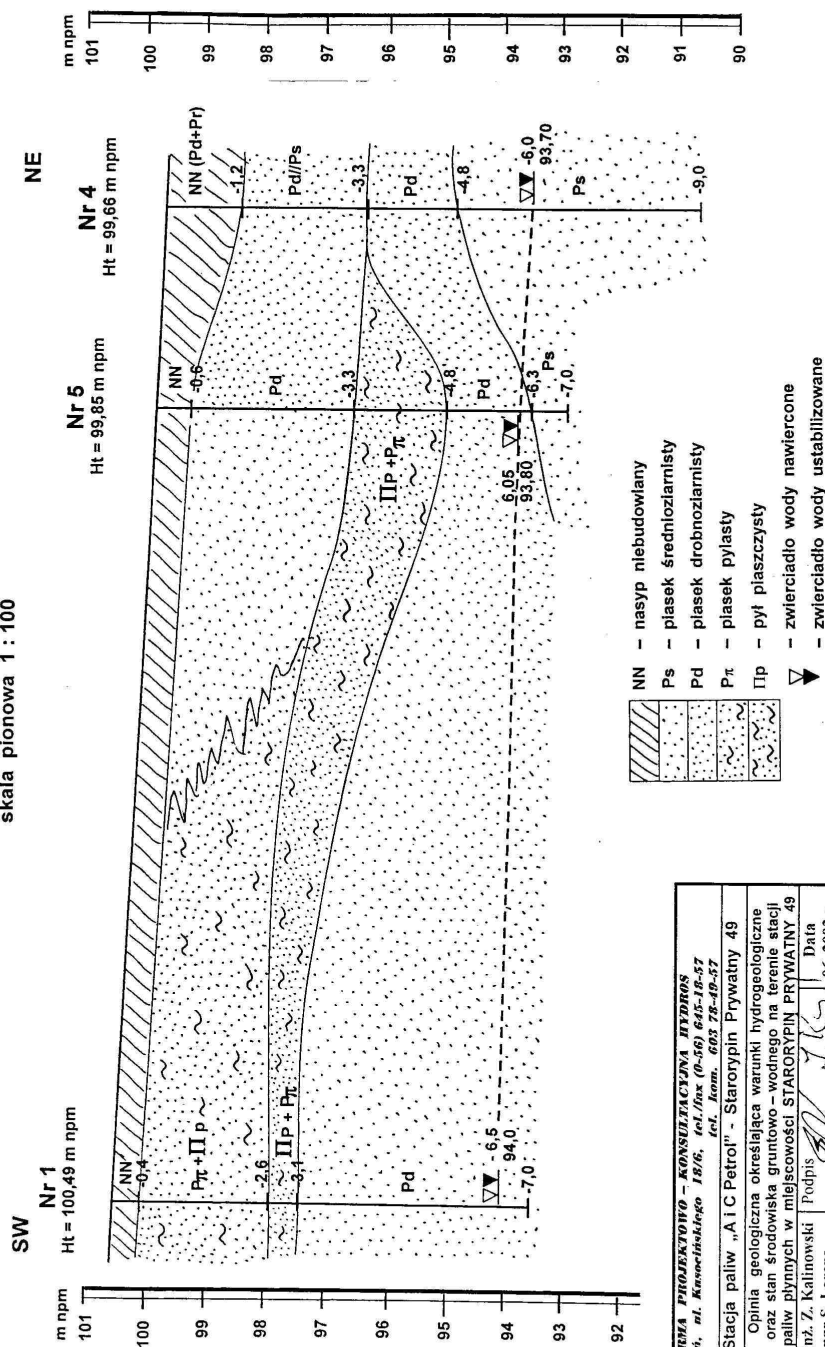
³ źródło: Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska wodno-gruntowego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości Starorypin Prywatny 49 – stacja paliw „A i C Petrol” (Toruń, czerwiec 2003 r.)



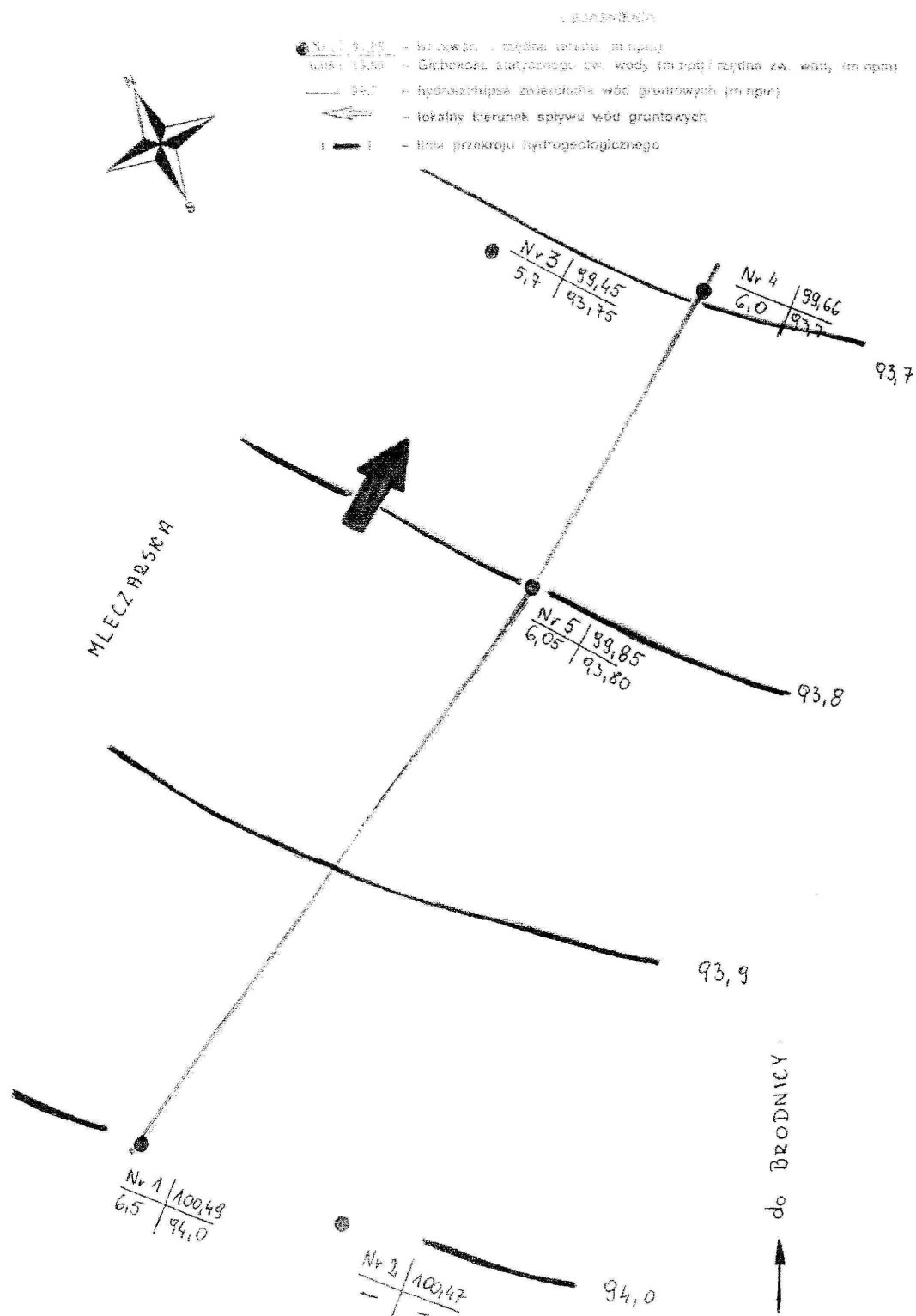
ZAŁ. Nr 4

PRZĘKRÓJ HYDROGEOLOGICZNY

skala pozioma 1 : 500
skala pionowa 1 : 100



FIRMA PROJEKTOWA - KONSULTACYJNA HYDROS Tornó, ul. Kasieńskiego 18/6, tel./fax (0-56) 645-18-57 tel. kom. 663 75-49-57	
Obiekt	Stacja paliw „AIC Petrol” - Starorypin Prywatny 49
Rodzaj opracowania	Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska geologicznego - wodnego na terenie stacji paliw płynnych w miejscowości STARORYPIN PRYWATNY 49
Opracował	inż. Z. Kalinowski
Podpis	
Data	06.2003 r.



Opracowanie własne na podstawie planu sytuacyjno-wysokościowego skala 1:500, źródło: Opinia ..., 2003 r.



3.5. Gleby

Na obszarze Rypina i okolic występują gleby płowe, będące przedstawicielem gleb brunatnoziemnych, dominujących na wysoczyznach morenowych. Gleby płowe ukształtowały się z piasków gliniastych lub glin lekkich, zalegających płytko lub średnio głęboko na glinach średnich lub ciężkich. Cechą charakterystyczną tych gleb jest, nie tylko przemieszczanie minerałów ilastych w głąb profilu, lecz także wymycie węglanów. Odczyn poziomów powierzchniowych jest na ogół kwaśny i wraz z głębokością wzrasta do słabo kwaśnego i alkalicznego. Przemieszczanie i osadzanie iłu koloidalnego, w strefie zalegania utworów cięższych, sprzyja okresowemu stagnowaniu wód opadowych, co często uwidacznia się w postaci lokalnego oglejenia opadowego.

Gleby użytkowane rolniczo objęte są siecią monitoringu krajowego i regionalnego. W Rypinie znajduje się stanowisko monitoringu krajowego i jak wynika z raportu WIOŚ w latach 1995-2000, zawartość metali ciężkich występowała na poziomie naturalnym, zawartość WWA była podwyższona. Stwierdzono również małe zanieczyszczenie siarką siarczanową, charakterystyczną dla zanieczyszczeń antropogenicznych.

Dewastacja wierzchniej, próchnicznej warstwy gleb, obejmuje obszar objęty użytkowaniem rolniczym. Z uwagi na dotychczasowe, rolnicze wykorzystanie gleb, mogą one zawierać pewne ilości zanieczyszczeń (pierwiastkami chemicznymi).

Wyniki przeprowadzonych badań (Opinia, luty 2004 r.) wykazują, że grunty w przeważającej masie posiadają odczyn obojętny, lub zbliżony do obojętnego. Wyraźny odczyn kwaśny ($\text{pH} = 6,5$) posiadała próba gruntu z otworu 7 z głębokości 1,0 m. Zawartość węglanu wapnia wynosi od 1% do 5%. Badania kwasowości gruntu prowadzono przy użyciu pehametru glebowego P153 z odczytem elektronicznym. Zawartość CaCO_3 oznaczono badając reakcję prób gruntu pobranego z otworów badawczych (przede wszystkim w strefie do głębokości 3 m) na działanie 10% roztworu kwasu solnego.

Zgodnie z programem monitoringu gleb, WIOŚ w Bydgoszczy prowadzi badania transektowe oddziaływania głównych dróg krajowych na grunty rolne położone przy tych trasach. Przy wszystkich badanych trasach (2002 r.) występuje zanieczyszczenie gleby przydrożnej przez Wielopierścieniowe Węglowodory Aromatyczne (WWA).

W analizowanym obszarze do głębokości około (0,4÷1,2 m ppt) występuje warstwa gleby, nasypów antropogenicznych zbudowanych z gysu oraz piasków drobnoziarnistych z humusem (Opinia, czerwiec 2003 r.).

Na podstawie wypisu z rejestru gruntów (z dnia 03.12.2009 r.), gleby na terenie objętym koncepcją zagospodarowania, tj. działka nr 7/1 KW 25642- o łącznej powierzchni 1,1493ha, należą do gruntów oznaczonych klasą:

Grunty orne - RV- o powierzchni 0,1632 ha,

Grunty orne - RVI - o powierzchni 0,6349 ha,

Tereny zabudowy przemysłowej o powierzchni 0,3512 ha.



**STAROSTWO POWIATOWE
RYPINIE**
ul. Dworcowa 9
87-500 Rypin
**ul. Warszawska 38
87-500 RYPIN**

Województwo
Powiat
Jednostka ewidencyjna
Obręb

**kujawsko-pomorskie
rypiński
041204_2-RYPIN
0025-STARORYPIN RZĄDOWY**

Nr Kancelaryjny:

WYPIS Z REJESTRU

JEDNOSTKA REJESTROWA : G77

KW 25642

WŁAŚCICIELE

właściciel :

udział: 1/1, SPÓŁKA JAWNA "MAMAUTO" ADAM KULA I MACIEJ KULA Z SIEDZIBĄ W STARORYPINIE
RZĄDOWYM, siedziba: STARORYPIN RZĄDOWY

GRUNTY

Oznaczenie działki	Określenie konturów - użytków	POWIERZCHNIA w ha	Numer księgi
arkusz nr działki	i klas gleboznawczych	użytków /oznaczenie	wieczystej
	Opis	Oznacz	i klas działki innych dokument
1 7/1	grunty orne	RV	0 1632 1 1493 KW 25642
	grunty orne	RV1	0.6349
	ter.zab.przemysłowe	Ba	0.3512
>> Id.dz: 041204_2.0025 7/1		Data ust.i wartość:	

Razem powierzchnia: 1.1493 ha, słownie: jedenaście tysięcy czterysta dziewięćdziesiąt trzy m²

BUDYNKI

[zp 1: Adres budynku : Funkcja budynku HANDLOWE I USŁUGOWE "h"									
Położenie na działce			Nr ewid	Rok	Lokale w budynku		Powierzchnia	KW	WARTOŚĆ
arkusz	nr działki	nr bud	budynku	budowy	samodzielne	ilość	budynku w m^2	budynku	budynku w zł
1	7/1	1	7/1:1	2007	odr.własność	0	Zabudowy : 253.90	KW 25642	
					pozost.samodz	0	Użytkowa : 244.00		
Identyfikator budynku:							- lokali	244.00	
041204_2.0025 7/1 1_BUD							pom.przyn :		
[Dane uzupełniające: Rodzaj ścian: inne; Ilość kondygnacji (nad/pod ziemią): 1.0/;									

Razem powierzchnia zabudowy: 253.90 m² (dwieście pięćdziesiąt trzy)

Razem powierzchnia użytkowa budynków: 244.00 m² (dwieście czterdzieści cztery)

Sporządzono według stanu rejestru z dnia: 2009-12-03, sporządziła: BOGUMIŁA BETLEJEWSKA

Udostępnione dane osobowe można
wykorzystać wyłącznie zgodnie
z przeznaczeniem, dla którego zostały
udostępnione
(art. 29 ust. 4 ustawy o ochronie danych
osobowych, Dz. U. Nr 133 z 1997 r., poz. 833)

„Dokument niniejszy jest wypisem
z opisowych danych ewidencji gruntów
i budynków nie przeznaczonym
do dokonania wpisu w księdze wieczystej”

Nr rej. doc.
Anna Barańska
Inspektor
w Wydziale Geodezji, Kartografii,
Katastru i Nieruchomości

2009 -12- 0 3



W tym konkretnym przypadku budowa nowej hali dla demontażu samochodów ciężarowych przewidywana jest na miejscu istniejącej wiaty (obecnie użytkowanych) czyli terenach przemysłowych, nie wymagać zatem będzie wyłączenia gruntów z produkcji rolnej.

Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo drogi gminnej, ulicy Mleczarskiej, oraz drogi wojewódzkiej charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu pojazdów (duży procent stanowią samochody ciężarowe, ciągniki i maszyny rolnicze) gleby mogą zawierać pewne śladowe ilości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych pochodzących, z emisji spalin przemieszczających się pojazdów.

Z dokonanej analizy wyników badań (na podstawie raportu o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2003 r.), stwierdzić należy, że gleby, w zakresie zanieczyszczeń metalami ciężkimi, należą do klasy „0”, natomiast zanieczyszczenia w zakresie WWA osiągają wysokie wartości niezależnie od natężenia ruchu pojazdów mechanicznych.

Prowadzenie działalności związanej z eksploatacją stacji demontażu pojazdów w omawianym miejscu – jako całość (po planowanej rozbudowie zakładu o stanowiska demontażu dla samochodów ciężarowych), z uwagi na istniejące już zagospodarowanie (zorganizowane terenu) nie będzie powodować niekorzystnego oddziaływania na glebę i powierzchnię ziemi.

Obszar w tym względzie nie stanowi przeszkody dla posadowienia zgłoszonego zadania inwestycyjnego.

3.6. Świat roślinny – flora.

W okolicach Rypina nie występują żadne formy prawnej ochrony przyrody czy krajobrazu. Jedynie Rezerwat leśny „Okalewo” położony w pobliżu szosy Rypin-Żuromin, zlokalizowany w odległości ok. 25 km od planowanej instalacji. W jego skład wchodzi dwa pododdziały leśnictwa Okalewo i leśnictwo Skrwilno. Głównym celem ochrony jest wyspowa, naturalne stanowisko świerka pospolitego, który jest podstawowym składnikiem drzewostanu wilgotnego boru mieszanego.

Teren planowanej inwestycji obejmujący część wsi Starorypin Rządowy, gm. Rypin, nie leży w granicach obszarów chronionego krajobrazu, parków lub rezerwatów przyrody, ani też w granicach obszaru Natura 2000.

Na omawianym terenie nie występują żadne szczególnie cenne gatunki roślin. Zasoby środowiska biotycznego na całym obszarze dokumentowanego terenu są mało zróżnicowane i generalnie średnio ubogie. Dominującym typem drzewostanów na omawianym terenie są zbiorowiska borowe. Spośród borów sosnowych największą powierzchnię zajmuje subkontynentalny bór świeży. Rozwija się on na piaszczystych ziemiach bielicoziemnych (głównie rdzawych). W jego drzewostanie dominuje sosna zwyczajna, a domieszkę tworzy brzoza brodawkowata i niekiedy dąb szypułkowy.

Na terenach wilgotnych, nad rowami i wokół cieków wodnych zadrzewienie stanowi olsza czarna z domieszką brzozy omszonej.

Bezpośrednio, na terenie działki nr 7/1, przeznaczonej pod zamierzone przedsięwzięcie inwestycyjne – rozbudowa stacji demontażu o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych, nie występują żadne cenne gatunki roślin.

Występująca roślinność jest typowa dla powierzchni niezagospodarowanych i nie użytkowanych rolniczo – to roślinność trawiasta, powodująca zadarnienie terenu, nie stanowiąca urozmaicenia florystycznego ani też nie posiadająca istotnych wartości przyrodniczych.

Prowadzeniu zakładu zbierania i demontażu pojazdów wraz z rozbudową o halę demontażu pojazdów ciężarowych zamknie się w granicach działki, której Inwestor jest właścicielem.



W związku z eksploatacją istniejącej stacji demontażu z punktem zbierania pojazdów i planowaną jej rozbudową, nie będą zagrożone drzewa sosnowe (Ls)⁴, oraz nie będą zagrożone dorosłe drzewa reprezentowane przez typowe, przydrożne drzewa liściaste (w dobrym stanie) rosnące w systemie szpalerowym wzdłuż szlaku komunikacji.

Uruchomienie prac w związku z realizacją projektu nie będzie wiązało się z koniecznością usuwania drzew, gdyż budowa nowego obiektu hali nie wiąże się z wykonywaniem prac, które stanowiłyby o ich wycince.

W miejscu bezpośredniej lokalizacji istniejącego zakładu i planowanej rozbudowy, na potrzeby stacji demontażu brak jest całkowicie podlegających ochronie elementów świata roślinnego.

3.7. Świat zwierzęcy – fauna.

Na rozpatrywanym obszarze brak występowania ptaków, poza ptactwem charakterystycznym dla obszarów podmiejskich (wróbel domowy, myszołów, sikora sosnowka, wilga, czajka, sroka).

Gatunki związane z terenami rolnymi i łąkami to bażant, kuropatwa, jastrząb gołębiarz, sokół wędrowny. Z terenami zadrzewionymi i zakrzewionymi i polami: zając, sarna polna, kret, kuna domowa, mysz polna, mysz domowa, ryjówka aksamitna, szczur wędrowny.

Fauna ssaków na tym terenie reprezentowana jest m.in. przez: kreta, ryjówkę aksamitną i malutką. Wśród gryzoni rozpoznanych na przedmiotowym terenie wyróżnić można mysz polną, mysz domową, szczura wędrownego oraz nornicę rudą.

Całość terenu jest ogrodzona, a granice działki, do której Inwestor ma tytuł prawny nie są naruszone. Planowana inwestycja nie będzie powodować naruszeń granic przedmiotowej działki. **Istniejący punkt zbierania pojazdów wraz ze stacją demontażu pojazdów oraz planowana jego rozbudowa nie stanowi i nie będzie stanowić żadnego rodzaju barier ekologicznych**, ponieważ wskazany teren nie stanowi korytarza ekologicznego migracji fauny.

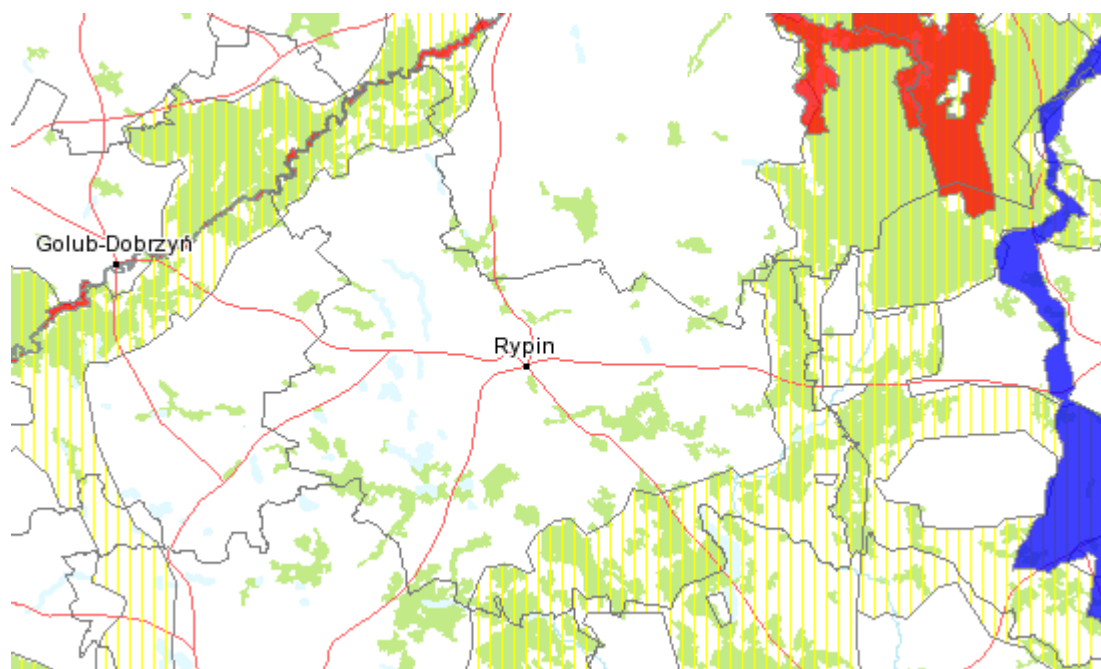
Z przeprowadzonej analizy świata zwierzęcego (Kępczyński, Załuski, 1982) wynika, iż na rozpatrywanym obszarze, w tym **na działce należącej do Inwestora nie występują żadne cenne gatunki zwierząt. Walory terenu pod względem faunistycznym są praktycznie żadne - ze względu na brak siedlisk fauny stale bytującej.**

Nie występują tu żadne cenne gatunki zwierząt, a w szczególności prawnie chronionej.

3.8. Obszar Natura 2000.

Teren inwestycji położony jest poza granicami obszaru Natura 2000.

⁴ ściana lasu sosnowego dodatkowo stanowi pas zieleni izolacyjnej - dodatkowo ochrania jego otoczenie przed hałasem i pyłem, a jednocześnie poprawia estetykę zewnętrzną zakładu.



-  OSO
-  SOO
-  Korytarze ekologiczne
-  Zbiorniki wodne
-  Rzeki
-  Kompleksy leśne

3.9. Warunki meteorologiczne.

Według regionalizacji klimatologicznej Romera (1949) obszar byłego województwa włocławskiego leży w obrębie klimatu Wielkich Dolin, według podziału Gumińskiego (1948)-w obrębie rozległej VII dzielnicy środkowej, zaś wg Wiszniewskiego i Chełchowskiego (1975) stanowi część klimatycznego regionu wielkopolsko- mazowieckiego. Dla potrzeb niniejszego opracowania przedmiotowy teren zakwalifikowano pod względem regionalizacji klimatycznej, stosownie do podziału zaprezentowanego przez A. Wosia (Zarys...,1996), do rejonu, który sytuuje się w północno- zachodnim krańcu XVII regionu klimatycznego, zwanego Regionem Środkowopolskim.

Analizowany teren pod względem regionalizacji klimatycznej znajduje się pod wpływem klimatu umiarkowanego, ze zdecydowanym oddziaływaniem klimatu oceanicznego i zaznaczającymi się wpływami kontynentalnymi.

Warunki klimatyczne rozpatrywane w skali makro na potrzeby niniejszej pracy określono na podstawie tych, jakie określa się na stacji synoptycznej IMGW Toruń-Wrzosy.

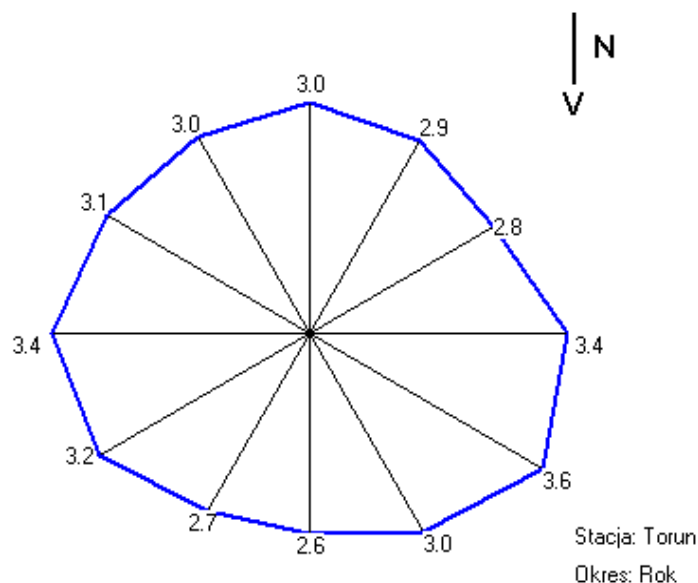
Warunki klimatyczne są jednym z decydujących czynników wpływających na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń i ich stężenia w atmosferze. Czynnikiem, które mają największy wpływ na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń oraz ich zasięg są: prędkość i kierunek wiatru, temperatura powietrza i opady atmosferyczne (stany równowagi powietrza).



Klimat terenu inwestycji, wchodzi w skład dzielnicy rolniczo - klimatycznej środkowej, która wyróżnia się dobrymi warunkami klimatycznymi, natomiast gorszymi pod względem ilości opadów atmosferycznych. W skali roku najczęstsze są wiatry z kierunku W (19,4 %), i SW (13,8 %). Łącznie z kierunkiem NW (11,4 %) na wiatry z sektora zachodniego przypada 44,6 % wszystkich częstości. Kolejne miejsce pod względem częstości zajmują wiatry z kierunku SE (12,0 %) i E (11,8 %). Łącznie na wiatry wschodnie przypada 32,0 % wszystkich częstości. Najrzadziej występują wiatry N (8,2 %), NE (8,2 %) i S (9,2 %). Na cisze atmosferyczne przypada 6,0 % częstości.

Kierunek	Częstość według kierunku wiatru [%]
N	8,2
NE	8,2
E	11,8
SE	12,0
S	9,2
SW	13,8
W	19,4
NW	11,4
C	6,0

Róża wiatrów dla m. Torunia (1951-90), oraz średnia częstość według kierunku wiatru na tej stacji synoptycznej przedstawia się następująco⁵:



Z wiatrami zachodnimi wiąże się napływ powietrza pochodzenia atlantyckiego, zawsze wilgotnego, w zimie ciepłego i powodującego odwilże, a w lecie chłodnego. Masom tym towarzyszy pogoda pochmurna z opadami deszczu, śniegu i mżawki, często mglista. Wiatrom wschodnim towarzyszy napływ powietrza kontynentalnego, zawsze suchego, w zimie mroźnego, a w lecie i wczesną jesienią bardzo ciepłego.

⁵ źródło: program komputerowy „Obliczanie stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego system OPA 03 program OPA 03 wersja 3.0 dla PC, sporządzonym przez Z.U.O. „EKO-SOFT” - licencja Ekolog/Wł/OKRV/06/C str. 41 z 97



Średnie roczne prędkości wiatrów według kierunków są dość wyrównane (od 2,9 m/s z kierunku S do 3,6 m/s z kierunku W). Najniższe prędkości wiatru występują w miesiącach letnich i jesiennych, a największe – w miesiącach wiosennych. Średnioroczna prędkość wiatru bez rozbicia na kierunki wynosi 3,1 m/s. Maksymalne prędkości wiatru w Toruniu nie przekraczają 20 m/s. Cisie najczęstsze są w październiku (8,8%), a najrzadsze w marcu (4,7 %). W skali roku na wiatry o prędkościach do 2 m/s przypada około 43 % wszystkich przypadków z wiatrem. Na wiatry z klasy 2 – 4 m/s przypada 33 % przypadków.

Przyjmuje się prędkość wiatru 4 m/s za progową, sprzyjającą rozpraszaniu zanieczyszczeń powietrza. W warunkach ciszy i przy małych prędkościach wiatru dochodzi do największych koncentracji zanieczyszczeń. Większe prędkości powodują rozpraszanie zanieczyszczeń zarówno w kierunku poziomym i pionowym. Wiatry o dużych prędkościach powodują erozję eoliczną gleb i przewiewanie piasków. Na klasę powyżej 10 m/s przypada niespełna 1 % wszystkich przypadków.

Średnie roczne temperatury powietrza nie wykazują większych odchyśleń od średniej temperatury województwa i wynoszą odpowiednio⁶:

- Średnia roczna temperatura: ca +8,2° C
- Średnia wieloletnia temperatura stycznia: ca -3,5° C,
- Średnia temperatura lipca: ca +18,5° C,
- Suma rocznych opadów: ca 500 mm,
- Opady w półroczu chłodnym: pomiędzy 175 a 200 mm,
- Opady w półroczu ciepłym: pomiędzy 350 a 400 mm,
- Okres wegetacji: 210 - 220 dni,
- Wiatry: przeważająco zachodnie 18-25%(południowo-zachodnie - 14%,
zimną wschodnie 8-12%),
- Przewietrzanie: słabe - 30% dni ciszy.

Jak podaje Raport o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2003 roku suma opadów atmosferycznych wynosiła na stacji IMGW w Toruniu 483,8 mm (średnia suma z wielolecia 1951-90 obliczona dla tej stacji wynosi 518 mm), zaś suma opadów atmosferycznych na stacji meteorologicznej w Konieczynie jak wynika z Raportu⁷ (2007 r.), wyniosła 467,6 mm i była o 60 mm niższa od średniej wieloletniej, co przy znacznym parowaniu, przekraczającym 350 mm (niektóre źródła podają, że nawet 412,4 mm) sprawia, że na odpływ powierzchniowy i podziemny przypada ok. 120 mm opadów. Niskie opady powodują występowanie deficytów wody.

Okres ciepły trwa stosunkowo długo, co powoduje pojawianie się zjawiska suszy meteorologicznej i glebowej. Biorąc pod uwagę rozkład opadów w poszczególnych miesiącach 2006 roku najwyższe wartości wystąpiły w sierpniu (152,9 mm), najniższe w styczniu (6,8 mm), marcu (10,7 mm) i przede wszystkim w lipcu (7,6 mm).

Średnia wieloletnia z 30-letniego okresu 1966-1995 suma roczna opadów wynosi dla całego woj. kujawsko-pomorskiego 535 mm (Żarski, Dudek, 2000).

Lokalny wpływ na wahania temperatury ma rzeźba i jej wysokości. Ten związek jest czytelny na płaskim i słabo ukształtowanym obszarze byłego woj. Włocławskiego. W sąsiedztwie Rypina bezwzględne wysokości kształtują się na poziomie 142 m (pomiędzy Chrostkowem a Rogowem 147 m) - dane zredukowane do okresu 1951-90, (Środowisko...,1997).

⁶ <http://www.wloclawek.pl/?id=44>

⁷ Raport o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2006 r., Biblioteka monitoringu środowiska, Bydgoszcz 2007



W zakresie potrzeb dla lokalizacji zgłoszonego zadania inwestycyjnego walory topoklimatyczne terenu są korzystne.

Z uwagi na występujące korzystne dla tej inwestycji warunki meteorologiczne nie budzi zastrzeżeń.

Podjęcie inwestycji stanowi kontynuację istniejącej funkcji terenu. Po zastosowaniu i wykonaniu branżowych, technicznych i technologicznych zabezpieczeń nie będzie powodować istotnego niekorzystnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Realizacja inwestycji we wskazanym miejscu, z uwagi na występujące korzystne dla tej inwestycji gleby, świat roślinny i faunistyczny, warunki meteorologiczne, nie budzi zastrzeżeń.

3.10. Archeologia i zabytki

Teren planowanej inwestycji położony jest poza granicami obszarów chronionych z zakresu dziedzictwa kulturowego i zabytków.

W obszarze działki objętej realizacją planowanej inwestycji nie stwierdzono położenia udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

Teren stanowiący przedmiot opracowania nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

4. OKREŚLENIE WPŁYWU INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA.

4.1. Oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe

4.1.1. Gospodarka wodna.

W wodę zakład zaopatruje się z gminnej sieci wodociągowej (poprzez wykonane przyłącze), biegnącej wzdłuż drogi gminnej (PCW Ø 110). Na tę okoliczność Inwestor zawarł umowę z gestorem sieci. Jej pobór jest opomiarowany. Woda w istniejącym zakładzie demontażu pojazdów wykorzystywana jest m.in. do:

- zasilania punktów poboru wody na cele socjalno - bytowe (obecnie zatrudnionych jest 12 pracowników),
- zasilania myjni zewnętrznej, punktów czerpalnych do zmywania posadzek na stanowiskach demontażu pojazdów.
- podlewania trawników w okresie letnim

Średnio w zakładzie zużywane jest wody 15 m³/miesiąc

Ciepła woda użytkowa na potrzeby bytowe, przygotowywana jest z wykorzystaniem przepływowych ogrzewaczy wody.

Rozbudowa istniejącej stacji demontażu pojazdów o kolejne stanowiska na potrzeby demontażu pojazdów ciężarowych wiązać się będzie ze zwiększeniem ilości pobieranej wody z uwagi na pełniejsze wykorzystanie myjni (mycie elementów, zespołów, podzespołów), zmywania posadzek na dodatkowych stanowiskach demontażu i dodatkowym zatrudnieniu dwóch pracowników.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 roku w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. nr 8 poz. 70 z dnia 31 stycznia 2002 r.), określa przeciętne normy zużycia wody dla obsługi pojazdów mechanicznych i warsztatów. W przywołanym rozporządzeniu przeciętne normy zużycia wody dla usług jak planowane wynoszą: 15dm³/1 zatrudnionego x dobę



Zgodnie z obowiązującym pozwoleniem wodnoprawnym znak: WSiR/DW-I-BL/6811/33/06 z dnia 18 stycznia 2007 ze zm., max. ilość wody zużytej na cele przemysłowe wynosi 0,9 m³/ dobę.

Ostateczne rozliczenie zużycia wody będzie monitorowane – tak jak dotychczas, pobór wody jest opomiarowany, za pomocą zainstalowanego wodomierza przepływowego.

W czasie eksploatacji kompleksu stacji demontażu, należy kontynuować i podejmować wszelkie działania zmierzające do ograniczenia zużycia wody i ograniczenia ładunków w zrzucanych ściekach.

4.1.2. Gospodarka ściekowa.

4.1.2.1. Instalacja kanalizacji sanitarnej.

W czasie eksploatacji obiektu powstają **ścieki socjalno-bytowe**, które odprowadzane są, przez instalację zakładową kanalizację pionową i poziomą od wszystkich zainstalowanych przyborów. Łączna ilość ścieków w przybliżeniu równa jest ilości pobranej wody na te cele.

Wykonane jest przyłącze kanalizacyjne do istniejącej gminnej sieci kanalizacji sanitarnej (wzdłuż drogi gminnej) i dalej kierowane są do oczyszczalni ścieków, jako odprowadzenie ścieków socjalno bytowych, na co inwestor posiada zgodę gestora sieci.

Rozbudowa istniejącego zakładu i zatrudnienie dodatkowo dwóch osób spowoduje nieznaczne zwiększenie ilości ścieków⁸, lecz nie spowoduje zmian w sposobie ich odprowadzania. Istniejące rozwiązania w pełni zabezpieczają prowadzenie bezpiecznej gospodarki ściekami bytowymi

Wewnętrzna istniejąca kanalizacja sanitarna zapewnia odprowadzanie ścieków od wszystkich zainstalowanych przyborów.

Problem tych ścieków jest z punktu widzenia ochrony środowiska marginalny. Ich usunięcie i unieszkodliwienie (na oczyszczalni ścieków), nie stwarza żadnych problemów.

4.1.2.2. Instalacja ścieków opadowych

Na terenie istniejącej stacji demontażu pojazdów istnieje sieć kanalizacji deszczowej do odprowadzania wód opadowych z placów składowych: ogumienia i wyrobów z tworzyw, złomu czystego, powierzchni parkingu samochodów pracowników i klientów, utwardzonych dróg komunikacji wewnętrznej, (odwodnienia placów za pomocą typowych wpustów drogowych) są ujmowane przez kanalizację deszczową. Wody te oczyszczane są na osadniku piasku i szlamu, oraz przez separator koalescencyjny typu MAK- 6/60-1,2S i wprowadzane są po ich uprzednim oczyszczeniu do ziemi przez staw ziemny przeznaczonego do odparowania wód opadowych i roztopowych o wymiarach długość 12,0 m szerokość 11,0 m głębokość całkowita 2,10m . Wylot wód opadowych do przedmiotowego stawu odbywa się rurą o średnicy 160 mm z rury PCV w obudowie żelbetowej na skarpie stawu.

Rozpatrywana stacja demontażu pojazdów posiada pozwolenie wodnoprawne wydane przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego pozwolenie z dnia 18.01.2007r znak; WSiR/DW-I-BL/6811/33/06 obowiązujące do dnia 28 lutego 2017r.

Zgodnie z warunkami przywołanego pozwolenia szacunek maksymalnego natężenia odpływu wód opadowych z powierzchni 0,24 ha utwardzonej zlewni stacji demontażu może wynieść – 22,58l/s. Realizacja projektu z uwagi na zachowanie wielkości powierzchni utwardzonej zlewni – bez zmian w odniesieniu do stanu istniejącego, pozwala zachować i spełnić warunek pozwolenia wodnoprawnego.

⁸ Zgodnie z określonymi obowiązującym w tym zakresie rozporządzeniem przeciętne normy zużycia wody na ten cel wynoszą 15dm³/1 zatrudnionego x dobę (max 0,45 m³/ miesiąc).



Budowa nowej hali do demontażu samochodów ciężarowych nie zmieni sposobu gospodarowania jak również ilości powstających wód opadowych ponieważ wody opadowe z połaci dachowej nowej hali kierowane będą w grunt poprzez studnie chłonne. Powołując się na Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137/2006, poz. 948), par. 19 wody opadowe lub roztopowe pochodzące z dachów jako umownie czyste, mogą być odprowadzane w grunt lub do wód bez oczyszczania.

4.1.2.3. Instalacja ścieków przemysłowych.

Na terenie istniejącej stacji demontażu pojazdów istnieje zakładowa sieć kanalizacji ścieków przemysłowych pochodzących z myjni samochodów i stanowisk demontażowych. Posadzki w pomieszczeniu istniejącej hali demontażu wykonano jako szczelne, zmywalne. Ścieki pochodzące z procesów zmywania posadzek, zbierane są przez korytka odwadniające i kierowane do kanalizacji łączącej się z kanalizacją ścieków pochodzących z myjni przed osadnikiem piasku.

Ścieki pochodzące z mycia pojazdów (zewnętrzna myjnia płytowa pojazdów) ujmowane są przez wpust i łącznie ze ściekami z mycia posadzek po przejściu przez osadnik piasku i szlamu po uprzednim ich oczyszczeniu w separatorze MAK-3S.N-8, kierowane są do istniejącej gminnej kanalizacji sanitarnej gestorem, której jest Przedsiębiorstwo Komunalne „KOMES” sp. z o.o w Rypinie.

Odprowadzenie ścieków po separatorze do odbiornika (gminnej sieci kanalizacji sanitarnej), wykonano w sposób umożliwiający pobieranie próbek do badania skuteczności oczyszczania.

Zgodnie z obowiązującym pozwoleniem wodnoprawnym znak: WSiR/DW-I-BL/6811/33/06 z dnia 18 stycznia 2007 ze zm., średnia ilość ścieków przemysłowych wprowadzanych na dobę, po uprzednim ich oczyszczeniu (osadnik zawieszin, separator), do urządzeń kanalizacyjnych będących własnością PK „KOMES” wynosi 0,90 m³/dobę.

Planowana nowa inwestycja spowoduje zwiększenie ilości powstających ścieków z uwagi na zwiększenia ilości mytych elementów, części zespołów, podzespołów, i mycia szczelnych posadzek nowej hali - stanowisk demontażu samochodów ciężarowych.

Po uruchomieniu planowanej inwestycji, odprowadzanie ścieków pochodzących z myjni nie ulegnie zmianie. Rozbudowy, tj. wykonania włączenia nowego odcinka zakładowej sieci kanalizacji przemysłowej ujmującej ścieki przemysłowe z mycia posadzek stanowisk demontażu samochodów pow 3,5Mg (do istniejących w tym zakresie rozwiązań na terenie zakładu) będą wymagały ścieki pochodzące z mycia nowych stanowisk demontażu (ścieki przemysłowe). Przyłącznie bezwzględnie należy wykonać jako szczelne i przed urządzeniami do oczyszczania ścieków przemysłowych (osadnikiem piasku i szlamu oraz przed separatorem).

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków art. 9.1. (Dz. U. Nr 72 poz. 747, z późn. zm.), zabrania się wprowadzania ścieków bytowych i ścieków przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych przeznaczonych do odprowadzania wód opadowych.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2005 r. (Dz.U.2005 nr 233 poz. 1988) określa substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, których wprowadzenie do urządzeń kanalizacyjnych, wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

Raportowana stacja demontażu pojazdów posiada pozwolenie wodnoprawne wydane przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego pozwolenie z dnia 18.01.2007r znak: WSiR/DW-I-BL/6811/33/06 obowiązujące do dnia 28 lutego 2011r., zmienione decyzją Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 19.03.2009r znak; ŚG.I.a.b.6213-1/09 w punkcie dotyczącym metodyki wykonywania pomiarów.



Przewidziane (istniejące) do obsługi zakładu urządzenia odcyszczające ścieki przemysłowe, zapewniają bezpieczną realizację obowiązków dostawcy ścieków przemysłowych, w zakresie stanu, składu i dopuszczalnych wartości wskaźników substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego określonych przez gestora sieci (wskazane w pozwoleniu wodno prawnym).

4.1.3. Ochrona wód podziemnych na etapie budowy i eksploatacji inwestycji

Ochrona powierzchni ziemi i wód na terenie stacji jest jednym z działań najbardziej odpowiedzialnych i wymagających znacznych inwestycji. Ochrona ta jest szczególnie wymagana w tych sektorach stacji lub ich częściach, w których istnieje największe zagrożenie wycieków płynów eksploatacyjnych z PWE. Są to:

- ☐ parking przyjętych a nie osuszonych PWE,
- ☐ sektor usuwania materiałów niebezpiecznych z PWE (w tym miejsca osuszania PWE),
- ☐ sektor demontażu PWE (i ich zespołów),
- ☐ miejsca magazynowania płynów usuniętych z PWE.

Ilościowa ochrona wód podziemnych polega na oszczędnym gospodarowaniu wodą. Stacja demontażu nie ma i nie będzie miała własnych ujęć wody podziemnej, nie zwalnia to jednak prowadzącego instalację z prowadzenia racjonalnej gospodarki wodnej. Dlatego też maksymalne ograniczenie zużycia wody, przy optymalnej wydajności (obsadzie) stanowisk demontażu, byłoby najlepszym rozwiązaniem ekonomicznym dla stacji, z uwagi na mniejsze ilości ścieków, mniejsze koszty, a także korzystniejsze dla środowiska.

Wszelkie wykonane w trakcie budowy obiektu, zabezpieczenia miejsc przyjmowania pojazdów oczekujących na demontaż, dotyczące sposobu gromadzenia odpadów (w tym pojazdów oczekujących na demontaż), sposoby przechowywania i magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym płynów eksploatacyjnych (obiekt budowlany, zadaszony, wyposażony w ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi ze szczelnym podłożem), zapobieganie niekontrolowanym wyciekom substancji chemicznych (tace odciekowe, odpowiednia ilość i rodzaj sorbentu do reagowania na ewentualne wycieki rozlewy, wyeliminowanie niedbalstwa pracy człowieka, szkolenia pracowników) oraz ujęcie powstających ew. odcieków i odprowadzanie ich do właściwych odbiorników, są właściwą metodą ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.

Nowa hala demontażu pojazdów ciężarowych będzie zaprojektowana jako obiekt konstrukcji stalowej, zadaszony, ze ścianami bocznymi z płyt warstwowych z rdzeniem styropianowym zabezpieczającymi przed czynnikami atmosferycznymi, przyjęta technologia podobna jak w istniejącym zakładzie zapobiegnie niekontrolowanym wyciekom substancji chemicznych. Powstające ew. odcieki ujmowane będą i odprowadzane do kanalizacji. Włączenie nowego odcinaka zakładowej kanalizacji przemysłowej do istniejących w tym zakresie rozwiązań-istniejącej kanalizacji przemysłowej na terenie stacji będzie wykonane jako szczelne.

Stacja demontażu pojazdów wraz z punktem zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji (osobowych i pow. 3,5 Mg) nie wpłynie negatywnie na jakość wód podziemnych.

Projekt budowlany, winien zawierać zabezpieczenia (dla poszczególnych branż), zapewniające ochronę wód podziemnych.

W okresie eksploatacji, planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na wody podziemne, pod warunkiem spełnienia warunków, wniosków i zaleceń określonych w niniejszym raporcie, projekcie budowlanym, decyzjach administracyjnych.



Można stwierdzić, że stacja demontażu pojazdów wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji – jako całość po realizacji raportowanej inwestycji nie będzie miała wpływu na wody dwóch ujęć komunalnych dla miasta Rypina. Zarówno strefa ochronna ujęcia „Warszawska” jak również ujęcia „Bielawy-Bielawki”, znajdują się poza obszarem możliwego oddziaływania planowanego punktu zbierania i stacji demontażu pojazdów, wycofanych z eksploatacji.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane prowadzenie stałego monitoringu wód podziemnych.

4.1.3.1. Metody ochrony wód podziemnych.

Podstawowe znaczenie dla ochrony ziemi i wód na terenie stacji i w jej otoczeniu ma:

- ☐ istnienie na terenie stacji utwardzonych powierzchni nieprzepuszczalnych dla olejów i pozostałych płynów eksploatacyjnych z PWE, szczególnie w miejscach narażonych na wycieki tych płynów.
- ☐ zbieranie wszystkich płynów eksploatacyjnych pochodzących z PWE rozlanych na powierzchniach stacji, usuwanie tych płynów (np. za pomocą odpowiednich sorbentów wchłaniających je) i/lub skierowanie ich wewnętrzną siecią kanalizacji do odpowiedniego separatora substancji ropopochodnych, w celu oczyszczenia ścieków do tego stopnia, aby, bez szkody dla środowiska mogły być odprowadzone do odbiornika,
- ☐ w odniesieniu do magazynowania płynów eksploatacyjnych usuniętych z PWE oraz zespołów z PWE przeznaczonych do ponownego użycia zabezpieczeniem mogą być odpowiednie miski lub wanny przechwytyjące.

W tym konkretnym przypadku, z uwagi na dotychczasowe prowadzenie profesjonalnej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji minimalne wymagania dla stacji demontażu pojazdów zostały spełnione, co zostało potwierdzone również przez inspektora ochrony środowiska i udokumentowane protokołem z kontroli nr 153 znak: WIOŚ-DWo/DzI/6010/153/08.

Obszar objęty koncepcją zagospodarowania posiada korzystną konfigurację. Ukształtowanie terenu umożliwia powierzchniowy spływ wód opadowych i roztopowych, zabezpieczając teren przed okresową stagnacją tych wód.

W związku z realizacją projektu – rozbudowa stacji demontażu pojazdów samochodowych o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, następnie eksploatacją instalacji jako całość, nie będzie konieczności prowadzenia odwodnień budowlanych.

Z uwagi na warunki hydrogeologiczne realizację zadania inwestycyjnego będzie można wykonywać bez konieczności obniżania zwierciadła wód gruntowych.

Inwestycja nie będzie się wiązać z koniecznością wykonania znacznych wykopów, a tym samym nie będzie powodowała naruszania stosunków wodnych.

Korzystnym czynnikiem jest znaczna miąższość strefy aeracji, która umożliwia naturalne przemiany biochemiczne ewentualnych niewielkich zanieczyszczeń migrujących wraz z infiltrującymi wodami opadowymi.

Niemniej wszystkie czynności, prace, procesy na każdym etapie inwestycji winny odbywać się ze szczególną ostrożnością i ograniczać się do bezwzględnego minimum, w zakresie penetracji zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego.

W celu uniknięcia ewentualnego zanieczyszczenia gruntu związkami ropopochodnymi oraz innymi substancjami niebezpiecznymi w tym płynami eksploatacyjnymi podczas lokalizacji oraz na etapie eksploatacji instalacji należy:



- używać sprawnego technicznie sprzętu, tj. bez jakichkolwiek wycieków olejów lub paliwa innych niebezpiecznych płynów eksploatacyjnych,
- zapewnić stosowanie właściwych materiałów. Materiały wykorzystane do realizacji projektu nie mogą wchodzić w reakcje, które powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- na każdym etapie inwestycji ograniczyć do bezwzględnego minimum stosowanie substancji chemicznych stosować zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach tak, aby maksymalnie ograniczyć możliwość przenikania substancji zanieczyszczających bezpośrednio do gruntu. W przypadku zaistnienia takich awarii, zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usunięty, a następnie odpowiednio unieszkodliwiony,
- pojemniki ze stosowanymi substancjami niebezpiecznymi każdorazowo po użyciu zamykać szczelnie. W miejscach newralgicznych, gdzie może dojść potencjalnie do wycieku i skażenia środowiska gruntowo-wodnego (np. znaczna pojemność pojemników i/lub charakter substancji) rozważyć ustawienie tac zabezpieczających/odciekowych),
- bezwzględnie przestrzegać zakazu wylewania substancji niebezpiecznych do gruntu czy kanalizacji - niedopuszczalne jest wylewanie niebezpiecznych substancji oraz płynów eksploatacyjnych do gleby czy kanalizacji (mimo zastosowanego separatora),
- zapewnić i ustawić w ogólnie dostępnych miejscach na terenie stacji odpowiednią ilość sorbentu do szybkiego reagowania na niekontrolowane, losowe zdarzenia, np. ewentualne wycieki, rozlewy, zanieczyszczenie terenu substancjami niebezpiecznymi np. niebezpiecznymi płynami eksploatacyjnymi, paliwa z pojazdów poruszających się po terenie zakładu. W przypadku niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznej należy ją zebrać za pomocą sorbentów i oczyścić teren (powstanie odpad niebezpieczny).
- wszystkie odpady gromadzić w sposób nie powodujący zagrożenia.

W celu eliminacji oddziaływania wytwarzanych odpadów wszystkie odpady należy segregować i gromadzić w opisanych pojemnikach, i/lub w odpowiednio do tego przygotowanych miejscach na terenie stacji tak, aby nie dopuścić do ewentualnego przedostawania się odcieków do środowiska wodno-gruntowego w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe, lub powodujący uciążliwości (wydzielone, oznaczone, miejsce utwardzone, pojemniki z substancjami chemicznymi ustawiane na tacach odciekowych), nie wpływając negatywnie na dalsze procesy odzysku lub unieszkodliwienia tych odpadów.

Szczególnym nadzorem winny być objęte zbiorniki magazynowe odpadowych płynów eksploatacyjnych i paliw z osuszanych pojazdów (o pojemności 700-1000 l) stanowiące instalacje osuszania pojazdów. Budowa hali na potrzeby demontażu samochodów ciężarowych zostanie powierzona firmie zewnętrznej. Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa to świadczący usługę będzie wytwórcą odpadów powstałych na etapie realizacji zadania – montażu, zgodnie z wcześniej zawartą umową. Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie ograniczony czasowo i przestrzennie. Sposób wykonywania prac kontrolowany będzie przez nadzór inwestorski. Po zakończeniu prac realizacyjnych teren stacji zostanie uporządkowany,

- monitorować i utrzymywać w należyтым stanie technicznym poszczególne urządzenia i instalacje do oczyszczania ścieków,
- prowadzić na bieżąco okresową kontrolę i systematyczną konserwację zakładowej sieci kanalizacji,
- przestrzegać zasad, czyszczenia separatora i jego eksploatacji zgodnie z instrukcją techniczną eksploatacji urządzenia uwzględniając panujące warunki i stopień eksploatacji instalacji – rejestrowaniem daty i ilości usuwanych osadów,



- prowadzić kontrolę przestrzegania dopuszczalnych wskaźników ścieków,
- poddać analizie warunki posiadanych pozwoleń/decyzji umów, zezwoleń w tym obowiązującego pozwolenia wodnoprawnego, decyzji udzielającej pozwolenia na wytwarzanie, odzysk i transport odpadów z uwzględnieniem stanu po realizacji zadania inwestycyjnego,
- dbać o systematyczne (w miarę potrzeby) opróżnianie zbiorników i pojemników paliw, oleju płynów eksploatacyjnych z pojazdów,
- nawierzchnie utwardzone: drogi, place manewrowe i postojowe, winny być utrzymane w czystości,
- należy zapewnić bezpieczny transport i rozładunek, magazynowanie substancji niebezpiecznych, aby nie dopuścić do ich rozlania, wycieku,
- przypadku konieczności awaryjnego zrzutu ścieków zawierających substancje niebezpieczne, należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy ochrony środowiska oraz gestora sieci,
- dążyć do wyeliminowania niedbalstwa pracy (opracowanie i wdrożenie do przestrzegania jako obowiązujących zakładowych instrukcji, szkolenia pracowników, upomnienia),
- kontynuować i podejmować wszelkie działania zmierzające do ograniczenia zużycia wody i ograniczenia ładunków w zrzucanych ściekach.

4.1.4. Ochrona wód powierzchniowych na etapie budowy i eksploatacji inwestycji

Prawidłowa eksploatacja istniejącego i planowanego obiektu, szczelne podłoża wraz z poprawnie działającymi urządzeniami oczyszczającymi oraz szczelna instalacja kanalizacyjna, z uwzględnieniem czynnika ludzkiego, świadomego, odpowiedzialnego, znającego wagę problemu, daje gwarancję ochrony wód powierzchniowych (niewielkiego ciekę oddalonego ok. 130÷150 m) przed zanieczyszczeniem – zwłaszcza, zlewnię rz. Rypienicy, której koryto przebiega w odległości 1km w kierunku południowo-zachodnim.

Należy również przestrzegać zasad, czyszczenia separatorów oraz przeglądu instalacji kanalizacyjnej. Tym samym należy stwierdzić, iż **inwestycja nie będzie stanowić bezpośredniego zagrożenia dla wód powierzchniowych.**

Eksploatacja stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji samochodów osobowych i ciężarowych przy realizacji warunków i postanowień decyzji administracyjnych, umów, pozwoleń, zezwoleń i niniejszej pracy oraz wyeliminowaniu niedbalstwa pracy na każdym etapie nie będzie miała wpływu na wody podziemne i powierzchniowe, ponieważ :

- Dla prawidłowej eksploatacji nowego obiektu – hali dla demontażu pojazdów ciężarowych zaprojektowane będą i wykonane szczelne podłoża oraz szczelne instalacje kanalizacyjne.
- Ścieki opadowe z terenów utwardzonych, powstające w wyniku eksploatacji instalacji ujęte są (i będą) w system kanalizacji i są 9i będą) poddawane oczyszczeniu w separatorze koalescencyjnym, z komorą szlamową związków ropopochodnych, osadniku piasku i błota.
- Przyjęte zostaną właściwe rozwiązania w zakresie gospodarki odpadami z zachowaniem warunków pozwolenia.
- Na terenie stacji, w miejscach ogólnie dostępnych zostanie ustawiona odpowiednia ilość właściwego sorbentu do reagowania na ewentualne wycieki, rozlewy.
- O każdym awaryjnym zrzucie substancji niebezpiecznych do kanalizacji ścieków przemysłowych niezwłocznie zostanie poinformowany gestor sieci w celu podjęcia odpowiednich przedsięwzięć zmniejszających skutki awarii.



Po rozbudowie istniejącej stacji demontażu pojazdów ciężarowych, obowiązkiem Przedsiębiorcy jest zapewnienie bezpiecznego dla środowiska i zdrowia ludzi prowadzenia inwestycji, by uciążliwość przedsięwzięcia dla środowiska, oraz zdrowia i życia ludzi była jak najmniejsza i nie ograniczała praw osób trzecich, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony wód podziemnych, klimatu akustycznego i powietrza atmosferycznego.

Należy dążyć do:

- **właściwego, szczelnego wykonania przyłączy, wewnętrznego systemu kanalizacji przemysłowej z nowej hali demontażu pojazdów ciężarowych.**
- **wyeliminowania niedbalstwa pracy - niedopuszczalne jest wylanie elektrolitu z akumulatorów i innych substancji niebezpiecznych w tym płynów eksploatacyjnych bezpośrednio do gleby czy kanalizacji lub istniejącego na terenie działki stawu ziemnego.**

W związku z faktem, iż ścieki wytwarzane w związku z prowadzoną działalnością nie będą wprowadzane bezpośrednio do wód powierzchniowych nie proponuje się w niniejszym raporcie dodatkowych parametrów monitoringu w tym zakresie.

4.2. Oddziaływanie na stan powietrza atmosferycznego.

Aktualny stan środowiska dla potrzeb niniejszej pracy określono na podstawie średniorocznych wartości stężeń substancji dla obszaru w rejonie przedmiotowej inwestycji.

Zgodnie z informacją o stanie środowiska⁹ średnioroczne wartości stężeń substancji dla analizowanego obszaru można przyjąć na poziomie, jak w tabeli poniżej:

NAZWA SUBSTANCJI I JEJ NR CAS		AKTUALNY STAN ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Dwutlenek siarki	7446-09-5	5,9
Dwutlenek azotu	10102-44-0	10,4
Pył zawieszony PM 10	-----	19,8
Ołów	7439-92-1	0,020
Benzen	71-43-2	1,22

Tabela.2. Średnioroczne wartości stężeń zanieczyszczeń dla obszaru lokalizacji inwestycji.

Dla pozostałych zanieczyszczeń wartości stężeń substancji dla przedmiotowego obszaru tzw. „tła” określono na poziomie 10% obowiązujących wartości średniorocznych tych substancji.

Na rozpatrywanym terenie występuje następujący rodzaj pokrycia terenu:

z_0 – 0,4 sady, zarośla, zagajniki;

z_0 – 0,035 pola uprawne;

z_0 – 0,02 pastwiska, łąki;

z_0 – 2,0 lasy¹⁰.

4.2.1. Źródła emisji zanieczyszczeń.

Na terenie istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji występuje jedno energetyczne źródło emisji kotłownia węglowa retortowy o mocy 25 kw opalany węglem typu

⁹ informacja o środowisku znak: WIOŚ-DWo/DzMŚ/4103/34/09 z dnia 02.10.2009 r. Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Bydgoszczy Delegatura we Włocławku.

¹⁰ największy współczynnik szorstkości terenu na rozpatrywanym terenie.



„Ekogroszek”. Jest ona źródłem niewielkiej ilości typowych zanieczyszczeń z energetycznego spalania węgla typu „Ekogroszek”.

Kocioł eksploatowany jest w sezonie grzewczym. W związku z eksploatacją zainstalowanej jednostki – źródło energetycznego spalania paliwa (tu konkretnie węgla typu „Ekogroszek”), w roku 2008 zapotrzebowanie na paliwo wyniosło: 5,5 Mg¹¹

Kocioł eksploatowany jest na potrzeby ogrzania pomieszczenia hali demontażu, oraz pomieszczeń socjalno-bytowych, w okresie zimowym. Ogrzewanie istniejącej hali demontażu odbywa się z wykorzystaniem ciepła pozyskiwanego w kotle poprzez nagrzewnice nadmuchowe.

Po oddaniu do eksploatacji nowej hali do demontażu pojazdów ciężarowych nie będzie potrzeby zwiększania wydajności cieplnej kotła. Istniejący kocioł posiada wystarczającą moc cieplną do ogrzewania nowej hali. Ogrzewanie planowanej hali demontażu odbywać się będzie z wykorzystaniem rezerwy ciepła istniejącego kotła poprzez nagrzewnice nadmuchowe.

Rodzaje instalacji, z których emisja nie wymaga pozwolenia, a których eksploatacja wymaga zgłoszenia zostały określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie rodzajów instalacji, których eksploatacja wymaga zgłoszenia (Dz. U. nr 283, poz. 2839), natomiast instalacje, z których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza nie wymaga pozwolenia zostały określone w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz. U. nr 283 poz. 2840),

Wyszczególnione energetyczne źródło spalania paliwa (w przypadku kotłowni opalanej węglem) nie będzie przekraczać mocy 1 - 5 MWt, nie będzie zatem podlegać pozwoleniu na emisję pyłów i gazów, ani nawet zgłoszeniu.

Dodatkowym źródłem emisji, będą pojazdy interesantów i/lub dostarczające do punktu demontażu pojazdy (pięć samochodów osobowych i max dwa ciężarowe dziennie),

Emitowane zanieczyszczenia to dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, pył, oraz węglowodory alifatyczne i aromatyczne

4.2.2. Emisja zanieczyszczeń.

Podczas prowadzenia prac związanych z budową zamierzonego przedsięwzięcia inwestycyjnego występować będą okresowe uciążliwości z uwagi na pracę maszyn i urządzeń, sprzętu budowlanego. Nadmienić jednak należy, że charakter prowadzonych prac będzie krótkotrwały, a zasięg oddziaływania będzie niewielki, uciążliwość będzie okresowa.

W przypadku kotłowni na etapie eksploatacji inwestycji w okresie zimowym – praca kotła C.O. emisja zanieczyszczeń obejmować będzie takie substancje jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek węgla, pył,

Wielkość emisji gazów i pyłów do powietrza, w wyniku funkcjonowania instalacji energetycznego spalania paliwa – węgla, na potrzeby niniejszego raportu obliczono z zastosowaniem wskaźników emisji zalecanych przez MOŚZNiL podanych do wiadomości w materiałach instruktażowych (1996).

Pesymizując problem do obliczeń przyjęto:

moc kotła >200 kW (ciąg sztuczny)

zużycie paliwa (węgla) na poziomie 10 Mg/ rok

parametry węgla:

zawartość siarki palnej (s) 0,49%



zawartość popiołu (A) 5,94%

Wyniki obliczeń zestawiono w tabeli poniżej.

Kod	Zanieczyszczenie	zużycie paliwa Mg	wskaźnik emisji kg/Mg	emisja kg/godz ¹² .	emisja Mg/rok
22	dwutlenek siarki	10	16*s	0,017	0,0784
59	dwutlenek azotu	10	1,5	0,003	0,01500
58	tlenek węgla	10	45	0,100	0,45000
23	dwutlenek węgla	10	2000	4,444	20,00000
53	pyły ze spalania paliw	10	2*A	0,0264	0,1188

Tabela. 3. Przewidywana wielkość emisji gazów i pyłów do powietrza ze spalania.

W przypadku ruchu pojazdów emitowane zanieczyszczenia to dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz pył.

Dla potrzeb niniejszego raportu, w celu wskazania (ustalenia) szacunkowych wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z oznaczonych ruchomych źródeł emisji (pojazdy samochodowe¹³, oraz kocioł C.O.), dokonano analizy komputerowej wielkości emisji.

Do obliczeń zastosowano licencjonowany program komputerowy¹⁴ „Obliczanie stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego system OPA3 program OPA 03 wersja 3.0 dla PC, sporządzonym przez Z.U.O. „EKO-SOFT” wg metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska Dz. U. Nr 1/2003 poz.12, przyjmując do obliczeń wskaźniki emisji ze źródeł liniowych – tu konkretnie pojazdów ciężarowych i przyjęto wskaźniki wyznaczone metodą prof.dr. hab. Zdzisława Chłopka, która jest zalecana przez Ministra Środowiska¹⁵.

Dla pojazdów ciężarowych wskaźniki emisji z 1 samochodu wynoszą:

Węglowodory alifatyczne - 0,43265 g/km,

Węglowodory aromatyczne - 5,14159 g/km,

Dwutlenek siarki - 2,02014 g/km,

Dwutlenek azotu - 0,36331 g/km,

Tlenek węgla - 0,88802 g/km,

Pył - 0,26641 g/km.

Przy ruchu pojazdów samochodowych występuje również emisja pozaspalinowa: emisja pyłów z procesów zużycia hamulców, opon w wysokości 0,097 g/km, która została uwzględniona w analizie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

¹¹ do dalszych obliczeń przyjęto zapotrzebowanie na paliwo 10 Mg

¹² pesymizując przyjęto do obliczeń 4500 godz. pracy na rok dla kotłowni

¹³ do analizy przyjęto ruch czternastu pojazdów

¹⁴ licencja z dnia 27.03.2006 z późn. aktualizacjami Ekolog/Wł/OKRV/06/C

¹⁵ opracowanie wykonane zostało w 2003r do wyznaczenia charakterystyk emisji spalin z silników pojazdów sporządzania ocen oddziaływania na środowisko.



Emisja gazowa

Substancja		Emisja 1-godz.
Nazwa		[kg/h]
Lp		em. liniowe :
		[kg/(h x 100 m)]

Charakterystyka emisji nr 1 EE-1/Praca kotłowni

83	Dwutlenek azotu od 2010 r.	0.00300
88	Dwutlenek siarki od 2005 r.	0.01700
172	Tlenek węgla	0.10000
159	Pył zawieszony PM10 od 2005 r.	0.02640

Charakterystyka emisji nr 2 ruch pojazdów/Ruch pojazdów

83	Dwutlenek azotu od 2010 r.	0.02500
88	Dwutlenek siarki od 2005 r.	0.14140
172	Tlenek węgla	0.06160
159	Pył zawieszony PM10 od 2005 r.	0.02500
186	Węglowodory alifatyczne	0.03028
187	Węglowodory aromatyczne	0.35980

Roczna emisja zanieczyszczeń gazowych w Mg

1.	Dwutlenek azotu od 2010 r.	0.062
2.	Dwutlenek siarki od 2005 r.	0.348
3.	Tlenek węgla	0.568
4.	Pył zawieszony PM10 od 2005 r.	0.167
5.	Węglowodory alifatyczne	0.058
6.	Węglowodory aromatyczne	0.691

Przedsięwzięcie praktycznie tylko minimalnie będzie oddziaływało na istniejący w obszarze opracowania aktualny stan powietrza atmosferycznego.

4.2.3. Stężenia zanieczyszczeń

Wartości odniesienia (Dz.U. Nr 1 z 2003r. poz. 12) lub dopuszczalne poziomy substancji łącznie z marginesami tolerancji dla danego roku (Dz.U. Nr 47 z 2008r. poz. 281 uśrednione dla 1 godziny (D1) oraz roku kalendarzowego (Da), zestawiono poniżej



Lp	Nr	Nr wg CAS	Wartości odniesienia substancji	Poziomy dopuszczalne lub docelowe	Tło subs-tancji
	DZU		wg DZU nr 1/03	wg DZU nr 47/08	
	1/03		D1 [ug/m3] Da [ug/m3]	D1 [ug/m3] Da [ug/m3]	R [ug/m3]
83	70	10102-44-0	Dwutlenek azotu od 2010 r.		
			- -	200.000 40.000	10.400
88	72	7446-09-5	Dwutlenek siarki od 2005 r.		
			- -	350.000 20.000	5.900
172	150	630-08-0	Tlenek węgla		
			30000.000 -	- -	-
159	137	-	Pył zawieszony PM10 od 2005 r.		
			280.000 -	40.000	19.800
186	164	-	Węglowodory alifatyczne		
			3000.000 1000.000	-	100.000
187	165	-	Węglowodory aromatyczne		
			1000.000 43.000	-	4.300

Poniżej zestawiono otrzymane wyniki obliczeń - sumaryczne oddziaływanie.

STĘŻENIE GODZINOWE NAJWIĘKSZE Z MOŻLIWYCH

Dec. okres roku nr	Odle-głość wystę-powania Smm	Syt. met. r-gi	Nazwa substancji	Stężenie 1-godzinowe największe z możliwych Smm	0.1 x D1
	m	m/s		ug/m3	ug/m3
1. EE-1					
1	7.8	1	6	Dwutlenek azotu od 2010 r.	20.392! 20.00
1	7.8	1	6	Dwutlenek siarki od 2005 r.	115.555! 35.00
1	7.8	1	6	Tlenek węgla	679.734 3000.00
1	7.8	1	6	Pył zawieszony PM10 od 2005 r.	89.725! 28.00

Warunek $S_{mm} \leq 0.1 \times D1$ zwalniający od dalszych obliczeń nie jest spełniony dla substancji zaznaczonych wykrzyknikiem.

Największa wartość x_{mm} obliczona dla wszystkich emitorów obiektu = 7.8 m .

Wyniki obliczeń wskazują, że z pośród rozpatrywanych zanieczyszczeń tylko tlenek węgla spełnia warunek pierwszej klasy oddziaływania $S_{mm} < 0.1 \times D1$ - zwalniający od dalszych obliczeń.

Dla pozostałych rozpatrywanych zanieczyszczeń - substancje zaznaczone wykrzyknikiem, tj. dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego, warunek $S_{mm} \leq 0.1 \times D1$ zwalniający od dalszych obliczeń nie jest spełniony.

Dla substancji zaznaczonych wykrzyknikiem dokonano analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w promieniu 50 x h najwyższego rozpatrywanego emitora.

4.2.4. Analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Obliczenia wykonano dla poziomu obliczeniowego 0,0 m. Zestawienie wyników – pełny zakres obliczeń przedstawiono poniżej.



WARTOSCI NAJWIĘKSZE Z OBLICZONYCH

Wielkość	Miano	Wartość naj- większa spośród obliczonych	Wartość odniesienia lub wartość dopuszczalna	Współrzędne [m] punktu wystąpienia największej wartości		
				x	y	z

Dwutlenek azotu od 2010 r.						
1. Stężenie 1-godzinowe	(występuje w okresie Praca kotłowni)					
ug/m3		6.099		475	500	0.0
2. Stężenie średnioroczne						
ug/m3		0.103	29.600	475	500	0.0
3. Roczna częstość przekroczeń	poziomu dop.łącznie z marginesem tolerancji = D1					
%		0.0	0.200			
(D1 = 200.00 ug/m3)						

Dwutlenek siarki od 2005 r.						
1. Stężenie 1-godzinowe	(występuje w okresie Praca kotłowni)					
ug/m3		34.558		475	500	0.0
2. Stężenie średnioroczne						
ug/m3		0.584	14.100	475	500	0.0
3. Roczna częstość przekroczeń	poziomu dop.łącznie z marginesem tolerancji = D1					
%		0.0	0.274			
(D1 = 350.00 ug/m3)						

Pył zawieszony PM10 od 2005 r.						
1. Stężenie 1-godzinowe	(występuje w okresie Praca kotłowni)					
ug/m3		26.834		475	500	0.0
2. Stężenie średnioroczne						
ug/m3		0.453	20.200	475	500	0.0
3. Roczna częstość przekroczeń	wartości odniesienia D1 =			280.00	ug/m3	
%		0.0	0.200			

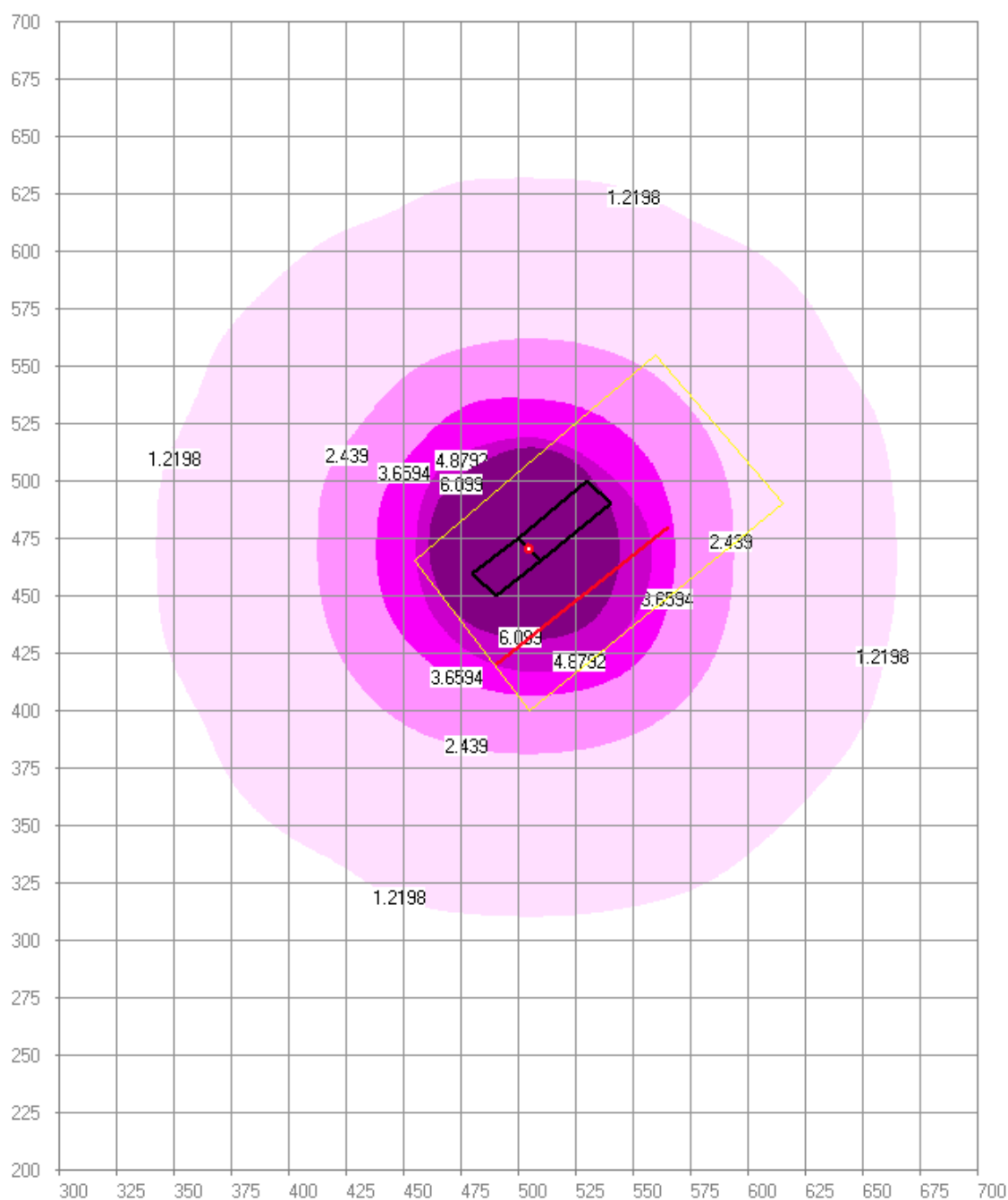
Zaprezentowane wyniki analizy komputerowej pozwalają stwierdzić, że wszystkie zanieczyszczenia dotrzymują obowiązujące standardy czystości powietrza

Dla wskazanych zanieczyszczeń stężenia maksymalne jedno godzinowe w każdym poddanym analizie przypadku nie przekraczają obowiązujących wartości dopuszczalnych.

Stężenia średnioroczne nie przekraczają dopuszczalnych standardów emisyjnych dla wszystkich zanieczyszczeń.

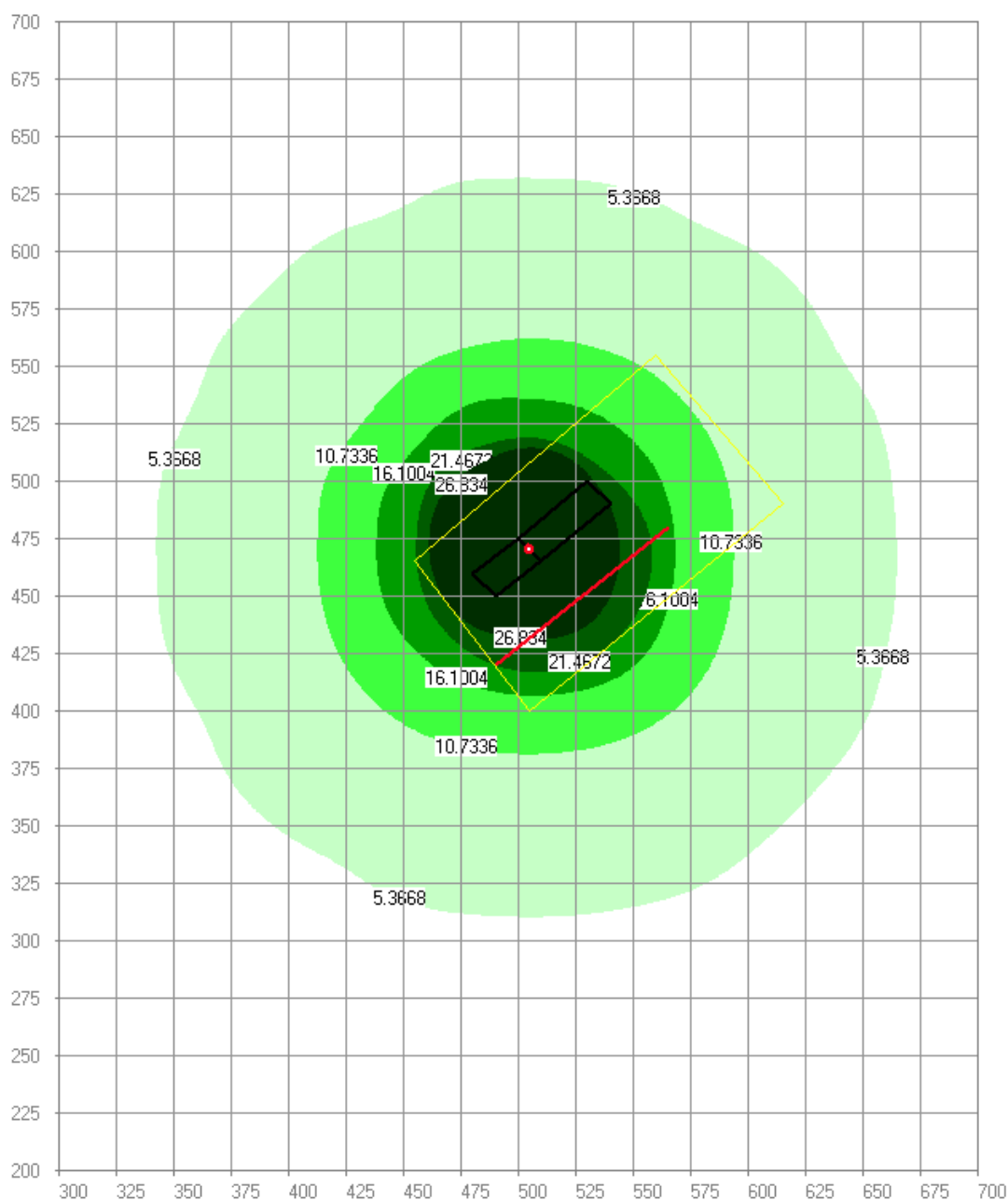
Uznaje się, zgodnie z § 4.1. Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r., w sprawie odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 1 poz.12), że wartość odniesienia substancji w powietrzu uśredniona dla jednej godziny jest dotrzymana jeżeli wartości te nie są przekraczane więcej niż przez 0,274% czasu w roku dla dwutlenku siarki oraz więcej niż przez 0,2% czasu w roku dla pozostałych zanieczyszczeń.

W tym konkretnym przypadku warunek ten jest spełniony. Roczna częstość przekroczeń obowiązujących wartości odniesienia dla analizowanych zanieczyszczeń nie powoduje ich przekroczeń i wynosi odpowiednio 0.0 przy wartości dopuszczalnej 0.200 % i 0,274% dla dwutlenku siarki.



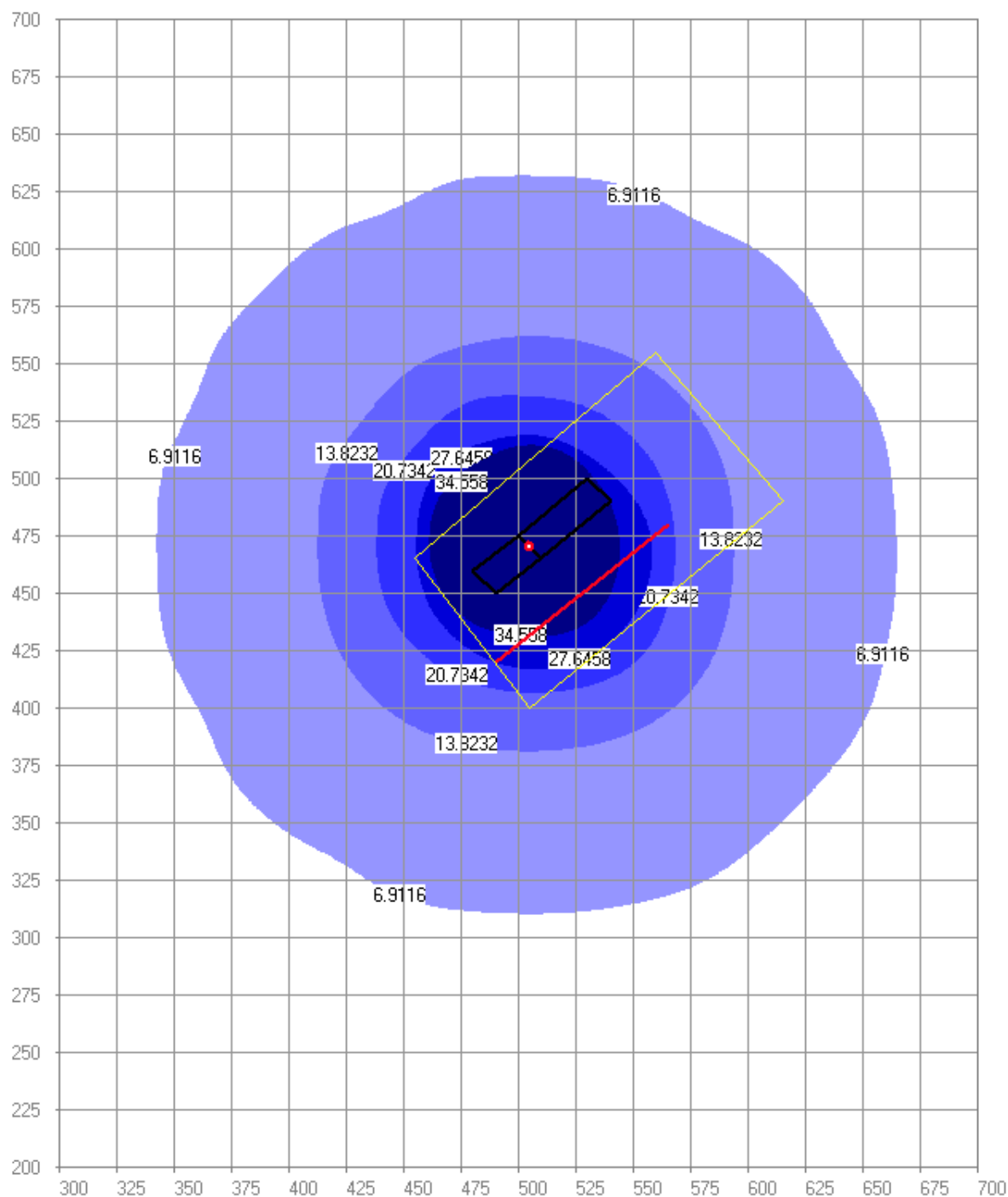
"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/Wł/OKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek azotu od 2010 r. > 1.2198 ug/m³ = 0.6 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek azotu od 2010 r. > 2.439 ug/m³ = 1.2 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek azotu od 2010 r. > 3.6594 ug/m³ = 1.8 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek azotu od 2010 r. > 4.8792 ug/m³ = 2.4 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek azotu od 2010 r. > 6.099 ug/m³ = 3.0 % wart. odnies.



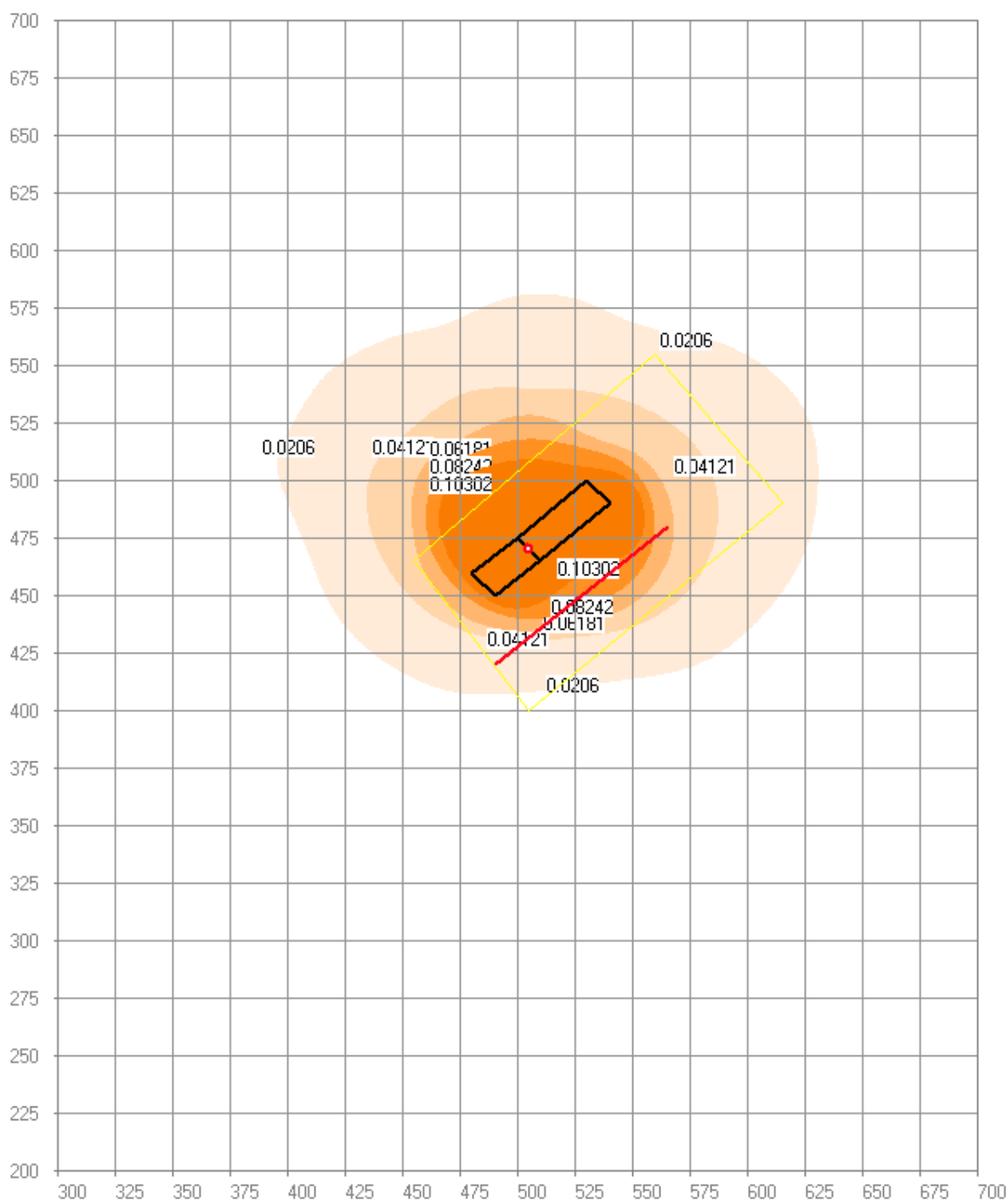
"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/wł/OKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie godzinowe S1 Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 5.3668 ug/m³ = 1.9 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 10.7336 ug/m³ = 3.8 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 16.1004 ug/m³ = 5.8 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 21.4672 ug/m³ = 7.7 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 26.834 ug/m³ = 9.6 % wart. odnies.



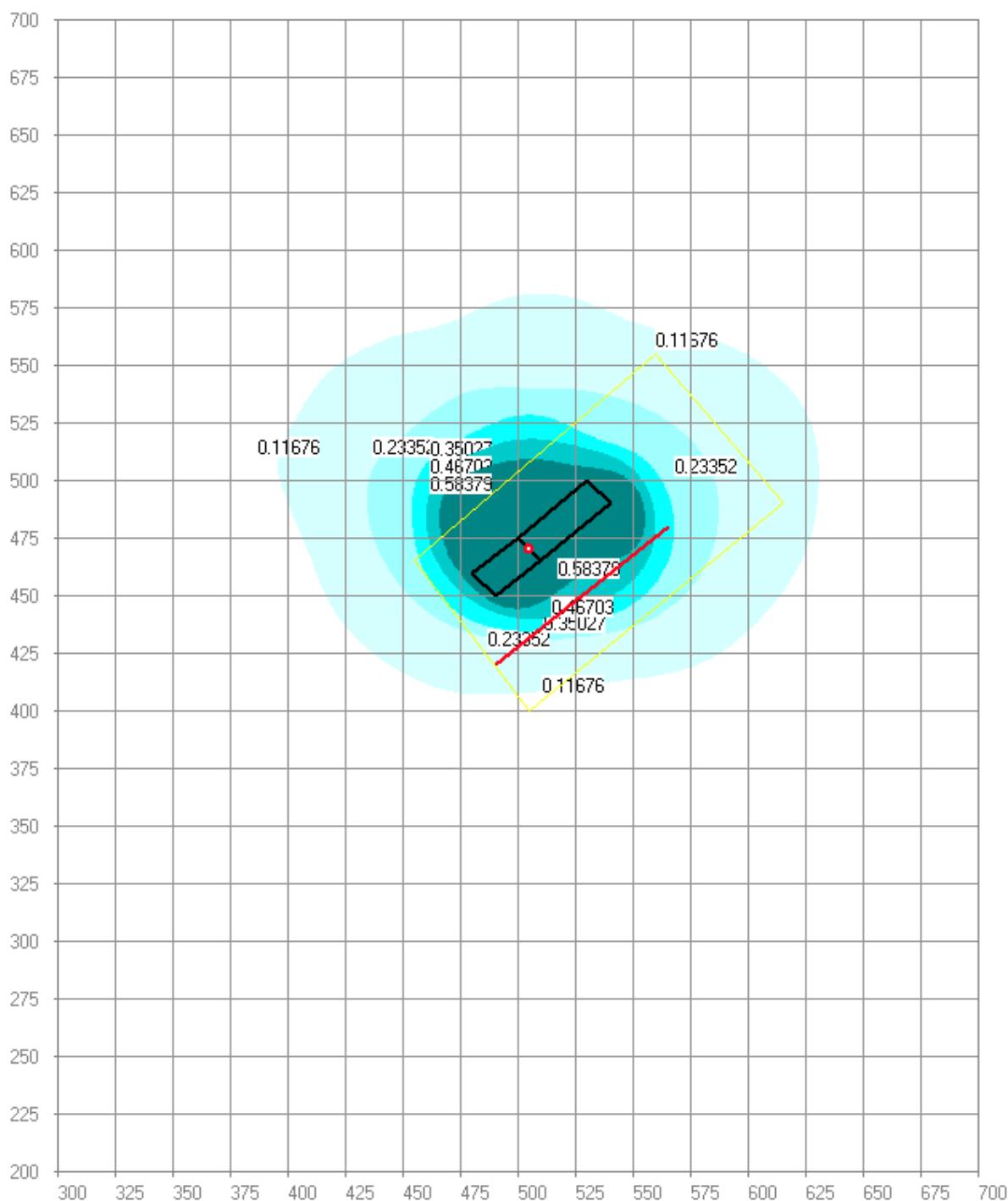
"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/wł/OKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek siarki od 2005 r. > 6.9116 ug/m³ = 2.0 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek siarki od 2005 r. > 13.8232 ug/m³ = 3.9 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek siarki od 2005 r. > 20.7342 ug/m³ = 5.9 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek siarki od 2005 r. > 27.6458 ug/m³ = 7.9 % wart. odnies.
- Stężenie godzinowe S1 Dwutlenek siarki od 2005 r. > 34.558 ug/m³ = 9.9 % wart. odnies.



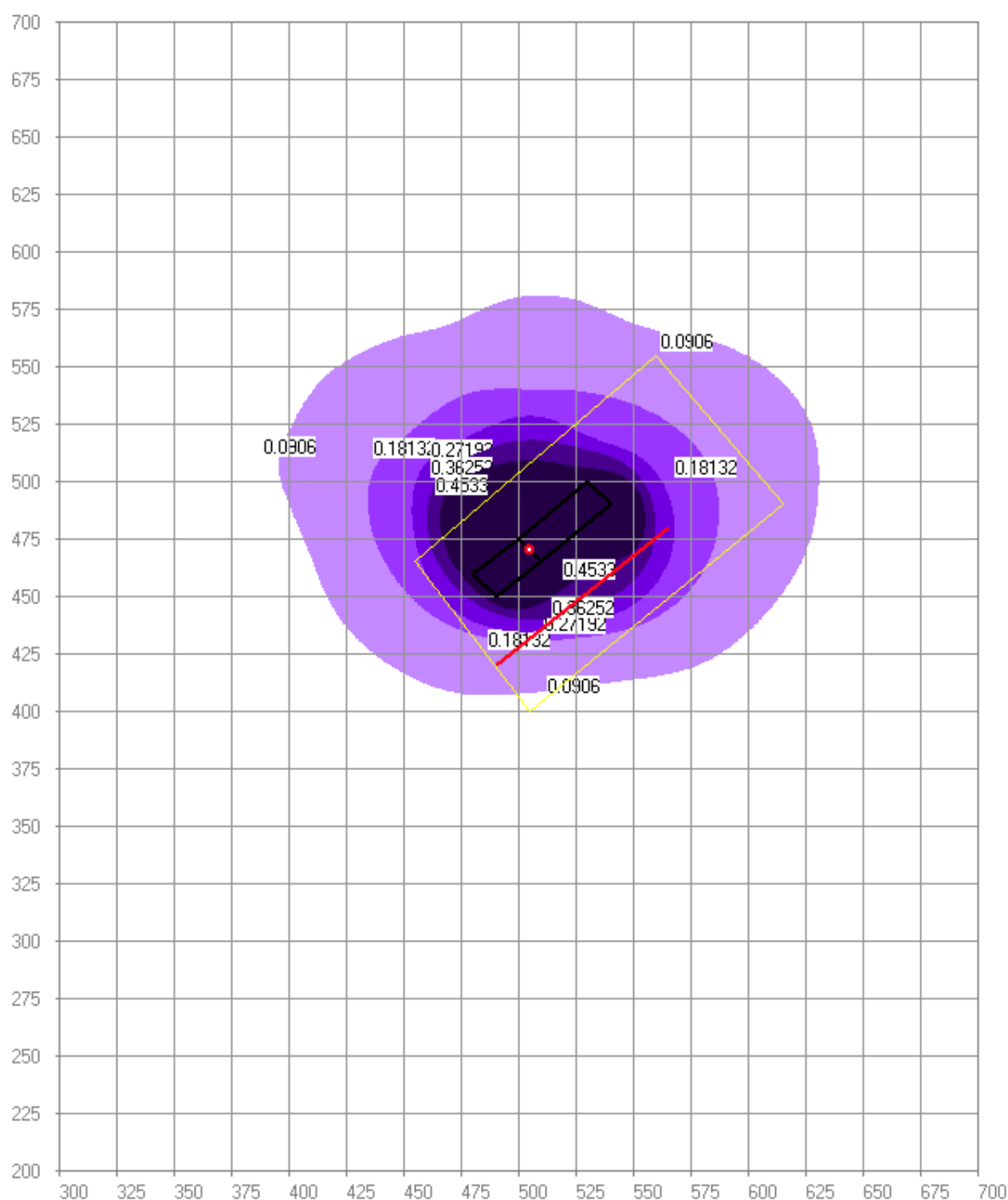
"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/wł/OKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek azotu od 2010 r. > 0.0206 ug/m³ = 0.1 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek azotu od 2010 r. > 0.04121 ug/m³ = 0.1 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek azotu od 2010 r. > 0.06181 ug/m³ = 0.2 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek azotu od 2010 r. > 0.08242 ug/m³ = 0.3 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek azotu od 2010 r. > 0.10302 ug/m³ = 0.3 % wart. odnies.



"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/Wł/DKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek siarki od 2005 r. > 0.11676 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ = 0.8 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek siarki od 2005 r. > 0.23352 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ = 1.7 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek siarki od 2005 r. > 0.35027 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ = 2.5 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek siarki od 2005 r. > 0.46703 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ = 3.3 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Dwutlenek siarki od 2005 r. > 0.58379 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ = 4.1 % wart. odnies.



"OPA03" EKO-SOFT lic. EKOLOG/Wł/OKRV/06/C Projekt: SDP A.M. Kula - Starorypin Prywatny 29A ; z = 0.0 m

- Stężenie średnioroczne Da Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 0.0906 ug/m3 = 0.4 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 0.18132 ug/m3 = 0.9 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 0.27192 ug/m3 = 1.3 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 0.36252 ug/m3 = 1.8 % wart. odnies.
- Stężenie średnioroczne Da Pył zawieszony PM10 od 2005 r. > 0.4533 ug/m3 = 2.2 % wart. odnies.



Na obecnym etapie ocenia się, że eksploatacja stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji (osobowych i ciężarowych):

- nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących wartości stężeń zanieczyszczeń i wartości odniesienia.
- nie będzie powodowała uciążliwości poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Niewielka emisja zanieczyszczeń spowodowana eksploatacją obiektu, oraz właściwe utwardzenie terenu, nie spowoduje wymywania do gleb i wód podziemnych zanieczyszczeń pochodzących z emisji.

Inwestycja nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń powodującej występowanie ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.

Na podstawie popełnionych obliczeń należy sądzić, że w tym konkretnym przypadku wartości te nie będą przekraczane.

4.3. Emisje promieniowania elektromagnetycznego.

Do zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego zalicza się substancje stałe, ciekłe i gazowe zawarte w nim w ilościach, które mogą spowodować przekroczenie stężeń dopuszczalnych, jak również niektóre rodzaje energii, np. promieniowanie elektromagnetyczne.

Podstawowym aktem prawnym określającym szczegółowe zasady ochrony przed elektromagnetycznym promieniowaniem niejonizującym, szkodliwym dla ludzi i środowiska jest ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 25/2008, poz. 150, z późn. zm.) - Dział VI - Ochrona przed polami elektromagnetycznymi wraz z rozporządzeniami towarzyszącymi.

Źródłem promieniowania elektromagnetycznego niejonizującego są układy wytwarzania, przesyłania i rozdziału energii elektrycznej, a także jej odbiorniki. Wszystkie urządzenia zasilane prądem elektrycznym wytwarzają w swoim otoczeniu pole elektromagnetyczne. W przypadku pól o częstotliwości sieciowej 50 Hz (najpowszechniej stosowanej) można rozpatrywać oddzielnie dwie składowe pola: elektryczną (pole elektryczne) i magnetyczną (pole magnetyczne).

Na podstawie wyników współczesnych badań stwierdzono, że nie jest znany żaden mechanizm działania, przez który pola o częstotliwości 50 Hz mogłyby wpływać bezpośrednio niekorzystnie na żywe organizmy.

W nawiązaniu do art. 234 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001r (Dz.U. Nr 25/2008 poz 150), zgodnie z uzyskanymi od inwestora na obecnym etapie informacjami, **projektowane przedsięwzięcie, w związku z planowaną działalnością – demontaż samochodów ciężarowych nie jest związane z lokalizacją źródła elektromagnetycznego promieniowania niejonizującego, szkodliwego dla człowieka.** Na terenie stacji nie będą występowały urządzenia i instalacje wymagające pozwolenia na emitowanie pól elektromagnetycznych.

Pod względem promieniowania elektromagnetycznego jonizującego i niejonizującego eksploatacja obiektu nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym dla zdrowia ludzi.

4.4. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi.

Zdemontowane materiały i części ze zużytych samochodów są w większości odpadami, które zgodnie z Ustawą o odpadach należy w pierwszej kolejności poddać odzyskowi lub unieszkodliwić. Przedsiębiorstwa demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji mają obowiązek zawierać odpowiednie umowy z ich odbiorcami mającymi zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie odzysku lub recyklingu. Do czasu ich odbioru wszystkie materiały i części powinny być gromadzone (w sposób selektywny) w pojemnikach, których konstrukcja i pojemność powinna być uzgodniona z



przedsiębiorstwem je odbierającym. Wyjątek stanowią opony i karoserie pojazdów nie nadających się do użytkowania, nie zawierających cieczy i innych niebezpiecznych elementów, które do czasu ich odbioru mogą być ustawiane bezpośrednio na odpowiednio zabezpieczonym podłożu w uporządkowane stosy, by nie utrudniały transportu wewnętrznego. **Niedopuszczalne jest magazynowanie pojazdów w pozycji na boku lub na dachu.**

Należy przy tym zwracać uwagę na przestrzeganie przepisów o ochronie krajobrazu i tak usytuować przy nowej inwestycji pojemniki, stosy opon i karoserii samochodowych, części nadających się do dalszego użytku, aby nie szpeciły otoczenia.

4.4.1. Gospodarka odpadami.

Sposób postępowania z powstałymi w wyniku eksploatacji punktu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz stacji demontażu odpadami został określony w decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu. Rozpatrywana stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji posiada decyzję wydaną przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12.12.2007r znak: WSRiRW/DW-I-EB/6620-1/4/07 na prowadzenie działalności związanej z:

- wytwarzaniem odpadów, które powstają w związku z eksploatacją instalacji znajdujących się na terenie stacji demontażu,
- prowadzeniem działalności w zakresie odzysku odpadów niebezpiecznych na terenie stacji demontażu
- prowadzeniem działalności w zakresie zbierania odpadów
- prowadzeniem działalności w zakresie transportu odpadów

i określa warunki prowadzenia działalności związanej z eksploatacją stacji demontażu pojazdów.

Na istniejącej stacji demontażu pojazdów przy założeniu: max. demontaż 5 pojazdów/dzień, zgodnie z danymi Inwestora może powstać ok 2,5Mg odpadów/dzień.

W roku 2008r przyjęto do stacji demontażu:

- 236 pojazdów wyprodukowanych po 01 stycznia roku 1980 i
- 6 pojazdów wyprodukowanych przed rokiem 1980.

Demontażowi w 2008r poddano:

216 pojazdów wyprodukowanych po 01 stycznia roku 1980 oraz
2 pojazdy wyprodukowane przed rokiem 1980.

W 2008 r., w związku wykonanym demontażem pojazdów wyprodukowanych po 01 stycznia 1980 r. wytworzono

- metale żelazne (kod odpadu 160117) 99,693 Mg
- tworzywa szt (kod odpadu 160119) 1,39 Mg
- szkło (kod odpadu 160120) 0,85 Mg
- oleje (kod odpadu 130208) 0,26 Mg
- opony (kod odpadu 160103) 1,20 Mg
- akumulatory (kod odpadu 160601) 2,032 Mg

W 2008 r., w związku wykonanym demontażem pojazdów wyprodukowanych przed rokiem 1980 r. wytworzono

- metale żelazne (kod odpadu 160117) 0,97Mg
- tworzywa sztucz (kod odpadu 160119) 0,06 Mg



Rozszerzenie istniejącej działalności o demontaż pojazdów ciężarowych w ilości 1-2 szt na dzień powiększy ilość powstających odpadów.

W związku z prowadzeniem demontażu pojazdów pow. 3,5 Mg, przy założeniu demontowania dziennie 1-2 pojazdów powstawać może dziennie 6,0 Mg odpadów.

Ogółem przy pełnym obłożeniu stanowisk i realizacji procesu demontażu przy wskazanych max. założeniach może powstawać w stacji (jako całości) ok. 8,5, Mg odpadów/dobę.

Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów oraz stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji winien zapewnić bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi zbieranie i przetwarzanie tych pojazdów oraz powstających z nich odpadów.

Z uwagi na charakter planowanej inwestycji – kontynuacja istniejącej funkcji, odpady powstające w nowej części stacji będą miały taki samy charakter i będą to odpady tego samego rodzaju (te same kody odpadów) jak z instalacji istniejącej.

Sposób postępowania z odpadami na terenie stacji demontażu w m. Starorypin Rządowy 29A oraz dalszy sposób postępowania z odpadami w zakresie ich transportu nie będzie powodował naruszeń pozwolenia regulującego stan formalno-prawny w zakresie wytwarzania, zbierania, odzysku i transportu odpadów.

Niemniej ze szczególną starannością należy prowadzić szczegółową ewidencję rodzaju i ilości odpadów wytwarzanych w związku z prowadzeniem stacji demontażu pojazdów osobowych i ciężarowych wycofanych z eksploatacji. W przypadku przekroczenia określonych pozwoleniem dopuszczalnych ilości i/lub rodzajów odpadów instalacji objętej pozwoleniem należy przedmiotową decyzję zweryfikować, wystąpić z właściwym wnioskiem do organu ochrony środowiska i zmienić.

Aktualnie zgodnie z art. 40 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. Nr 25, poz.202) organem właściwym do wydania decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu w tym konkretnym przypadku jest Marszałek Województwa.

Należy ponadto zwrócić uwagę na konieczność prowadzenia szczegółowej ewidencji przyjmowanych do demontażu pojazdów wynikającej z wymagań Urzędów Komunikacji oraz konieczność prowadzenia ewidencji ilościowej i jakościowej odpadów oraz dokumentów potwierdzających dokonanie odzysku i recyklingu, a także zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę.

Zgodnie z art. 60 ustawy z 2005 r. (Dz. U. Nr 25, poz. 2002), przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdów do dnia 31 grudnia 2014 r. obowiązany jest osiągnąć poziom odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 85 % i 88 % masy pojazdów przyjętych rocznie (dla pojazdów wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r.).

Zaświadczenie potwierdzające odzysk i recykling Inwestor obowiązany jest przechowywać 5 lat. Dokument ten Inwestor, jako prowadzący stację demontażu i przekazujący odpady do odzysku lub recyklingu uzyskuje na wniosek od podmiotu prowadzącego działalność w zakresie odzysku lub recyklingu przekazanych odpadów.

Wszystkie odpady będą tymczasowo gromadzone:

- ✓ w miejscu wydzielonym
- ✓ w sposób selektywny,
- ✓ nie wpływając negatywnie na dalsze procesy odzysku lub unieszkodliwiania,
- ✓ w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi, w sposób nie powodujący uciążliwości dla osób trzecich,



✓ do czasu zebrania uzasadnionej ekonomicznie partii odpadów, z zachowaniem jednak ustawowych okresów gromadzenia, następnie przekazywane będą do odzysku/recyklingu lub unieszkodliwienia wyłącznie podmiotom, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami, chyba że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia.

W celu ograniczenia uciążliwości dla środowiska prowadzone będą działania mające na celu ograniczenie ilości powstających odpadów m.in.: zarządzanie produktem i gospodarką materiałową, rzetelna ocena i weryfikacja pojazdów przyjmowanych do stacji demontażu, realizacja postanowień, warunków, obowiązków wynikających z zawartych umów z odbiorcami odpadów, decyzji administracyjnych.

4.5. Oddziaływanie na klimat akustyczny.

4.5.1. Dopuszczalne normy hałasu.

Aktualnie dopuszczalny poziom hałasu przenikającego do środowiska normowany jest przez rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826).

Zgodnie z art. 112a POŚ (Dz. U. Nr 25/2008 poz. 150, z późn. zm.), parametry hałasu są określone poziomem dźwięku A wyrażonym w decybelach (dB), w tym:

1) wskaźniki hałasu mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby:

a) $L_{Aeq D}$ - równoważny poziom hałasu dla pory dnia

(rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 22.00),

b) $L_{Aeq N}$ - równoważny poziom hałasu dla pory nocy

(rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).

Zgodnie z przywołanym rozporządzeniem Ministra Środowiska wartości progowych poziomów hałasu są zróżnicowane w zależności od rodzaju źródła hałasu (hałasy drogowe, kolejowe, lotnicze, przemysłowe), oraz uwzględniają okresowość działania źródeł. Dopuszczalny poziom dźwięku w środowisku zależy od funkcji urbanistycznej pełnionej przez dany teren.

Dla terenów zabudowy mieszkaniowej, jako terenów podlegających ochronie akustycznej, określone wartości dopuszczalne poziomu hałasu ustalone są dla:

- 8 najbardziej niekorzystnych godzin w ciągu dnia ($6^{00} - 22^{00}$),
- 1 najmniej korzystnej godzinie nocy ($22^{00} - 6^{00}$)

i wynoszą:



Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A dB			
	Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
	Pora dnia przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Pora nocy przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Pora dnia przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia	Pora nocy przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
a). Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b). Tereny zabudowy zagrodowej c). Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d). Tereny mieszkaniowo-usługowe	60	50	55	45

Jednocześnie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 stycznia 2002 r. w sprawie wartości progowych poziomów hałasu (Dz. U. Nr 8, poz. 81), określa wartości poziomów hałasu, których przekroczenie powoduje zaliczenie terenu, na którym ten hałas występuje, do zagrożonych akustycznie.

Dla zabudowy mieszkaniowej wartości te wynoszą:

pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - **67 dB(A)**

pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - **57 dB(A)**

Zasadnicze wymagania dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska zostały określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. (Dz. U. Nr 263, poz. 2202, z późn.zm.).

Teren, na którym inwestor zamierza realizować przedsięwzięcie inwestycyjne nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Sporządzone i przyjęte Uchwałą Rady Gminy Rypin NR XXXIV/200 z 20.10.2000 roku Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rypin przyjmuje dla terenu rozpatrywanej działki Nr 7/1 przeznaczenie podstawowe jako teren o funkcji produkcyjno-usługowej wielofunkcyjnej o przewadze przemysłu, składów i baz-oznaczone symbolem PSB.

Teren wokół jest w sposób dość jednorodny zagospodarowany, zarówno pod względem użytkowym jak i przyrodniczym. W rozpatrywanym obszarze na działkach sąsiednich, dostępnych z tej samej drogi publicznej znajdują się obiekty o funkcji usługowej - budynki produkcyjno-usługowe, biurowe, bazy i składy oraz tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej o zróżnicowanych formach architektonicznych i gabarytach. Najbliższe otoczenie stanowi ściana lasu.

W bezpośrednim sąsiedztwie miejsca planowanego posadowienia hali na potrzeby demontażu pojazdów ciężarowych, brak jest zabudowy mieszkaniowej. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, należąca do osób trzecich (niska, wolnostojąca, jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa i zagrodowa), zlokalizowana jest w odległości ok. 200 m, w kierunku południowo-wschodnim i wschodnim.

Zgodnie z interpretacją obowiązujących dotąd przepisów prawnych, normy hałasu dotyczą skupisk ludzkich oraz terenów przeznaczonych pod zabudowę na stały pobyt ludzi. Oznacza to, że dopuszczalne wartości hałasu, w analizowanym przypadku nie dotyczą granic działki nr ewid.: 7/1 w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, na której planowana jest rozbudowa istniejącej stacji demontażu o stanowiska na potrzeby demontażu pojazdów ciężarowych, lecz terenów zabudowy mieszkaniowej.



4.5.2. Źródła emisji hałasu.

Z uwagi na charakter planowanego przedsięwzięcia – kontynuacja istniejącej funkcji terenu/obiektu, jako główne źródło emisji hałasu w tym konkretnym przypadku oznaczono cały budynek (z uwzględnieniem stanu po realizacji zadania), bez wyłączenia części socjalnej, adm.-biurowej.

Wszystkie maszyny i urządzenia (poza prasą do karoserii oraz wentylatorami) będą umieszczone tak jak dotychczas w pomieszczeniu hali – budynek z płyt warstwowych, budynek zamknięty¹⁶.

Pesymizując problem, emisję hałasu dla tak przyjęto źródła określono jak dla hal produkcyjnych, tj. na poziomie 100 dB¹⁷ (85dB¹⁸ - granica szkodliwości wg norm UE), do obliczeń przyjęto minimalną izolacyjność akustyczną ścian, tj. 26 dB(A)¹⁹ – jak dla płyt warstwowych z rdzeniem styropianowym.

Ponadto jako źródło emisji hałasu w niniejszej pracy przyjęto dwa wentylatory produkcji Konwektor typ: WVPOH(V)- 160 . Zgodnie z danymi producenta do obliczeń przyjęto głośność każdego urządzenia na poziomie 56 [db(A)].

Kolejnym źródłem emisji hałasu zgodnie z istniejącym wyposażeniem stacji jest (i będzie) prasa do karoserii usytuowana poza halą. Wartość emisji przyjęto do obliczeń dla tego urządzenia jak dla prasy prasy do zgniatania karoserii - typ ORCA S 4800 G tj. 101 dB²⁰

Praca stacji – demontaż pojazdów odbywa się (i tak będzie po realizacji zadania inwestycyjnego) wyłącznie w porze dziennej.

Dodatkowo, w niniejszej pracy uwzględniono źródła ruchome (cztery pojazdy poruszające się po terenie- dwa pojazdy osobowe o natężeniu dźwięku 84 dB²¹ każdy i dwa pow. 3,5Mg, o natężeniu dźwięku 93 dB²² każdy).

Założono, że pojazdy zarówno osobowe jak i ciężarowe poruszające się po terenie będą tworzyły pojedyncze punktowe źródło hałasu o natężeniu liczonym z funkcji

- pojazdy osobowe:

$$L_{Aeq\ suma} = 84 = +10\log 2 = 87 \text{ dB}$$

- pojazdy ciężarowe:

$$L_{Aeq\ suma} = 93 = +10\log 2 = 96 \text{ dB}$$

Należy jednak zauważyć, że przyjęte założenia są pewnymi uproszczeniami umożliwiającymi wykonanie obliczeń z wykorzystaniem programu komputerowego.

4.5.3. Ocena poziomu hałasu.

W czasie wykonywania prac i czynności realizacyjnych (realizacja zadania odbywać się będzie w porze dziennej) mogą wystąpić okresowe oddziaływania akustyczne wywołane pracą maszyn i urządzeń, oraz pojazdów mechanicznych.

Ilość i rodzaj używanego sprzętu mechanicznego, zależeć będzie od natężenia prac w danym momencie.

Stan ten będzie w każdej chwili zmienny i dynamiczny zależnie od etapu prowadzonych robót.

Podejmowane będą działania (np. odpowiednia organizacja robót, stosowanie sprawnego sprzętu),

¹⁶ Ściany budynku stanowią swoistą rolę ekranów akustycznych.

¹⁷ źródło: <http://energiazwiatru.w.interia.pl/ekologia.htm> z dnia 06. 05. 2006r.

¹⁸ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 listopada 2002. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. Nr 217, poz. 1833, z późn. zm.):

- poziom ekspozycji na hałas odniesiony do 8-godzinnego dnia pracy nie powinien przekraczać 85 dB

- maksymalny poziom dźwięku A nie powinien przekraczać 115 dB,

- szczytowy poziom dźwięku C nie powinien przekraczać 135 dB

¹⁹ źródło: http://www.panelmetal.com.pl/plyty_warstwowe_styropian_charakterystyka.php
<http://www.izopanel.pl/index.php?k=1&pk=2>

²⁰ źródło: <http://www.wicharytech.com/oferta/osuszanie-demontaz0301.php>

²¹ http://www.mojeopinie.pl/ha_as_jako_czynnik_niszczacy__rodowisko,3,1251940279 model matematyczny PARK 02 przyjmuje dla pojazdów lekkich poziom emisji hałasu 82dB



W niniejszym opracowaniu szacowaną emisję hałasu dla etapu eksploatacji oszacowano na podstawie popełnionych obliczeń z zastosowaniem programu komputerowego Zewhałas v.4.x (autor mgr inż. Witold Makulski) i programu „Wykres hałasu” dla Windows– licencja nr 59/HW/06 (do sporządzania wykresów poziomu dźwięku na podstawie wyników obliczeń przeprowadzonych przez Zewhałas) wykorzystującego pliki wygenerowane przez Zewhałas, właścicielem praw autorskich jest Ryszard Samoć.

Z uwagi na godziny pracy stacji (w nocy nie będzie prowadzony demontaż żadnych pojazdów) popełnione obliczenia należy uznać dla pory dnia.

Dane z pliku C:\WYKRHAL\zewhałas\KULA09.RYS

Xp = 0,00
Xk = 800,00
Dx = 20,00
Yp = 0,00
Yk = 600,00
Dy = 20,00

Ilość punktów 1271

Budynki i źródła powierzchniowe :

Nr	X1	Y1	X2	Y2	X3	Y3	X4	Y4
1	480,0	460,0	530,0	500,0	540,0	490,0	490,0	450,0

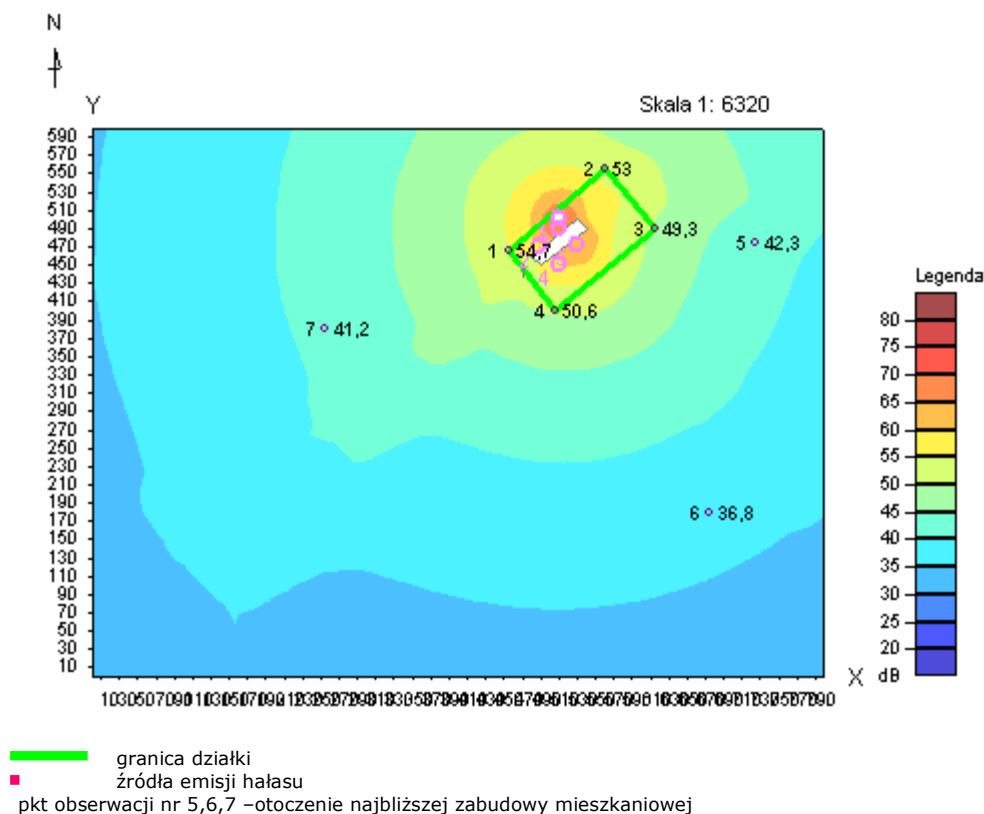
Źródła punktowe:

Nr	X	Y
1	510,0	500,0
2	487,5	470,0
3	510,0	490,0
4	510,0	450,0
5	530,0	472,5

Punkty obserwacji:

Nr	X	Y	L
1	455,0	465,0	54,7
2	560,0	555,0	53,0
3	615,0	490,0	49,3
4	505,0	400,0	50,6
5	725,0	475,0	42,3
6	675,0	180,0	36,8
7	255,0	380,0	41,2

²² http://www.mojeopinie.pl/ha_as_jako_czynnik_niszczacy__rodowisko,3,1251940279



Przeprowadzone rozważania dotyczące zagrożeń akustycznych dla przyjętych założeń techniczno-eksploatacyjnych pozwoliły uznać, że poziom hałasu spowodowany funkcjonowaniem raportowanego obiektu – jako całość, nie będzie uciążliwy dla otoczenia, a zasięg uciążliwości spowodowanej emisją hałasu nie będzie powodować przekroczenia norm na terenie zamieszkałym przez ludzi.

Normatywy klimatu akustycznego zostaną dotrzymane. Poziom dźwięku hałasu na obszarze zabudowy mieszkaniowej nie przekroczy 55 dB(A) w ciągu dnia. W porze nocnej nie będzie odbywał się demontaż pojazdów.

Zasięg uciążliwości spowodowanej emisją hałasu po oddaniu do eksploatacji obiektu (jako kompleksu stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji) zamknie się w granicach terenu wyznaczonego poza terenem chronionym.

Poniżej zestawiono otrzymane wyniki obliczeń.

Jak przedstawia rycina, obliczony poziom hałasu (dB) w zadanych punktach obserwacji, przyjętych do obliczeń (punkty 1÷7– kolor czarny) wynosi odpowiednio:

Lp	x [m]	y[m]	L _A [dB]	Lokalizacja punktów obserwacji
1	455,0	465,0	54,7	pkt 1÷4 – pkt obserwacji na granicy działki nr 7/1
2	560,0	555,0	53,0	
3	615,0	490,0	49,3	
4	505,0	400,0	50,6	
5	725,0	475,0	42,3	pkt obserwacji w otoczeniu najbliższej zabudowy mieszkaniowej
6	675,0	180,0	36,8	
7	255,0	380,0	41,2	



Czynnikiem, który w sposób istotny wpływa na relacje między warunkami akustycznymi a człowiekiem jest tzw. subiektywna wrażliwość na hałas. Dotyczy ona zarówno fizjologicznych predyspozycji odbioru dźwięku, reakcji emocjonalnych, jak i subiektywnych odczuć. Odczuwanie dźwięku jako hałasu zależy, więc zarówno od cech indywidualnych każdego człowieka, jak też od cech fizycznych dźwięku.

Ocena hałasu zależy od wieku, wrażliwości, stanu zdrowia, odporności psychicznej i chwilowego nastroju człowieka. Subiektywne odczuwanie hałasu przejawia się m.in. tym, że hałas wytwarzany przez daną osobę może nie być dla niej dokuczliwy, natomiast dla osoby postronnej może być męczący lub wręcz nieznosny. Dokuczliwość hałasu dodatkowo potęguje się wówczas, jeśli wystąpi on niespodziewanie lub nie można określić kierunku, z którego się on pojawi.

Przykładową skalę subiektywnej uciążliwości hałasu komunikacyjnego, opracowaną przez Państwowy Zakład Higieny, przedstawia poniższe zestawienie²³:

- mała uciążliwość $L_{Aeq} < 52 \text{ dB}$
- średnia uciążliwość $52 < L_{Aeq} < 62 \text{ dB}$
- duża uciążliwość $63 < L_{Aeq} < 70 \text{ dB}$
- bardzo duża uciążliwość $L_{Aeq} > 70 \text{ dB}$

Mając na uwadze ochronę środowiska przed hałasem, warunki bytowe mieszkańców sąsiednich posesji proponuje się:

- w czasie eksploatacji należy organizować prace w sposób powodujący najmniejszą uciążliwość dla klimatu akustycznego, tak by móc uruchomić obiekt a jednocześnie uchronić przed dodatkowym hałasem istniejące w otoczeniu sąsiednie posesje
- stosować urządzenia w dobrym stanie technicznym,
- demontaż pojazdów prowadzić w obiekcie,
- w uzasadnionych przypadkach należy przeanalizować lokalizację i przewidzieć obudowę stałych źródeł hałasu, celem ograniczenia emisji hałasu-zastosować materiały o wysokim stopniu izolacyjności,

Na obecnym etapie, przeprowadzone rozważania dotyczące zagrożeń akustycznych pozwalają sądzić, że rozpatrywana w niniejszym raporcie inwestycja, nie stanowi zagrożenia dla czystości powietrza atmosferycznego, w rozumieniu ochrony środowiska i stanu sanitarnego.

Nie stawia się szczegółowych wymagań dotyczących monitoringu emisji hałasu do środowiska.

Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami okresowe pomiary hałasu w środowisku prowadzi się dla zakładu, na terenie którego eksploatowane są instalacje lub urządzenia emitujące hałas, dla którego zostało wydane pozwolenie na emitowanie hałasu do środowiska lub pozwolenie zintegrowane.

Na obecnym etapie brak podstaw prawnych do wymagania prowadzenia okresowych pomiarów emisji hałasu w środowisku.

²³ źródło: raport o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2003 roku



4.6. Wpływ inwestycji na ludzi i elementy środowiska na etapach jej realizacji, eksploatacji, likwidacji.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, **rozpatrywana inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko dla której wykonanie raportu o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest obligatoryjnie.**

Planowana inwestycja będzie nowym, lecz nie obcym, elementem dokumentowanej przestrzeni – stanowi kontynuację istniejącej w obszarze opracowania funkcji. Od stycznia 2008r., na przedmiotowym terenie, tj. dz. nr 7/1 istnieje punkt zbierania pojazdów i stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Po przeprowadzeniu badań rynku, w sprawie zapotrzebowania na usługi związane z punktem przyjmowania i prowadzeniem stacji demontażu pojazdów ciężarowych wycofanych z eksploatacji, inwestor podjął decyzję o budowie na istniejącym terenie, hali z pięcioma stanowiskami demontażu pojazdów po 3,5 Mg.

W związku z realizacją planowanej inwestycji nie ulegnie zmianie sposób użytkowania terenu, zmianie ulegnie zagospodarowanie w zakresie działki nr 7/1. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje znaczących zmian w krajobrazie. Zmiana nie będzie powodować naruszeń rzeźby terenu.

Na podstawie przeprowadzonej analizy poszczególnych elementów środowiska można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie, po uwzględnieniu zaleceń i warunków, wniosków wynikających z niniejszego raportu, miejscowych ustaleń i zaleceń urzędowych oraz wytycznych branżowych, technologicznych i technicznych, które wskazane zostaną w projekcie budowlanym, nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Planowana inwestycja nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń powodującej występowanie ponadnormatywnych wartości stężeń zanieczyszczeń. Eksploatacja punktu zbierania i stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących wartości stężeń zanieczyszczeń i wartości odniesienia.

Pod względem promieniowania elektromagnetycznego jonizującego i nie jonizującego eksploatacja obiektu nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym dla zdrowia ludzi.

Realizacja zgłoszonej inwestycji nie będzie wiązała się z przekształceniem elementów przyrodniczych polegającym np.: na konieczności usunięcia drzew, obniżania poziomu wód lub osuszania terenu, naruszania stosunków wodnych na tym terenie.

Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć, które w warunkach normalnej eksploatacji mogłyby stanowić niebezpieczeństwo dla jakości powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych, gleb - a pośrednio dla vegetacji roślin, bytowania zwierząt.

Należy stwierdzić, że po spełnieniu wszystkich zaleceń wynikających m.in. z niniejszego raportu oddziaływania na środowisko, planowana inwestycja na etapie eksploatacji nie pogorszy istniejącego stanu środowiska gruntowo-wodnego i nie będzie powodowała ponadnormatywnych uciążliwości w zakresie klimatu akustycznego.

Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji hałasu na sąsiednich terenach chronionych – zabudowa mieszkaniowa, w związku eksploatacją kompleksu stacji demontażu nie będą przekraczane.



Inwestycja, po wyeliminowaniu niedbalstwa pracy człowieka, po realizacji wszystkich zaleceń i warunków wynikających z decyzji administracyjnych, uzgodnień, pozwoleń, zaleceń branżowych, na każdym jej etapie nie będzie powodować:

- o zakłóceń w funkcjonowaniu i redukcji zagęszczenia populacji gatunków,
- o zmniejszenia jakościowego i ilościowego siedlisk/populacji,
- o fragmentacji siedlisk/populacji.

Lokalizacja przedsięwzięcia we wskazanym miejscu nie koliduje z przepisami o ochronie gleb wysokiej bonitacji. Lokalizacja, a następnie użytkowanie obiektu, wskazanym miejscu, z uwagi na występujące korzystne dla tej inwestycji: świat roślinny i faunistyczny, warunki meteorologiczne, klasy gleboznawcze nie budzi zastrzeżeń.

W najbliższej okolicy nie są zlokalizowane obiekty zabytkowe i nie stwierdzono udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

W obszarze projektowanej inwestycji znajdują się wprawdzie działki sąsiednie jednakże przedstawione rozwiązania techniczno-organizacyjno-eksploatacyjne, mając na uwadze charakter i funkcję raportowanej inwestycji, oraz przeprowadzone na potrzeby oceny analizy, pozwalają wysunąć wniosek, że **projektowana inwestycja nie będzie wywierać negatywnego wpływu na najbliższe otoczenie**, nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Prowadzenie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji z infrastrukturą towarzyszącą nie będzie stwarzało zagrożenia dla miejscowego środowiska, zasięg oddziaływania zamknie się w granicach władania.

Eksploatacja inwestycji (po realizacji zadania), nie będzie miała wpływu bezpośredniego na warunki życia i pracy, bytowanie oraz zdrowie ludzi, ponieważ **zasięg uciążliwości zamknie się w granicach działki będącej we władaniu Inwestora (co potwierdziły popełnione na potrzeby niniejszej pracy analizy i obliczenia komputerowe i ich graficzne przedstawienie). Standardy jakości środowiska, poza terenem, do którego Inwestor ma tytuł prawny, zostaną dotrzymane.**

Najbardziej niekorzystne warunki wystąpią na etapie prowadzenia robót budowlanych i montażowych. Wzrost poziomu natężenia hałasu będzie związany z robotami budowlano - montażowymi oraz używaniem ciężkiego sprzętu oraz pracą maszyn budowlanych. Miejsca prowadzenia robót powinny być oznakowane i zabezpieczone przed osobami postronnymi.

Negatywne oddziaływanie powinno być ograniczone do minimum poprzez odpowiednie zabezpieczenia, wynikające z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji procesu produkcyjnego. Natężenie hałasu będzie zależne od intensywności i stopnia zaawansowania prowadzonych prac. Będzie to jednak oddziaływanie krótkookresowe.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz przyjęte rozwiązania techniczne i eksploatacyjne nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań pośrednich, wtórnych i skumulowanych. Oddziaływania fazy eksploatacji nie będą miały oddziaływań stałych. Uciążliwości związane z tym etapem, ograniczą się, do użytkowanego terenu i będą miały charakter wyłącznie krótkoterminowy głównie związany z nadmierną emisją hałasu podczas prac budowlanych.

Zagrożenia mogą być eliminowane i minimalizowane poprzez właściwą organizację pracy, stosowanie sprawnego i atestowanego (tam, gdzie jest to wymagane) sprzętu (wyposażenia) o konstrukcji, która ogranicza bezpośredni kontakt obsługi z niebezpiecznymi miejscami, oraz właściwą administrację i zarządzanie obiektów.



Planowana inwestycja do realizacji na dz. nr ewid.: 7/1 w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin nie będzie powodowała kolizji z obszarami chronionymi.

Na omawianym terenie, ani też w jego bezpośrednim sąsiedztwie, nie występują dobra kultury wymagające ochrony. Teren inwestycji położony jest poza obszarem Natura 2000.

Na podstawie wyników badań prac geologicznych i hydrogeologicznych oraz przeprowadzonej analizy poszczególnych elementów środowiska można stwierdzić, że: **raportowane przedsięwzięcie, będzie inwestycją nie mającą bezpośrednio ujemnego wpływu na środowisko.**

Lokalizacja projektowanego obiektu - rozbudowa istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji o pięć stanowisk dla pojazdów ciężarowych i docelowa eksploatacja kompleksu stacji demontażu pojazdów osobowych i ciężarowych wycofanych z eksploatacji, po prawidłowym wykonaniu i realizacji zaleceń, wniosków wynikających z warunków branżowych, projektu i niniejszego raportu oraz decyzji administracyjnych i wymaganych uzgodnień, pozwoleń zezwoleń, umów nie wpłynie negatywnie na: warunki hydrograficzne, klimat, świat roślinny i świat zwierzęcy, dobra materialne i dobra kultury oraz krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu.

Standardy jakości środowiska, poza terenem, do którego Inwestor ma tytuł prawny, zostaną dotrzymane.

Po oddaniu do eksploatacji planowanego obiektu, obowiązkiem użytkownika jest takie docelowe prowadzenie inwestycji, aby uciążliwość przedsięwzięcia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi była jak najmniejsza i nie ograniczała praw osób trzecich, tj. właścicieli terenów położonych poza granicami zgłoszonego zadania.

Na obecnym etapie nie można określić terminu likwidacji stacji demontażu jako całości i planowanych elementów, dla którego sporządzono niniejszy raport. Inwestor aktualnie nie przewiduje terminu likwidacji inwestycji w najbliższym dziesięcioleciu²⁴. Trudno jest również określić kolejne zmiany techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz potencjalny stopień ich oddziaływania. Można zakładać, że przyszłe prace związane będą głównie ze zmianą zagospodarowania i/lub zmianą przeznaczenia niektórych urządzeń technologicznych i budynku. Zatem etap likwidacji lub przeznaczenia budynku będzie charakteryzował się podobnymi uciążliwościami jak w przypadku budowy nowych, a uciążliwości związane z tym etapem, winny ograniczyć się, do użytkowanego terenu i będą miały charakter wyłącznie krótkoterminowy (podobnie jak dla etapu realizacji inwestycji).

W przypadku podjęcia decyzji o ewentualnej likwidacji całości lub części analizowanej stacji demontażu powinien być opracowany program postępowania z uwzględnieniem problematyki ochrony środowiska. Dla etapu tego najistotniejsze będzie zagospodarowanie odpadów zgromadzonych na terenie stacji demontażu samochodów osobowych i ciężarowych.

Obiekt i/lub teren, po zaprzestaniu działalności musi być przekazany innemu użytkownikowi w stanie niezagrażającym ludziom i środowisku.

5. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA.

W przypadku rozpatrywanej inwestycji nie zachodzi potrzeba wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania, ponieważ dotrzymane będą standardy jakości środowiska poza terenem, do którego Inwestor ma tytuł prawny.

Ponadto zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r.- Prawo ochrony środowiska, raportowana **inwestycja tj. stacja demontażu wraz z punktem zbierania pojazdów ciężarowych**

²⁴ Inwestor podjął stosowne działania w zakresie współfinansowania projektu z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego



wycofanych z eksploatacji nie kwalifikuje się do wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

6. PROPOZYCJA MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU NA ETAPIE REALIZACJI EKSPLOATACJI.

Przewidywana inwestycja nie wymaga szczególnego sposobu monitorowania środowiska poza ogólnie stosowanymi przeglądami urządzeń i obiektu, instalacji (jako całości)

Nie dostrzega się istotnego zagrożenia dla wód podziemnych, wód powierzchniowych czy biotopów i innych środowisk życia roślin i zwierząt w rejonie zamierzonego przedsięwzięcia. Wykonywane roboty w związku z realizacją zadania inwestycyjnego rozbudowa stacji demontażu pojazdów o stanowiska dla pojazdów ciężarowych w m. Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, nie stanowią zorganizowanego zagrożenia dla środowiska.

W przedstawionych wyżej rozdziałach zaproponowano

- okresowe przeglądy instalacji zgodnie z przepisami,
- stały nadzór nad poprawnością i skutecznością pracy zainstalowanych urządzeń,
- bezwzględna realizacja zobowiązań wynikających z decyzji administracyjnych oraz przepisów prawa, instrukcji branżowych w zakresie eksploatacji zainstalowanych i eksploatowanych urządzeń na terenie warsztatu.
- przestrzeganie reżimów pracy separatorów,
- stały nadzór nad poprawnością i skutecznością pracy zainstalowanych urządzeń do oczyszczania ścieków (separatorów) przemysłowych, opadowych i osadników, w celu zapobieżenia awarii urządzeń oczyszczających ścieki,
- stały, okresowy nadzór zakładowej sieci kanalizacji (przeglądy) w celu wyeliminowania sytuacji awaryjnych-wycieku ścieków z uszkodzonych kanalizacji,
- prowadzenie wewnętrznej kontroli przestrzegania dopuszczalnych ilości odprowadzanych ścieków oraz ich wskaźników,
- zapewnienie właściwego postępowania z wytwarzanymi odpadami, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 39/2007 poz. 251 z późn. zm.). po uruchomieniu działalności, prowadzący stacje musi dostosować się do przepisów ustawy o odpadach, w zakresie prowadzenia ewidencji jakościowej i ilościowej odpadów dla stanu po realizacji inwestycji;
- dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane prowadzenie stałego monitoringu oddziaływania na środowisko w tym wód podziemnych.

Lokalizacja i prowadzenie usług motoryzacyjnych – stacja demontażu pojazdów wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, na wskazanym terenie w istniejącym i planowanym obiekcie pozostanie bez naruszania obszarów poddanych ochronie i w znacznej odległości od obszarów zaliczonych do sieci Natura 2000.

Zakres robót i czynności wykonywany w ramach inwestycji nie został wymieniony w Standardowym Formularzu Danych Natura 2000 jako mający wpływ na tereny wokół tego obszaru.



7. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM:

- a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,**
- b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru.**

Wariant proponowany przez wnioskodawcę.

W miejsce istniejącej wiaty magazynowej zespołów napędowych planuje się posadowienie hali do demontażu pojazdów ciężarowych z pięcioma stanowiskami. Stanowiska nr 1 i 5 będą wykorzystywane jako pola odkładcze pozostałe trzy stanowiska przeznaczone będą do demontażu z czego jedno stanowisko posiadać będzie najazdowy kopany kanał przeglądowy. Hala wykonana zostanie z płyt warstwowych z rdzeniem styropianowym. Posadzki hali i kanału przeglądowego wykonane będą o szczelnej nawierzchni i zmywalne. Szczelność posadzek oraz jednocześnie odizolowanie od gruntu planuje się osiągnąć za pomocą geomembrany. Zastosowana folia winna posiadać atest o odporności na produkty ropopochodne. Woda pochodząca z procesów zmywania posadzek (w rozumieniu przepisów prawa- ściek przemysłowy), zbierana będzie przez korytka odwadniające i kierowana poprzez wykonane przyłącze do istniejącej zakładowej kanalizacji zewnętrznej zakończonej separatorem. Odbiornikiem oczyszczonych ścieków technologicznych będzie istniejąca gminna kanalizacja sanitarna.

Pojazdy ciężarowe dostarczane do raportowanej stacji demontażu, poddane będą oględzinom w zakresie kompletności i zgodności z dostarczoną dokumentacją techniczną. Czynność ta odbywać się będzie podobnie jak dotychczas z pojazdami osobowymi w sektorze przyjmowania pojazdów. Następnie pojazd ustawiony zostanie na wydzielonym na terenie stacji sektorze pojazdów oczekujących na demontaż na szczelnej nawierzchni.

Samochody przeznaczone do rozbiórki, przed wprowadzeniem na stanowisko demontażu, będą myte na zewnętrznej myjni płytowej. Pojazdy ciężarowe w pierwszej kolejności zostaną osuszone z olejów oraz płynów eksploatacyjnych. Płyny i materiały eksploatacyjne usuwane będą z samochodów ciężarowych na istniejących stanowiskach demontażu pojazdów osobowych, wyposażonych w specjalistyczną instalację do osuszania pojazdów zakończoną istniejącymi zbiornikami magazynowymi, na poszczególne płyny) zlokalizowanymi pod wiatą magazynową.

Pojazd po oczyszczeniu będzie rozebrany z zasadniczych zespołów i podzespołów na planowanych stanowiskach demontażu. Planowany budynek hali do demontażu samochodów ciężarowych posiadać będzie instalacje;

- elektryczną
- wentylacyjną
- grzewczą poprzez nagrzewnice ciepła z wykorzystaniem istniejącej kotłowni
- doprowadzona będzie z istniejącej sieci woda poprzez wykonanie przyłącza
- wykonane zostanie przyłącze kanalizacji ścieków przemysłowych do istniejącej na terenie stacji sieci ścieków przemysłowych

Planowany wariant nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Nowa inwestycja zatrudni dodatkowo 2 osoby²⁵. Pracownicy zatrudnieni przy demontażu samochodów ciężarowych korzystać będą z węzła socjalno-bytowego istniejącego w zakładzie. Dlatego też planowana jest rozbudowa istniejącej części administracyjno-biurowej, demontaż samochodów ciężarowych odbywać

²⁵ Z możliwością zatrudnienia większej ilości osób po rozpoznaniu zapotrzebowania na usługę



się będzie pięć dni w tygodniu. Przewiduje się poddawać demontażowi 1-2 samochody ciężarowe dziennie.

Wariant alternatywny.

Analizując warianty jako alternatywę wariantu proponowanego przez inwestora rozważano budowę siedmiu stanowisk do demontażu samochodów ciężarowych.

Biorąc jednak pod uwagę analizę rynku i przewidywane zapotrzebowanie na usługę w zakresie demontażu samochodów ciężarowych, oraz istniejące możliwości techniczne, organizacyjne, technologiczne oraz powierzchnię terenu działki, w tym przede wszystkim posadowienia planowanej hali do demontażu samochodów ciężarowych (w miejscu istniejącej wiaty) proponowany przez Inwestora wariant do realizacji jest najbardziej optymalny, uzasadniony technicznie (np. istniejąca infrastruktura, teren zorganizowany, utwardzony, brak potrzeby wymiany lub instalowania dodatkowego kotła C.O.), technologicznie (np. możliwość korzystania z istniejących instalacji osuszania, myjni), organizacyjnie (brak krzyżowania prowadzonych poszczególnych operacji demontażu, zachowanie istniejącej funkcji terenu).

Realizacja wariantu alternatywnego nie znajduje uzasadnienia i nie jest poparta zapotrzebowaniem rynku, stanowiła by przeinwestowanie, co dla kondycji finansowej Spółki pozostaje nieopłacalne. Ponadto ograniczenie stanowi powierzchnia terenu w miejscu planowanego posadowienia nowej hali, tj. w miejscu istniejącej wiaty (pomiędzy istniejącym budynkiem stacji demontażu i magazynem²⁶)

Wariant lokalizacji przez inwestora stacji demontażu pojazdów ciężarowych w innym miejscu

Jest możliwy do realizacji ale z ekonomicznego punktu widzenia nieuzasadniony.

W tym konkretnym przypadku istniejące rozwiązania techniczne, technologiczne pozwalają w pełni w sposób bezpieczny prowadzić demontaż samochodów ciężarowych.

Podjęcie wariantu lokalizacji inwestycji w innym miejscu powodować będzie ingerencje w środowisko w znacznie większym zakresie, niż w wariantcie proponowanym do realizacji przez inwestora. Od nowa należałoby uzbrajać teren w odpowiednie media takie jak instalacja wodna, kanalizacyjna, elektroenergetyczna. Teren musiałby być utwardzony. Pobudowane musiałby być budynki w postaci hali demontażu, magazynów zdemontowanych części, magazynu części przeznaczonych do sprzedaży, magazynów odpadów a szczególnie powstających z osuszania pojazdów. Musiała by być zainstalowana waga i pobudowana myjnia pojazdów. Nie byłoby możliwości wykorzystania istniejącego stanowiska osuszania wraz ze zbiornikami magazynowymi odpadów cieczy, dla pojazdów ciężarowych. Pobudowana musiała by być nowa kotłownia pomimo że ta istniejąca ma duże rezerwy ciepłne. Wykonane musiałby być urządzenia oczyszczające ścieki opadowe i technologiczne.

Realizacja inwestycji – budowa hali na potrzeby demontażu samochodów ciężarowych na terenie istniejącej stacji demontażu nie będzie powodowała (poza nieznaczącymi zmianami w istniejącym krajobrazie) naruszeń w istniejącej funkcji terenu i istniejących rozwiązaniach technicznych i technologicznych instalacji.

Projekt, nie będzie powodował również znaczącej ingerencji w istniejący stan środowiska przyrodniczego, nie będzie stanowił o wyłączeniu powierzchni biologicznie czynnych - jest zorientowany na środowisko, Zakres koniecznych prac w związku z uruchomieniem i prowadzeniem nowej inwestycji nie spowoduje przekształceń powierzchni ziemi naruszających równowagę w przyrodzie (nie zakłóci istniejących warunków ładu przestrzennego, nie stanowi barier ekologicznych), bądź zakłócających stosunki wodne.



Efekt oddziaływania na środowisko w związku z realizacją, eksploatacją, likwidacją zadania nie ulegnie pogłębieniu w stosunku do stanu istniejącego na analizowanym obszarze.

w tym nie będzie stanowił o naruszeniu interesu osób trzecich. Teren stanowi własność Inwestora.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariant zaproponowany przez wnioskodawcę jest najkorzystniejszym wariantem. Pozwala on na dodatkowy demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji w zakładzie nowym bardzo nowoczesnym częściowo sfinansowanym z funduszy Unii Europejskiej. Lokalizacja planowanego zadania na terenie istniejącej od roku stacji demontażu pojazdów pozwala na wykorzystanie z istniejącego zakładu energii cieplnej, magazynów, istniejącego stanowiska osuszania wraz ze zbiornikami magazynowymi odpadów cieczy pochodzących z tego procesu. Z punktu widzenia ochrony środowiska prowadzenie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji jest bardzo pożądane. Podstawowym założeniem istniejącego zakładu, tj. stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji – jako całość, jest zapewnienie zgodności ich funkcjonowania z obowiązującymi w Polsce przepisami oraz wprowadzanymi dyrektywami Unii Europejskiej. W postępowaniu z demontowanymi samochodami przestrzega się zasad maksymalnego odzysku części i materiałów. Analizując występujące na danym terenie warunki geologiczne i hydrogeologiczne należy stwierdzić, że są korzystne dla ochrony jakości wód podziemnych, a przewidywane zamierzenia inwestycyjne, po uwzględnieniu i spełnieniu zaleceń wynikających z raportu (przede wszystkim właściwa gospodarka wodno ściekowa i właściwe działania w zakresie gospodarki odpadami), nie powinny negatywnie na nie oddziaływać. Zakres prac ziemnych nie spowoduje przekształceń powierzchni ziemi, naruszających równowagę w przyrodzie. Na omawianym terenie, ani też w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują dobra kultury wymagające ochrony. Teren inwestycji położony jest poza granicami obszaru Natura 2000.

Oddanie do eksploatacji nowych pięciu stanowisk stacji demontażu pojazdów ciężarowych nie zmieni w sposób niekorzystny interesu osób trzecich. Teren inwestycji obecnie pozostaje we władaniu inwestora i nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w trakcie jego eksploatacji zamknie się granicach władania terenem.

8. OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM RÓWNIEŻ W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ, A TAKŻE MOŻLIWEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych w miejscowości Starorypin Rządowy na dz. nr 7/1. Analizowany teren położony jest poza przyrodniczymi terenami podlegającymi ochronie prawnej oraz poza strefą ochrony konserwatorskiej.

Uwzględniając dotychczasowe zagospodarowanie i użytkowanie terenu, należy stwierdzić, iż lokalizacja inwestycji nie będzie sprzeczna z dotychczasowym użytkowaniem na tym obszarze.

Lokalizacja nowo planowanej inwestycji nie narusza prawa własności, uprawnień i interesu osób trzecich. Teren planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie leży w granicach obszarów ograniczonego użytkowania, osuwania mas ziemnych oraz obszarów podlegających ochronie z tytułu obowiązujących przepisów, o zabytkach i opiece nad zabytkami, o ochronie przyrody i zasobów wodnych, kopalin i terenów zamkniętych.

²⁶ Magazyn wykonany z płyt warstwowych



Teren planowanej inwestycji położony jest poza obszarami chronionymi z zakresu dziedzictwa kulturowego i zabytków, ani też nie stwierdzono położenia w obrębie posesji udokumentowanych stanowisk archeologicznych.

Teren stanowiący przedmiot opracowania nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Teren położony jest poza terenami przyrodniczymi podlegającymi ochronie prawnej na mocy ustawy o ochronie przyrody.

Teren inwestycji nie stanowi miejsc objętych szczególną ochroną ze względu na występowanie biotopów i obszarów miejsc lęgowych, żerowania i odpoczynku szczególnie chronionych gatunków zwierząt.

Realizacja inwestycji nie będzie wiązać się z koniecznością wycinki drzew i krzewów, nie będzie powodować naruszenia równowagi ekologicznej występujących na rozpatrywanym terenie ekosystemów.

Lokalizacja przedsięwzięcia we wskazanym miejscu nie koliduje z przepisami o ochronie gleb wysokiej bonitacji.

Realizacja zadania we wskazanym miejscu, z uwagi na występujące korzystne dla tej inwestycji: świat roślinny i faunistyczny, warunki meteorologiczne, klasy gleboznawcze gleb nie budzi zastrzeżeń.

Realizacja zadania nie zmieni w sposób niekorzystny interesu osób trzecich, nie spowoduje przekształceń powierzchni ziemi naruszających równowagę w przyrodzie (nie zakłóci istniejących warunków ładu przestrzennego, nie stanowi barier ekologicznych), bądź zakłócających stosunki wodne.

Biorąc pod uwagę niskie walory ekologiczne terenów przyległych, kontynuację zgodną z dotychczasowym zagospodarowaniem lokalizację inwestycji można uznać za właściwą.

Efekt oddziaływania na środowisko w związku z realizacją, eksploatacją, likwidacją zadania nie ulegnie pogłębieniu w stosunku do stanu istniejącego na analizowanym obszarze.

8.1. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

W tym przypadku podjęcia tzw. „wariantu zerowego”, tj. nie podejmowania działań inwestycyjnych w ogóle nie spowoduje negatywnych skutków na środowisko i nie będzie miało wpływu na poprawę jakości stanu środowiska na tym terenie.

Zakres i stopień wykorzystania zasobów środowiska wynikający z realizacji planowanego projektu i wykorzystania terenu jest minimalny i jego użytkowanie nie stanowi zagrożenia dla wód powierzchniowych, podziemnych, gleb, powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego, obszaru Natura 2000.

Zaniechanie przedsięwzięcia prawdopodobnie spowodowałoby utrzymanie obecnego stanu.

Po przeprowadzonych badaniach rynku stwierdzić należy, iż podjęcie wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia czyli tzw. wariant zerowy, może powodować utrudnienia w realizacji prawidłowej gospodarki odpadami w gminie i okolicy – planowane przedsięwzięcie polegać będzie na demontażu pojazdów ciężarowych.

Realizacja wariantu polegającego na nie podjęciu inwestycji w ogóle, stanowić będzie wąskie gardło w czerpaniu korzyści płynących z systematycznej segregacji odpadów i poddawania ich odpowiedniej bezpiecznej metodzie unieszkodliwienia i/lub recyklingu bądź nawet odzyskowi w części lub w całości.

Wariant zerowy nie jest również korzystny dla inwestora, powodować będzie odstępstwo od realizacji projektu, a tym samym ograniczenie rozwoju Spółki i stworzenia co najmniej dwóch pełnych etatów (z możliwością zatrudnienia kolejnych osób, w zależności od zapotrzebowania rynku i rachunku ekonomicznego świadczonych usług).



W tym konkretnym przypadku przyjęcie „wariantu zerowego” nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, społecznego, gospodarczego oraz ekologicznego.

W tym konkretnym przypadku przyjęcie „wariantu zerowego” nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, społecznego, gospodarczego oraz ekologicznego.

8.2. Ochrona środowiska przed awarią.

W świetle zapisów Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. nr 58 poz. 535), nowo zgłoszonego zadania inwestycyjnego nie można zaliczyć, ani do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii, ani tym bardziej do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii.

Jednak, pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych i technologicznych, które w dużym stopniu eliminują ewentualne zakłócenia w funkcjonowaniu urządzeń, zdarzają się sytuacje trudne do przewidzenia lub wręcz nieprzewidywalne, które mogą spowodować trwałe lub nietrwałe straty w środowisku naturalnym i stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi.

Do sytuacji awaryjnych, potencjalnie groźnych może dojść m.in. w przypadku:

- a) wywołanie pożaru, np. poprzez jego zaprószenie, w miejscu magazynowania zdemontowanych elementów pojazdów (tapicerka, opony) lub składowania niebezpiecznych płynów eksploatacyjnych, paliw i olejów oraz innych materiałów (z instalacji klimatyzacyjnych, zbiorniki ciśnieniowe);
- b) przedostania się do gruntu i/lub kanalizacji znacznej ilości niebezpiecznych płynów, pozostałych w zbiornikach pojazdów paliw;
- c) niekontrolowanego rozszczelnienia zakładowej kanalizacji;
- d) nagłego pęknięcia bądź rozszczelnienia zbiorników i pojemników wypełnionych substancją niebezpieczną dla środowiska;
- e) niekontrolowanego zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych na skutek awarii urządzeń oczyszczających ścieki oraz wycieku ścieków z uszkodzonych kanalizacji;
- f) niewłaściwego postępowania z odpadami powodowana niedbałością, nieodpowiedzialnością czynnika ludzkiego;
- g) niedbalstwa pracowników wynikającego z nieznanomości przepisów rzemiosła i nieprzestrzegania instrukcji stanowiskowych.

Zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych substancjami ropopochodnymi mogą pochodzić:

- z ciągów wewnętrznej komunikacji,
- z miejsc postojowych,
- placów manewrowych,
- niedbalstwa pracowników wynikającego z nieznanomości przepisów rzemiosła i nieprzestrzegania zapisów instrukcji stanowiskowych, które znajdą zastosowanie w warsztacie,
- zaniedbania i/lub niedbalstwa czynnika ludzkiego (niewłaściwego opróżniania zbiornika, rozlewu, wadliwego ustawienia zbiorników, pojemników)
- niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznych,
- braku szczelności zbiorników.

Dla zabezpieczenia obiektu przed pożarem należy w miejscach oznaczonych i widocznych zamontować sprzęt gaśniczy. Pracownicy winni być przeszkoleni w zakresie jego stosowania.



W przypadku wystąpienia pożaru może nastąpić całkowite zniszczenie obiektów, zanieczyszczenie powietrza, gruntu i wód oraz zniszczenie roślinności na skutek powstania wysokiej temperatury oraz emisji pyłów i gazów.

Aby zapobiec występowaniu zagrożeniom i awariom, należy stosować przepisy BHP i przepisy przeciwpożarowe oraz utrzymywania w należytym stanie instalacje techniczne, technologiczne i energetyczne, obiekty, w tym winny być poddawane okresowym przeglądom.

Wszelkie prace winny być wykonywane z dużą kulturą wykonawstwa i znajomością rzemiosła.

W przypadku niekontrolowanego wycieku lub przypadkowego rozlania, **do zbierania ewentualnych rozlewów substancji niebezpiecznych należy stosować specjalistyczne środki i sprzęt.**

Na terenie stacji demontażu należy zapewnić odpowiednią ilość sorbentu do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych.

W tym konkretnym przypadku w celu ochrony środowiska wodno-gruntowego, na bieżąco zapewniony będzie dostęp do sorbentu na wypadek ewentualnych rozlewów, wycieków rozlewisk substancji niebezpiecznych (np. płynów eksploatacyjnych z pojazdów), ograniczane i/lub zabezpieczane będzie rozprzestrzenianie się zanieczyszczenia, a wyciek będzie likwidowany.

W niniejszej pracy proponuje się wyposażać stacje demontażu w mobilny zestaw ekologiczny do szybkiego reagowania na ewentualne wycieki rozlewy substancji niebezpiecznych.

Dostawca ścieków obowiązany jest realizować obowiązki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2002 r. w sprawie sposobu realizacji obowiązków dostawcy ścieków przemysłowych oraz warunków wprowadzania ścieków do urządzeń kanalizacyjnych (Dz. U. Nr 129, poz. 1108).

Do prowadzenia wewnętrznej kontroli przestrzegania dopuszczalnych ilości dopływu ścieków oraz ich wskaźników, a także do prawidłowej eksploatacji urządzeń podczyszczających ścieki przemysłowe, obowiązany jest dostawca ścieków. **Zastosowane urządzenia podczyszczające do obsługi zakładowej kanalizacji ścieków przemysłowych i opadowych zapewnią będą realizację obowiązków dostawcy ścieków przemysłowych w zakresie jakości ścieków.**

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. Nr 72, poz.747; z późn. zm.) prowadzący stację jest zobowiązany do niezwłocznego powiadomienia o awarii powodującej zrzut niebezpiecznych substancji, w celu podjęcia odpowiednich przedsięwzięć zmniejszających skutki awarii gestora oczyszczalni.

Każdy kto zauważy wystąpienie awarii jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić o tym osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz jednostkę organizacyjną Państwowej Straży Pożarnej Policji albo Wójta, Burmistrza lub Prezydenta Miasta (art. 245 ustawy POŚ).

8.2.1. Działania zapobiegające wystąpieniu awarii i reagowaniu na awarie.

- usługi będzie świadczył wyszkolony personel,
- pracownicy zostaną zapoznani z zagrożeniami oraz środkami ochrony osobistej, zasadami udzielania pierwszej pomocy przy pożarach a także sposobem udzielania pierwszej pomocy (np. zatrucie oparami, kontakt substancji z oczami, ze skórą, w przypadku połknięcia), reagowania na awarię, wypadki (rozlanie, wyciek substancji chemicznych), sposobu postępowania z substancjami chemicznymi, oraz odpadami w tym prowadzeniem właściwej gospodarki wytwarzanymi odpadami.
- wszędzie gdzie stosowane będą substancje niebezpieczne lub prowadzony będzie obrót tymi substancjami (np. magazyn) zapewniony będzie pracownikom dostęp do kart charakterystyk wszystkich substancji chemicznych, do których pracownicy mają bezpośredni dostęp i kontakt z nimi.



- posadzka w pomieszczeniach zostanie wykonana w technologii uniemożliwiającej przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do wód gruntowych, oraz gleby.
- w związku z prowadzoną działalnością nie będą wykonywane prace lakiernicze,
- odpady powstałe w wyniku prowadzonej działalności będą magazynowane w bezpiecznym miejscu i przekazywane do unieszkodliwienia wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie,
- teren przy obiekcie będzie utwardzony, uzbrojony w system odprowadzania ścieków wraz z urządzeniami oczyszczającymi,
- odprowadzanie ścieków do właściwych odbiorników odbywać się będzie z zastosowaniem urządzeń podczyszczających, zostaną adaptowane istniejące urządzenia oczyszczające ścieki przemysłowe powstające w związku z prowadzoną działalnością
- zapewniony będzie bezkolizyjny ruch pojazdów na terenie inwestycji,
- przestrzegane będą przepisy BHiP i p.poż.
- na terenie obiektu planuje się ustawić mobilny zestaw do szybkiego reagowania na niekontrolowane, losowe zdarzenia, np. ewentualne wycieki, rozlewy, zanieczyszczenie terenu substancjami niebezpiecznymi np. niebezpiecznymi płynami eksploatacyjnymi z pojazdów poruszających się po terenie, pojazdów przyjeżdżących do stacji, oczekujących na demontaż

8.3. Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Planowana inwestycja w całości realizowana będzie na terytorium Rzeczypospolitej Polski w znacznej odległości od granic państwa, co wyklucza możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski na etapie realizacji, eksploatacji, jak i ewentualnej likwidacji.

Inwestycja z uwagi na obszar oddziaływania nie będzie oddziaływała transgranicznie na środowisko.

Standardy jakości środowiska, poza terenem, do którego Inwestor ma tytuł prawny, zostaną dotrzymane.

9. UZASADNIENIE PROPONOWANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU, ZE WSKAZANIEM JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA:

- a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,**
- b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,**
- c) dobra materialne,**
- d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,**
- e) wzajemne oddziaływanie między elementami**

Na obecnym etapie ocenę oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przeprowadzono w oparciu o dane teoretyczne i informacje uzyskane od inwestora oraz charakterystykę przedsięwzięcia - na podstawie założeń oraz ogólnie dostępne dane literaturowe, oraz poprzez analogię do obiektów podobnych.

Eksploatacja rozbudowanej stacji demontażu pojazdów o pięć stanowisk dla demontażu pojazdów ciężarowych po realizacji zadania nie wpłynie negatywnie na warunki hydrograficzne, klimat, świat roślinny i świat zwierzęcy, dobra kultury oraz krajobraz we wzajemnym powiązaniu.



Komponent	Oddziaływania niekorzystne								Oddziaływania korzystne					
	Z	NZ / P	O	D	OD	NO	L	R	Z	NZ / P	O	D	L	R
PRZYRODNICZE														
Wody powierzchniowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wody podziemne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jakość powietrza	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klimat lokalny	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klimat akustyczny	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gleby i powierzchnia ziemi (uwzgl. opady)	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X
Fauna, flora,	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajobraz	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Przestrzenne i punktowe formy ochrony przyrody, Dobra materialne i kulturalne ²⁷	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NZS-Awarie	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SPOŁECZNO-GOSPODARCZE/ZDROWIE LUDZI														
Komfort ludzi	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zatrudnienie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-
Polityka firmy	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-

L - lokalne, R - regionalne, Z - oddziaływanie znaczące, NZ - oddziaływanie nieznaczne, P - oddziaływanie pomijalnie małe, NO - nieodwracalne, D- długotrwałe, O- okresowe, OD — odwracalne, X - oddziaływanie występuje, (-) - brak oddziaływania

Proponowany do realizacji wariant gwarantuje uzyskanie efektywności techniczno-organizacyjno-ekonomicznej przedsięwzięcia przy zachowaniu obowiązujących standardów ochrony środowiska. Lokalizacja i prowadzenie demontażu samochodów ciężarowych na wskazanym terenie (po uzyskaniu wymaganych decyzji administracyjnych, pozwoleń, uzgodnień, warunków), w znacznej odległości i bez naruszania oraz przecinania obszarów NATURA 2000 jest korzystna dla inwestora z ekonomicznego punktu widzenia, rozpatrywanie innego wariantu lokalizacji przedsięwzięcia w nowym terenie nie znajduje bezpośredniego uzasadnienia.

W analizie wariantów technicznych przedsięwzięcia przyjęto istniejące rozwiązania oraz możliwości techniczne i organizacyjne w zakresie emisji hałasu do środowiska zewnętrznego, emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, bezpiecznej gospodarki wytwarzanymi ściekami, prowadzenia bezpiecznej gospodarki odpadowej.



10. OPIS METOD PROGNOZOWANIA ZASTOSOWANYCH PRZEZ WNIOSKODAWCĘ ORAZ OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, WYNIKAJĄCE Z:

- a) istnienia przedsięwzięcia,**
- b) wykorzystywania zasobów środowiska,**
- c) emisji;**

Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz przyjęte rozwiązania nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań bezpośrednich, pośrednich, wtórnych i skumulowanych. Oddziaływania fazy budowy, eksploatacji, ew. likwidacji będą miały charakter oddziaływań okresowych i co najwyżej lokalny (pesymizując).

Przy prognozowaniu oddziaływań na środowisko posłużono się literaturą naukową, wskazówkami Ministerstwa Środowiska, specjalistycznymi licencjonowanymi programami komputerowymi opracowanymi zgodnie z właściwymi dla nich metodykami, opisującymi podstawy teoretyczne zanieczyszczenia powietrza, wpływu na klimat akustyczny sąsiednich terenów oraz danymi teoretycznymi i informacjami uzyskanymi od inwestora.

W tym konkretnym przypadku przedsięwzięcie scharakteryzowano na podstawie teoretycznych założeń oraz ogólnie dostępnej literatury i materiałów publikowanych na ogólnie dostępnych stronach internetowych, oraz poprzez analogię do obiektów podobnych.

Oddziaływania bezpośrednie krótkoterminowe.

- pożar

Oddziaływania bezpośrednie długoterminowe.

- zanieczyszczanie środowiska gruntowo-wodnego m.in. w wyniku niekontrolowanej nieszczelności zakładowej kanalizacji

Oddziaływania pośrednie.

- zanieczyszczanie środowiska gruntowo-wodnego m.in. substancjami ropopochodnymi i środkami odładowymi w wyniku odwadnia powierzchni zanieczyszczonych,

Oddziaływania skumulowane.

- emisja zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza,
- emisja ścieków
- emisja hałasu,
- emisja odpadów.

Oddziaływania stałe.

- zmiany w lokalnym krajobrazie,
- emisja odpadów

Oddziaływania chwilowe.

- ruch pojazdów
- emisja hałasu.

²⁷ w tym przypadku, planowana inwestycja we wskazanym miejscu na każdym etapie, nie wpłynie na przestrzenne i punktowe formy ochrony przyrody oraz dobra materialne i kulturalne – w miejscu lokalizacji i potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji brak jest oznaczonych komponentów.



11. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU;

Działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko zostały uwzględnione przede wszystkim w przyjętych założeniach co do lokalizacji i rozwiązań techniczno-organizacyjnych i w zakresie realizacji inwestycji i użytkowania obiektu.

W związku z realizacją raportowanego projektu następnie eksploatacją instalacji nie będzie konieczności prowadzenia odwodnień budowlanych. Z uwagi na warunki hydrogeologiczne prace instalacyjne/montażowe będzie można wykonywać bez konieczności obniżania zwierciadła wód gruntowych. Inwestycja nie będzie się wiązać z koniecznością wykonania wykopów, a tym samym nie będzie powodowała naruszania stosunków wodnych.

Niemniej wszystkie czynności realizacyjne (montażowe) winny odbywać się ze szczególną ostrożnością i ograniczać się do bezwzględnego minimum, w zakresie penetracji zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego.

W celu uniknięcia ewentualnego zanieczyszczenia gruntu związkami ropopochodnymi oraz innymi substancjami chemicznymi podczas wykonywania prac montażowych, oraz na etapie eksploatacji ew. likwidacji, instalacji należy:

- używać sprawnego technicznie sprzętu, tj. bez jakichkolwiek wycieków olejów lub paliwa innych niebezpiecznych płynów eksploatacyjnych,
- zapewnić stosowanie właściwych materiałów. Materiały wykorzystane do realizacji projektu nie mogą wchodzić w reakcje, które powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- na każdym oznaczonym etapie inwestycji ograniczyć do bezwzględnego minimum stosowanie substancji chemicznych stosować zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach tak, aby maksymalnie ograniczyć możliwość przenikania substancji zanieczyszczających bezpośrednio do gruntu. W przypadku zaistnienia takich awarii, zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usunięty, a następnie odpowiednio unieszkodliwiony,
- pojemniki ze stosowanymi substancjami niebezpiecznymi każdorazowo po użyciu zamykać szczelnie. W miejscach newralgicznych, gdzie może dojść potencjalnie do wycieku i skażenia środowiska gruntowo-wodnego (np. znaczna pojemność pojemników i/lub charakter substancji) rozważyć ustawienie tac zabezpieczających/odciekowych).
- bezwzględnie przestrzegać zakazu wylewania substancji niebezpiecznych do gruntu czy kanalizacji - niedopuszczalne jest wylewanie niebezpiecznych substancji oraz płynów eksploatacyjnych do gleby czy kanalizacji (mimo zastosowanego separatora),
- zapewnić i ustawić w ogólnie dostępnych miejscach na terenie zakładu odpowiednią ilość sorbentu do szybkiego reagowania na niekontrolowane, losowe zdarzenia, np. ewentualne wycieki, rozlewy, zanieczyszczenie terenu substancjami niebezpiecznymi np. niebezpiecznymi płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami z pojazdów poruszających się po terenie zakładu i lub przyjętych do stacji i oczekujących na demontaż,
- wszystkie odpady gromadzić w sposób nie powodujący zagrożenia.

W celu eliminacji oddziaływania wytwarzanych odpadów wszystkie odpady należy segregować i gromadzić w opisanych pojemnikach, i/lub w odpowiednio do tego przygotowanych miejscach na terenie stacji w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko wodno-

str. 84 z 97



gruntowe, tak aby nie dopuścić do ewentualnego przedostawiania się odcieków do środowiska wodno-gruntowego, lub powodujący uciążliwości (wydzielone, oznaczone, miejsce utwardzone, pojemniki z substancjami chemicznymi ustawiane na tacach odciekowych), nie wpływając negatywnie na dalsze procesy odzysku lub unieszkodliwienia tych odpadów,

Szczególnym nadzorem winny być objęte zbiorniki magazynowe paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych

Montaż budynku zostanie powierzony firmie zewnętrznej. Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa to świadczący usługę będzie wytwórcą odpadów powstałych na etapie realizacji zadania – montażu, zgodnie z wcześniej zawartą umową. Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie ograniczony czasowo i przestrzennie. Sposób wykonywania prac kontrolowany będzie przez nadzór inwestorski. Po zakończeniu prac realizacyjnych teren zostanie uporządkowany.

- prowadzić na bieżąco okresową kontrolę i systematyczną konserwację systemu odwadniającego teren. Ponadto monitorowane i utrzymywane winny być w należyтым stanie technicznym poszczególne systemy kanalizacji. Zalecane jest również usuwanie ewentualnych nieszczelności.
- przestrzegać zasad, czyszczenia separatora i jego eksploatacji zgodnie z instrukcją techniczną eksploatacji urządzenia uwzględniając panujące warunki i stopień eksploatacji instalacji – rejestrowaniem daty i ilości usuwanych osadów,
- realizować warunki obowiązującego pozwolenia wodnoprawnego
- nawierzchnie utwardzone: drogi, place, chodniki winny być utrzymane w czystości,
- należy zapewnić bezpieczne oczekiwanie pojazdów na demontaż, bezpieczny transport i rozładunek, magazynowanie substancji niebezpiecznych, aby nie dopuścić do ich rozlania, wycieku,
- przypadku konieczności awaryjnego zrzutu ścieków zawierających substancje niebezpieczne, należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy ochrony środowiska oraz gestora sieci,
- dążyć do właściwego wykonania przykanalików wewnętrznego systemu kanalizacji i szczelnego włączenia do istniejących rozwiązań w tym zakresie,
- dążyć do wyeliminowania niedbalstwa pracy (opracowanie i wdrożenie do przestrzegania jako obowiązujących zakładowych instrukcji, szkolenia pracowników, upomnienia).

W trakcie realizacji i eksploatacji, ew. likwidacji planowanego przedsięwzięcia będą podejmowane działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym środowisko wodno-gruntowe:

- teren utrzymany będzie w należyтым porządku, zabezpieczony przed wyciekami substancji ropopochodnych,
- ścieki socjalno-bytowe poprzez istniejący system kanalizacyjny będą odprowadzane do istniejącej gminnej sieci kanalizacyjnej i dalej na oczyszczalnię miejską,
- wody opadowe z połaci dachowej planowanego obiektu odprowadzane będą w grunt poprzez studnie chłonne,
- wody opadowe z terenów utwardzonych oczyszczane są (i będą) w osadniku piasku i szlamu , oraz separatorze koalescencyjnym i wprowadzane są do stawu ziemnego przeznaczonego do odparowania wód opadowych i roztopowych,
- ścieki przemysłowe pochodzące z mycia pojazdów (zewnętrzna myjnia płytowa pojazdów) łącznie ze ściekami z mycia posadzek po przejściu przez osadnik piasku i szlamu po oczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych kierowane są do istniejącej gminnej kanalizacji,
- inwestycja na każdym jej etapie nie będzie powodować zniszczeń szaty roślinnej w obszarze opracowania,



- odpady wytwarzane, gromadzone będą w wydzielonych utwardzonych i oznakowanych miejscach,
- płyny i materiały eksploatacyjne będą usuwane z pojazdów ciężarowych na specjalnie do tego celu przygotowanych istniejących stanowiskach (na potrzeby obecnie prowadzonej stacji demontażu), które umożliwiają wykonanie tych operacji bez powstawania wycieków, rozlewisk. Płyny eksploatacyjne przesyłane są szczelnymi przewodami do szczelnych, oryginalnych opisanych zbiorników magazynowych,
- dla zabezpieczenia obiektu przed pożarem w miejscach oznaczonych i widocznych ustawiony będzie sprzęt p.poż.

Proponuje się zorganizować mobilny zestaw do neutralizacji substancji niebezpiecznych (np. sorbent, zestaw pojemników przeznaczonych na sorbent czysty i sorbent zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, oraz sprzęt do nakładania i zbierania sorbentu) ustawiony w wyznaczonym, opisanym miejscu na terenie stacji demontażu. Na bieżąco zapewnić dostępu do sorbentu na wypadek ewentualnych rozlewów, wycieków.

W przypadku raportowanej inwestycji etap likwidacji ocenianego przedsięwzięcia inwestycyjnego obejmował będzie przede wszystkim bezpieczne, ostateczne przekazanie wszystkich wytworzonych odpadów do unieszkodliwienia lub recyklingu, oraz bezpieczne zagospodarowanie substancji kwalifikowanych jako niebezpieczne i/lub przekazanie, wyspecjalizowanym jednostkom. Zakłada się, że etap likwidacji związany będzie raczej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu, niż z likwidacją (rozbiórką) obiektu.

12. WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, JAKIE NAPOTKANO OPRACOWUJĄC RAPORT.

Trudnością jaką napotkano przy opracowywaniu niniejszego raportu był brak danych co do struktury świadczonych usług – demontażu samochodów, kompletności przekazywanych pojazdów, hałaśliwości poszczególnych grup pojazdów oraz zużycia paliwa.

Przyjęto informacje, dane, założenia przedstawione przez inwestora. Na potrzeby popełnionych analiz komputerowych posłużono się danymi, wskaźnikami literaturowymi, oraz ogólnie dostępnymi informacjami umieszczonymi na stronach www.

Zastosowane modele obliczeniowe ze względu na brak ostatecznych danych dla raportowanej inwestycji wykorzystują wskaźniki opracowane dla innych sytuacji i stanów technicznych pojazdów. Z powodu braku informacji dotyczących rzeczywistej hałaśliwości poszczególnych grup pojazdów oraz zużycia paliwa wyniki popełnionych obliczeń komputerowych nie odzwierciedlają faktycznego stopnia oddziaływania na środowisko, lecz dzięki przyjęciu pesymistycznych założeń zawyżających należy oczekiwać iż rzeczywisty wpływ na środowisko będzie mniejszy.

13. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH.

Obecne systemy prawne gwarantują obywatelom nie tylko szerokie możliwości wyrażania własnych opinii i poglądów, lecz również zapewniają partycypację w decyzjach politycznych oraz gospodarczych podejmowanych na szczeblu lokalnym i krajowym. Wśród decydentów naszego kraju coraz bardziej powszechna jest świadomość faktu, że czyste środowisko i równomierny rozwój stanowią podstawowe prawa człowieka. W praktyce to oznacza respektowanie przez państwo i jego administrację, prawa do



informacji, zgłaszania uwag, dochodzenia sprawiedliwości przed sądem oraz systematycznego zwiększania udziału społeczeństwa w projektach inwestycyjnych i ocenie ich oddziaływania.

W przypadku rozpatrywanej inwestycji, polegającej na rozbudowie istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, o pięć stanowisk dla demontażu pojazdów ciężarowych wraz z rozbudową istniejącej infrastruktury technicznej (wykonanie szczelne przyłącza ścieków przemysłowych z nowej hali do istniejącej sieci kanalizacyjnej przemysłowej), nie powinna być problemowa, lecz w obecnej świadomości ekologicznej społeczeństwa i w świetle obowiązujących obecnie przepisów, nie można wykluczyć konfliktu społecznego. Wydaje się to jednak mało prawdopodobne z uwagi na fakt, iż stacja demontażu pojazdów już istnieje i do tej pory nie było, żadnych skarg ani interwencji na funkcjonujący zakład.

W tym konkretnym przypadku Inspektor WIOŚ nie stwierdził uchybień w zakresie realizacji minimalnych wymagań dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji .

Z punktu widzenia ochrony środowiska jest to inwestycja bardzo pożądana, z uwagi na ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. Zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji mogą prowadzić wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący punktu zbierania pojazdów i przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. Demontaż tych pojazdów może być prowadzony jedynie w stacjach demontażu (art. 5 w Dz. U. Nr 25, poz. 202 z 2005)

Ponadto analizując występujące na danym terenie warunki geologiczne i hydrogeologiczne należy stwierdzić, że są korzystne dla ochrony jakości wód podziemnych, a przewidywane zamierzenia inwestycyjne, po uwzględnieniu i spełnieniu zaleceń wynikających z raportu (przede wszystkim właściwa gospodarka wodno ściekowa i właściwe działania w zakresie gospodarki odpadami), po wyeliminowaniu niedbalstwa pracowników, nie powinno negatywnie na nie oddziaływać. Zakres prac ziemnych nie spowoduje przekształceń powierzchni ziemi, naruszających równowagę w przyrodzie.

Na omawianym terenie, ani też w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują dobra kultury wymagające ochrony. Teren inwestycji położony jest poza granicami obszaru Natura 2000

Oddanie do eksploatacji nowych pięciu stanowisk stacji demontażu pojazdów ciężarowych nie zmieni w sposób niekorzystny interesu osób trzecich. Teren inwestycji stanowi notarialną własność inwestora i nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w trakcie jego eksploatacji zamknie się granicach władania terenem. Zaniechanie przedsięwzięcia prawdopodobnie spowodowałoby utrzymanie obecnego stanu i ograniczy możliwość rozwoju firmy.

Eskalacja konfliktu oznacza konieczność ponoszenia wysokich kosztów związanych z jego prowadzeniem (chodzi o koszty organizacyjne i materialne oraz psychologiczne). Rzadko, kiedy strony wchodzące w konflikt mają z góry pewność wygranej, dlatego najbardziej wskazane jest pojęcie negocjacji. Istotą negocjacji społecznych jest dostrzeganie alternatywnych układów odniesienia i sposobów działania. Negocjacje są, więc sposobem rozwiązywania doraźnych sytuacji konfliktowych o różnym charakterze. Jest to także proces wielostronnego komunikowania się stron reprezentujących rozbieżne cele lub interesy, który ma doprowadzić do osiągnięcia porozumienia. Zalety negocjacji polegają przede wszystkim na skanalizowaniu konfliktu i przywróceniu ładu społecznego.



14. PODSUMOWANIE WNIOSKI KOŃCOWE.

Planowana inwestycja rozbudowa istniejącej stacji demontażu pojazdów o stanowiska dla demontażu pojazdów ciężarowych wycofanych z eksploatacji, zlokalizowana będzie w miejscowości Starorypin Rządowy 29A, gm. Rypin, na działce nr 7/1, stanowiącej własność Inwestora.

Rozpatrywana działka zlokalizowana jest na terenie, dla którego nie opracowano miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zamierzonym przedsięwzięciem jest podjęcie działalności w zakresie rozszerzenia prowadzonej działalności w zakresie zbierania i demontażu pojazdów ciężarowych wycofanych z eksploatacji, w istniejącym od stycznia 2008r zakładzie demontażu wyposażonym w pełną infrastrukturę towarzyszącą. W związku z realizacją zgłoszonego zadania inwestycyjnego, zmianie w nieznaczny sposób ulegnie zagospodarowanie działki, w miejsce istniejącej wiaty na części pobudowana będzie z płyt warstwowych hala z pięcioma stanowiskami demontażowymi pojazdów ciężarowych. Planowana inwestycja wykorzystywać będzie z istniejącej stacji demontażu stanowisko wagi, stanowisko myjni, stanowisko osuszania pojazdów wraz ze zbiornikami magazynowymi płynów powstających z osuszania, magazyny części, utwardzone place składowe i magazynowe, energię elektryczną, energię ciepłą, instalację wodną, instalację ścieków przemysłowych (po wykonaniu odpowiedniego przyłącza), instalacje wód opadowych, pomieszczeń socjalno-bytowych, pomieszczeń biurowych (po ich rozbudowie)

Po wnikliwej analizie założeń inwestora i wyposażenia zakładu, oraz określeniu jego wpływu na poszczególne komponenty środowiska, należy stwierdzić, że raportowana stacja demontażu pojazdów z rozbudową o pięć stanowisk dla demontażu pojazdów ciężarowych nie będzie negatywnie wpływać na środowisko, ponieważ:

- planowany obiekt i jego użytkowanie nie stwarza zagrożenia dla miejscowego środowiska przyrodniczego.
- dzięki nadkładom glin zwałowych, woda pitna na ujęciu jest skutecznie chroniona przed zanieczyszczeniami powierzchniowymi. Obszar objęty koncepcją zagospodarowania i wyposażenia technicznego zlokalizowany jest poza obszarami ochronnymi ujęć miejskich dla Rypina „Bielawy-Bielawki” i „Warszawska”, które mają wyznaczoną strefę ochronną.
- w obrębie lokalizacji inwestycji występują poziomy wodonośne: kreda, trzeciorzęd, czwartorzęd, jednak głównymi użytkowymi poziomami wodonośnymi są dwa ostatnie. Ze względu na dobre warunki izolacyjne warstw wodonośnych, omawiany obszar jest naturalnie dobrze chroniony. Ze względu na układ hydrogeologiczny, teren nie należy do obszarów wymagających najwyższej ochrony (ONO) lub wysokiej ochrony (OWO).
- strefa oddziaływania inwestycji nie wpłynie negatywnie na świat roślinny. Teren planowanej inwestycji nie leży w granicach obszarów chronionego krajobrazu, parków lub rezerwatów przyrody, ani w granicach obszaru Natura 2000.
- teren przeznaczony na posadowienie planowanej inwestycji nie koliduje z przepisami o ochronie gleb wysokiej bonitacji i nie wymaga uzyskania wyłączenia gruntów z produkcji (zwały obszar projektowany nie przekracza 1 ha).
- inwestycja nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń powodującej występowanie ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.



- hałas generowany z rozpatrywanego obiektu, w niewielkim stopniu wpłynie na klimat akustyczny rozpatrywanego terenu. Zasięg uciążliwości hałasu i zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, zamknie się w granicach władania terenem przez inwestora.
- dla prawidłowej eksploatacji nowych stanowisk demontażu pojazdów ciężarowych wykonane zostaną szczelne podłoża wraz ze szczelnym przyłączem kanalizacji przemysłowej,
- ścieki przemysłowe i opadowe powstające w wyniku eksploatacji całego obiektu ujmowane w system kanalizacji i podczyszczane w dwóch separatorach, osadnikach piasku i błota (oddzielnie dla każdej kanalizacji), spełniać będą obowiązujące warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi,
- stanowiska przeznaczone do demontażu pojazdów, wyposażone zostaną w pojemniki na poszczególne rodzaje powstałych odpadów, do czasowego gromadzenia,
- zużyte akumulatory składowane będą w pojemniku ustawionym w wydzielonej części stacji, przystosowanym do ich transportu. Elektrolit zlewany będzie do specjalnych pojemników szklanych (balonów), zabezpieczonych przed wyciekami elektrolitu.
- płyny eksploatacyjne z wykorzystaniem istniejącego stanowiska osuszania gromadzone będą w oryginalnych, szczelnych pojemnikach, które stanowią odbiorniki instalacji do osuszania pojazdów,
- sektor, gdzie będą parkowane zbierane pojazdy ciężarowe oczekujące na przyjęcie – demontaż, zostanie zlokalizowany na utwardzonej, szczelnej powierzchni, wyposażonej w system odprowadzania ścieków kierowanych do separatora koalescencyjnego,
- opony gromadzone będą w wydzielonej części terenu stacji, w sektorze wyposażonym w urządzenia gaśnicze, w stosach, zabezpieczonych przed osunięciem, a następnie przekazywane będą do recyklingu,

Jednocześnie w rozwiązaniach projektowych planowanego obiektu należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202), rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 143, poz. 1206), oraz Dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ponadto :

- Odbiór wszystkich powstających odpadów musi być udokumentowany.
- Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, zobowiązany jest prowadzić ewidencję zaświadczeń o demontażu pojazdów oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę, oraz konieczność prowadzenia ewidencji ilościowej i jakościowej odpadów, oraz dokumentów potwierdzających dokonanie odzysku i recyklingu, a także zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego (Dz. U. Nr 25, poz. 202).
- Na usuwanie, transport i unieszkodliwianie odpadów niebezpiecznych, Inwestor winien posiadać podpisaną umowę ze specjalistyczną firmą, posiadającą stosowne zezwolenie na tego typu działalność.
- Na odbiór odpadów innych niż niebezpieczne, Inwestor winien posiadać zawartą umowę z ich odbiorcą.
- Po uruchomieniu planowanej inwestycji, właściciel zakładu musi dostosować się do przepisów ustawy o odpadach, w zakresie prowadzenia ewidencji jakościowej i ilościowej odpadów. W przypadku



przekroczenia wielkości dopuszczalnych ilości odpadów wprowadzanych do środowiska w warunkach normalnego funkcjonowania instalacji objętej pozwoleniem należy przedmiotową decyzję zweryfikować i zmienić.

- Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów i/lub stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, winien zapewnić bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi zbieranie i przetwarzanie tych pojazdów oraz powstających z nich odpadów.

Po oddaniu do eksploatacji planowanej inwestycji, obowiązkiem Przedsiębiorcy jest zapewnienie bezpiecznego dla środowiska i zdrowia ludzi prowadzenia inwestycji, by uciążliwość przedsięwzięcia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi była jak najmniejsza i nie ograniczała praw osób trzecich, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony wód podziemnych, klimatu akustycznego i powietrza atmosferycznego

Inwestycja istniejąca jak i również planowana – pięć stanowisk dla demontażu pojazdów ciężarowych nie będzie stanowić bezpośredniego zagrożenia dla środowiska naturalnego oraz dla ludzi, jednak należy przestrzegać niżej wymienionych zaleceń.

W celu uniknięcia ewentualnego zanieczyszczenia gruntu związkami ropopochodnymi oraz innymi substancjami niebezpiecznymi w tym płynami eksploatacyjnymi podczas lokalizacji oraz na etapie eksploatacji instalacji należy:

- używać sprawnego technicznie sprzętu, tj. bez jakichkolwiek wycieków olejów lub paliwa innych niebezpiecznych płynów eksploatacyjnych,
- zapewnić stosowanie właściwych materiałów. Materiały wykorzystane do realizacji projektu nie mogą wchodzić w reakcje, które powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- na każdym etapie inwestycji ograniczyć do bezwzględnego minimum stosowanie substancji chemicznych stosować zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach tak, aby maksymalnie ograniczyć możliwość przenikania substancji zanieczyszczających bezpośrednio do gruntu. W przypadku zaistnienia takich awarii, zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usunięty, a następnie odpowiednio unieszkodliwiony,
- pojemniki ze stosowanymi substancjami niebezpiecznymi każdorazowo po użyciu zamykać szczelnie. W miejscach newralgicznych, gdzie może dojść potencjalnie do wycieku i skażenia środowiska gruntowo-wodnego (np. znaczna pojemność pojemników i/lub charakter substancji) rozważyć ustawienie tac zabezpieczających/odciekowych),
- bezwzględnie przestrzegać zakazu wylewania substancji niebezpiecznych do gruntu czy kanalizacji - niedopuszczalne jest wylewanie niebezpiecznych substancji oraz płynów eksploatacyjnych do gleby czy kanalizacji (mimo zastosowanego separatora),
- zapewnić i ustawić w ogólnie dostępnych miejscach na terenie stacji odpowiednią ilość sorbentu do szybkiego reagowania na niekontrolowane, losowe zdarzenia, np. ewentualne wycieki, rozlewy, zanieczyszczenie terenu substancjami niebezpiecznymi np. niebezpiecznymi płynami eksploatacyjnymi, paliwa z pojazdów poruszających się po terenie zakładu. W przypadku niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznej należy ją zebrać za pomocą sorbentów i oczyścić teren (powstanie odpad niebezpieczny).
- wszystkie odpady gromadzić w sposób nie powodujący zagrożenia.

W celu eliminacji oddziaływania wytwarzanych odpadów wszystkie odpady należy segregować i gromadzić w opisanych pojemnikach, i/lub w odpowiednio do tego przygotowanych miejscach na terenie stacji tak, aby nie dopuścić do ewentualnego przedostawania się odcieków do środowiska



wodno-gruntowego w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe, lub powodujący uciążliwości (wydzielone, oznaczone, miejsce utwardzone, pojemniki z substancjami chemicznymi ustawiane na tacach odciekowych), nie wpływając negatywnie na dalsze procesy odzysku lub unieszkodliwienia tych odpadów.

Szczególnym nadzorem winny być objęte zbiorniki magazynowe odpadowych płynów eksploatacyjnych i paliw z osuszanych pojazdów (o pojemności 700-1000 l) stanowiące instalacje osuszania pojazdów. Budowa hali na potrzeby demontażu samochodów ciężarowych zostanie powierzona firmie zewnętrznej. Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa to świadczący usługę będzie wytwórcą odpadów powstałych na etapie realizacji zadania – montażu, zgodnie z wcześniej zawartą umową. Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie ograniczony czasowo i przestrzennie. Sposób wykonywania prac kontrolowany będzie przez nadzór inwestorski. Po zakończeniu prac realizacyjnych teren stacji zostanie uporządkowany,

- monitorować i utrzymywać w należyłym stanie technicznym poszczególne urządzenia i instalacje do oczyszczania ścieków,
- prowadzić na bieżąco okresową kontrolę i systematyczną konserwację zakładowej sieci kanalizacji,
- przestrzegać zasad, czyszczenia separatora i jego eksploatacji zgodnie z instrukcją techniczną eksploatacji urządzenia uwzględniając panujące warunki i stopień eksploatacji instalacji – rejestrowaniem daty i ilości usuwanych osadów,
- prowadzić kontrolę przestrzegania dopuszczalnych wskaźników ścieków,
- poddać analizie warunki posiadanych pozwoleń/decyzji umów, zezwoleń w tym obowiązującego pozwolenia wodnoprawnego, decyzji udzielającej pozwolenia na wytwarzanie, odzysk i transport odpadów z uwzględnieniem stanu po realizacji zadania inwestycyjnego,
- dbać o systematyczne (w miarę potrzeby) opróżnianie zbiorników i pojemników paliw, oleju płynów eksploatacyjnych z pojazdów,
- nawierzchnie utwardzone: drogi, place manewrowe i postojowe, winny być utrzymane w czystości,
- należy zapewnić bezpieczny transport i rozładunek, magazynowanie substancji niebezpiecznych, aby nie dopuścić do ich rozlania, wycieku,
- przypadku konieczności awaryjnego zrzutu ścieków zawierających substancje niebezpieczne, należy niezwłocznie powiadomić właściwe organy ochrony środowiska oraz gestora sieci,
- dążyć do wyeliminowania niedbalstwa pracy (opracowanie i wdrożenie do przestrzegania jako obowiązujących zakładowych instrukcji, szkolenia pracowników, upomnienia).

Eksploatacja stacji demontażu wraz z punktem przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji samochodów osobowych i ciężarowych przy realizacji warunków i postanowień decyzji administracyjnych, umów, pozwoleń, zezwoleń i niniejszej pracy oraz wyeliminowaniu niedbalstwa pracy na każdym etapie nie będzie miała wpływu na wody podziemne i powierzchniowe, grunt ponieważ :

- nawierzchnie utwardzone: drogi, place, chodniki będą utrzymane w czystości.
- dla prawidłowej eksploatacji nowego obiektu – hali dla demontażu pojazdów ciężarowych zaprojektowane będą i wykonane szczelne podłoża oraz szczelne instalacje kanalizacyjne.
- ścieki opadowe z terenów utwardzonych, powstające w wyniku eksploatacji instalacji ujęte są (i będą) w system kanalizacji (są i będą) poddawane oczyszczeniu w separatorze koalescencyjnym, z komorą szlamową związków ropopochodnych, osadniku piasku i błota.
- osadniki wpustów ulicznych i kanały sieci deszczowej będą czyszczone w okresie wiosennym i jesiennym.



- przyjęte zostaną właściwe rozwiązania w zakresie gospodarki odpadami z zachowaniem warunków pozwolenia.
- szczególnym nadzorem objęte będą miejsca gromadzenia odpadów, mających kontakt z powierzchnią terenu.
- zapewnione będzie bezpieczne magazynowanie substancji niebezpiecznych, załadunek, transport, rozładunek, aby nie dopuścić do ich rozlania.
- Na terenie stacji, w miejscach ogólnie dostępnych zostanie ustawiona odpowiednia ilość właściwego sorbentu do reagowania na ewentualne wycieki, rozlewy. W przypadku niekontrolowanego wycieku rozlewu substancji chemicznej, będzie zebrana za pomocą sorbentów, a teren będzie oczyszczony.
- O każdym awaryjnym zrzucie substancji niebezpiecznych do kanalizacji ścieków przemysłowych niezwłocznie zostanie poinformowany gestor sieci w celu podjęcia odpowiednich przedsięwzięć zmniejszających skutki awarii,
- zbiorniki bezodpływowych i pojemniki magazynowe paliw i płynów eksploatacyjnych będą systematycznie wywożone

Należy dążyć do:

- właściwego, szczelnego wykonania przyłączy, wewnętrznego systemu kanalizacji przemysłowej z nowej hali demontażu pojazdów ciężarowych.
- wyeliminowania niedbalstwa pracy - niedopuszczalne jest wylanie elektrolitu z akumulatorów i innych substancji niebezpiecznych w tym płynów eksploatacyjnych bezpośrednio do gleby czy kanalizacji lub istniejącego na terenie działki stawu ziemnego.
- prowadzenia okresowych przeglądów instalacji, maszyn i urządzeń zgodnie z przepisami,
- objęcia stałym nadzorem poprawności i skuteczności pracy zainstalowanych urządzeń,

Planowana rozbudowa istniejącej stacji demontażu pojazdów o pięć stanowisk do demontażu pojazdów ciężarowych wycofanych z eksploatacji, z pełną infrastrukturą towarzyszącą i wykonanym przyłączem ścieków przemysłowych, na etapie użytkowania we wskazanym miejscu, z uwagi na występujące korzystne dla tej inwestycji warunki: izolacyjne warstwy wodonośnych, gleby, świat roślinny i faunistyczny, warunki meteorologiczne, nie budzi zastrzeżeń, po wykonaniu zabezpieczeń wskazanych w niniejszym raporcie, projekcie budowlanym (branżowym), postanowieniach i uzgodnieniach administracyjnych.

Proponowany do realizacji wariant gwarantuje uzyskanie efektywności techniczno-organizacyjno-ekonomicznej przedsięwzięcia przy zachowaniu obowiązujących standardów ochrony środowiska. Lokalizacja i prowadzenie demontażu samochodów ciężarowych na wskazanym terenie (po uzyskaniu wymaganych decyzji administracyjnych, pozwoleń, uzgodnień, warunków), w znacznej odległości i bez naruszania oraz przecinania obszarów NATURA 2000 jest korzystna dla inwestora z ekonomicznego punktu widzenia, rozpatrywanie innego wariantu lokalizacji przedsięwzięcia w nowym terenie nie znajduje bezpośredniego uzasadnienia.

W analizie wariantów technicznych przedsięwzięcia przyjęto istniejące rozwiązania oraz możliwości techniczne i organizacyjne w zakresie emisji hałasu do środowiska zewnętrznego, emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, bezpiecznej gospodarki wytwarzanymi ściekami, prowadzenia bezpiecznej gospodarki odpadowej.

Przedstawienie możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających należycie wykonywać działalność w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji



Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji(Dz. Nr 143 poz. 1206 ze zm.)	Założenia techniczne dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin Rządowy 29A gm. Rypin (dz. nr 7/1)	Ocena
<u>Sektor przyjmowania pojazdów</u>; zlokalizowany na utwardzonej i szczelnej powierzchni, wyposażony w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora substancji ropopochodnych, sektor wyposaża się w wagę, o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg	<u>Sektor przyjmowania pojazdów</u> przeznaczonych do demontażu, będzie wyposażony: - utwardzoną i szczelną powierzchnię - odprowadzanie wód opadowych, przemysłowych poprzez separator substancji ropopochodnych do właściwych odbiorników docelowo do kanalizacji gminnej - w budynku stacji wyznaczone jest pomieszczenie, w którym będą załatwiane formalności związane z przyjęciem pojazdów i przechowywaniem dokumentów - w wagę na potrzeby o skali ważenia nie mniej niż 3,5 Mg	Spełnia wymagania
<u>Sektor magazynowania przyjętych pojazdów</u>; zlokalizowany na utwardzonej, szczelnej powierzchni nie mniejszej niż 200 m², z zachowaniem pola manewrowego, wyposażonej w system odprowadzania ścieków przemysłowych kierowanych do separatora, pojazdy magazynuje się w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych.	<u>Sektor magazynowania pojazdów</u> przeznaczonych do demontażu, będzie wyposażony: - miejsca parkingowe utwardzone o powierzchni zapewniającej bezpieczne przyjmowanie pojazdów. - odprowadzanie ścieków przemysłowych poprzez separator substancji ropopochodnych do kanalizacji gminnej - powierzchnie będą utwardzone wykonane jako szczelne. - powierzchnia wyprofilowana będzie w sposób umożliwiający spływ ścieków przemysłowych do kratki, z której ścieki będą kierowane do separatora.	Spełnia wymagania
<u>Sektor usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych</u>, w tym płynów; zlokalizowany w obiekcie budowlanym, posiadającym utwardzone i szczelne podłoże wyposażone w system odprowadzania ścieków przemysłowych do separatora, zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi, Sektor powinien być wyposażony w: • urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów, • oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów następujące odpady: - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne – spełniające wymagania wynikające z rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. Nr 192, poz. 1968) - pozostałe usunięte paliwa i płyny eksploatacyjne, płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe, - akumulatory – magazynowane w pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie kwasów, - usunięte z układów klimatyzacyjnych substancje zubożające warstwę ozonową – pojemniki spełniające wymagania dla zbiorników ciśnieniowych, - układy klimatyzacyjne, - katalizatory spalin, - filtry oleju, - zawierające rtęć; • pojemnik na wymontowywane z pojazdów odpady kondensatorów – spełniający wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 24 czerwca 2002 r. w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania i przemieszczania substancji stwarzających szczególne zagrożenie dla środowiska oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których były lub są wykorzystywane substancje stwarzające szczególne zagrożenie dla środowiska (Dz. Nr 96, poz. 860); • sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów. Zbiorniki z gazem wymontowane z pojazdów zgodnie z par. 7, ust.3 (Dz.U.143/2005 poz.1206 ze zm.) należy niezwłocznie usuwać z sektora usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych. Do czasu przekazania wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom dla ich opróżnienia, zbiorniki z gazem magazynuje się zgodnie z przepisami wskazanymi w par.10 ust 2a w/w rozporządzenia. Elementy wyposażenia zawierające materiały wybuchowe (do uruchamiania poduszek powietrznych i napinaczy pasów bezpieczeństwa) poprzez ich wyzwolenie w sposób elektryczny lub mechaniczny wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu.	W budynku demontażu pojazdów zostanie wydzielony sektor do usuwania elementów i substancji niebezpiecznych, który wyposaży się w: - utwardzoną, szczelną posadzkę, - system odprowadzania ścieków z hali demontażu poprzez separator ropopochodnych do kanaizacji poprzez studzienkę probierczą, umożliwiającą pobieranie próbek do badania skuteczności oczyszczania, do kanalizacji gminnej. - urządzenie do usuwania olejów, paliw i płynów eksploatacyjnych, - wanny z kratkami odciekowymi, na której będą ustawione pojemniki na usunięte odpadowe oleje, paliwa i płyny eksploatacyjne, - oznakowane pojemniki na odpady,.: akumulatory, katalizatory spalin, filtry oleju, elementy zawierające rtęć, wymontowane kondensatory, inne niebezpieczne elementy - na odbiór ciśnieniowych zbiorników z gazem napędowym, oraz klimatyzacyjnych i chłodniczych Prowadzący stację podpisze stosowne umowy. - stacja demontażu wyposażona zostanie w separator substancji ropopochodnych - do zbierania ewentualnych odcieków w wiacie magazynowej przewidziano szczelną, bezodpływową studzienkę na ewentualne rozlewy, wycieki, - na terenie stacji ustawione zostaną wszędzie tam gdzie będzie to uzasadnione sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów.	Spełnia wymagania



Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 ze zm.)	Założenia techniczne dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w miejscowości Starorypin Rządowy 29A gm. Rypin (dz. nr 7/1)	Ocena
<u>Sektor demontażu</u> z pojazdów przedmiotów i wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia; powinien być zlokalizowany w obiekcie budowlanym Sektor powinien być wyposażony w pojemniki na: - szyby hartowane, - szyby klejone - przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.	Stanowiska demontażu pojazdów zlokalizowane będzie w hali demontażu wykonanej jako obiekt budowlany, zadaszony ze szczelną posadzką W budynku demontażu pojazdów wydzielony zostanie sektor do usuwania z pojazdów przedmiotów i wyposażenia, oraz części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia, który wyposażony zostanie do potrzeb stacji - kanał najazdowy - nożyce do cięcia blachy, - tester ciśnienia, - tester parametrów elektrycznych, - miejsce do zbierania zdemontowanych silników, - pojemniki na szyby samochodowe: hartowane i klejone, - pojemniki na części zawierające metale nieżelazne, - pojemniki na przedmioty wyposażenia i części nadające się do ponownego użycia, - pojemniki na elementy z tworzyw sztucznych, - pojemnik na złom. Przedmioty wyposażenia i części będą magazynowane na regałach, luzem, na paletach w pomieszczeniu magazynowym.	Spełnia wymagania
<u>Sektor magazynowania odpadów</u> pochodzących z demontażu pojazdów, zlokalizowany na utwardzonej powierzchni. Odpady niebezpieczne pochodzące z demontażu pojazdów magazynuje się odrębnie na utwardzonej, zadaszonej powierzchni. Zużyte opony magazynuje się w wydzielonym miejscu wyposażonym w urządzenia gaśnicze w stosach zabezpieczających przed osunięciem.	Sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu: - magazyn części - utwardzone podłoże, - odpady magazynowane w oznakowanych pojemnikach, wykonanych z materiałów odpornych na działanie składników zawartych w odpadach, - opony magazynowane luzem (uporządkowane stosy), Miejsce magazynowania będzie wyposażone w urządzenia gaśnicze oraz sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych	Spełnia wymagania

Przyjęte i planowane rozwiązania techniczne dla nowoprojektowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji spełniają minimalne wymagania przedstawione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy, z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 143 poz. 1206 z późn.zm.).



15. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE WYKORZYSTANE W OPRACOWANIU.

15.1. Podstawy prawne.

Opracowanie wykonano wykorzystując odpowiednie przepisy prawne i wytyczne, a w szczególności:

- ☐ Ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. Nr 25/2008 r., poz. 150 ze zm.)
- ☐ Ustawę z dnia 03 lutego 1995r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. Nr 16, poz. 78 ze zm.).
- ☐ Ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 39/2007 poz. 251 z późn. zm.).
- ☐ Ustawę z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późniejszymi zmianami).
- ☐ Ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz.717).
- ☐ Ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 z 2004 r. poz. 880).
- ☐ Ustawę z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227).
- ☐ Ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202),
- ☐ Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 143, poz. 1206 ze zm.),
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 1, poz. 12).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz pomiarów ilości pobieranej wody (Dz.U. nr 206, poz. 1291).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 03 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 47/2008 poz. 281).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz. U. nr 283 poz. 2840).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie rodzajów instalacji, których eksploatacja wymaga zgłoszenia (Dz. U. nr 283, poz. 2839).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, z 2001 r, poz. 1206).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska, z dnia 14 lutego 2006 r., w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 sierpnia 2004 r. w sprawie wzoru formularza przyjęcia odpadów metali (Dz. U. z 2004 r. Nr 197 poz. 2033 z dnia 9 września 2004 r.)
- ☐ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 listopada 2002. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. Nr 217, poz. 1833, z późn. zm.):
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 stycznia 2002 r. w sprawie progowych poziomów hałasu (Dz. U. Nr 2 z 2002 r. , poz. 81).
- ☐ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826).



- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. Nr 263, poz. 2202, z późn zm.).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. nr 58 poz. 535).
- Rozporządzenie Ministra Budownictwa z dnia 14 lipca 2006 w sprawie sposobu realizacji obowiązków dostawców ścieków przemysłowych oraz warunków wprowadzania ścieków do urządzeń kanalizacyjnych (Dz.U. 2006 nr 136 poz. 964).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko.
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. Nr 122, poz. 1055).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. nr 8 poz. 70),

15.2. Literatura.

Literaturę do wykonania niniejszego raportu oddziaływania na środowisko stanowią:

- Chruściel S., Nowicki M. „Problemy obliczeniowe w ochronie atmosfery”.
- Decyzja wydana przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12.12.2007r znak: WSRiRW/DW-IEB/6620-1/4/07 w sprawie gospodarowania odpadami
- Eko-Problemy- „ Utylizacja odpadów przemysłowych i komunalnych” wyd. 2000
- Kępczyński K, Załuski T., 1982. Flora (w:) Województwo włocławskie, Monografia regionalna
- Korytkowski J., Polkowski J., Wojewódzki T. „Ochrona powierzchni ziemi” GODKOŚiGW 1993
- Lipowczan A. „Podstawy pomiarów hałasu”, GIG, Liga Walki z Hałasem, Warszawa-Katowice 1987.
- Mapa Inwentaryzacja budynku dz. nr 7/1 w skali 1: 500.
- Mapa ewidencyjna w skali 1:5000
- Opinia geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne oraz stan środowiska gruntowo-wodnego na terenie stacji paliw płynnych „A i C Petrol w miejscowości Starorypin Prywatny 49”
- Pozwolenie wodnoprawne wydane przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego z dnia 18.01.2007r znak; WSiR/DW-I-BL/6811/33/06, z późn.zm..
- Puzyna Cz. „Ochrona środowiska pracy przed hałasem” WNT 1981 r.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko cmentarza komunalnego dla miasta i gminy Rybin, sporządzony przez Z.U.P „Ekolog”, Włocławek, listopad 2004r.,
- Raport o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2002,2003 r., Biblioteka monitoringu środowiska, Bydgoszcz 2004
- Recykling samochodów, Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów, W-wa 1998 r.



- Środowisko przyrodnicze w województwie włocławskim pod redakcją S.L. Bagdzińskiego, PTN, 1997.
 - Wypis z rejestru gruntów Starostwa Powiatowego z dnia 03.12.2009r
 - Wizja na miejscu planowanej inwestycji.
 - Województwo Włocławskie monografia regionalna W-ek, 1982.
 - Żarski J., Dudek S., 2000. Charakterystyka warunków termicznych i opadowych woj. kujawsko – pomorskiego w aspekcie potrzeb ochrony środowiska, (w:) Zeszyty naukowe WSHE, tom VI, Ochrona Środowiska, Włocławek,
- ponadto:
- założenia inwestora.