



EKOLOG

ZAKŁAD USŁUGOWO – PROJEKTOWY
87 – 800 Włocławek, ul. Żytnia 56/11
tel. (54) 233 85 98, tel. kom. (0) 694 959 625

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM INFORMACJI ZAWARTYCH W RAPORCIE 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.....



STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.

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.

Biorąc pod uwagę 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), oraz 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 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.

Cel i zakres opracowania raportu.

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.

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

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.

Kwalifikacja obiektu.

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.



Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego. 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.

Opis inwestycji.

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.

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, na działce o numerze ewidencyjnym 7/1, obręb 0025-Starorypin Rządowy, w jednostce ewidencyjnej 041204_2-Rypin, gm. Rypin, powiat: rypiński, województwo: kuj.-pom. Oznaczona działka stanowi notarialną własność Inwestora.

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). 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.

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). Wiata magazynowa zespołów napędowych.
- c). Wiata magazynowa „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”

Obecnie teren działki objętej realizacją planowanego zadania inwestycyjnego (dz. nr 7/1), 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).

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.

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 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.

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.

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

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.

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

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 unieszkodliwieniem.

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 wywiezienia,
- 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.

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.

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.

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.

W związku z budowa hali na pięć stanowisk dla demontażu samochodów ciężarowych z powierzchni biologicznie czynnej nie zostanie wyłączony teren.

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 z przeznaczeniem na sprzedaż wykorzystane zostaną istniejące budynki.

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 pchekujących 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.

Bilans 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

Opis stanu środowiska w obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji.

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).

Powierzchnia analizowanego terenu układa się w tym rejonie na rzędnych około 101,4 – 96,2 m npm 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 subglacjalną w kierunku południowym. Dolina ta na wysokości opisywanego obiektu przyjmuje kierunek NW-SE.

Pod względem morfologicznym znajduje się w obrębie Pojezierza Dobrzyńskiego. Formy morfologiczne są tu wynikiem akumulacji działalności lodowca oraz erozyjnej działalności rzeki Rypienicy.

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



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. 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.

Przedmiotowy obszar należy do zlewni rzeki Rypienicy, której koryto przebiega w odległości ok. 1 km w kierunku południowo-zachodnim.

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.

Na podstawie badań w rejonie planowanej inwestycji 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.

Warunki hydrogeologiczne

W rejonie Rypina występują trzy poziomy wodonośne :

- kreda,
- trzeciorzęd,
- czwartorzęd.

Woda poziomu kredowego z uwagi na wysoką mineralizację oraz ponadnormatywną ilość jonu chlorowego nie ma znaczenia użytkowego.



Poziom trzeciorzędowy w jego obrębie wydzielono trzy warstwy wodonośne:

- oligoceńską,
- mioceńską,
- plioceńską.

Warstwa oligoceńska - ujęta do eksploatacji „Bielawy - Bielawki”, Zwierciadło wody napięte stabilizuje się na głębokości ok. 28 m

Warstwa mioceńska - ujęta jest do eksploatacji na terenie Mleczarni. Zwierciadło wody stabilizuje się na 10,0 - 19,5 m

Warstwa plioceńską - na terenie ujęcia „Bielawy - Bielawki” jest podstawową. Napięte zwierciadło wody wskutek eksploatacji uległo obniżeniu i obecnie stabilizuje się na głębokości ok. 15 m.

Poziom czwartorzędowy, który eksploatowany jest na ujęciu „Warszawska” . Zwierciadło wody napięte stabilizuje się od 2,0 m poniżej poziomu terenu do około 2 m powyżej poziomu terenu.

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.

W obszarze 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

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

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.

Gleby

Na podstawie wypisu z rejestru gruntów (z dnia 03 7.12.2009 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.

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 (zorganizowanie terenu) nie będzie powodować niekorzystnego oddziaływania na glebę i powierzchnię ziemi.

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

Świat roślinny – flora.

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.

W związku z eksploatacją istniejącej stacji demontażu z punktem zbierania pojazdów i planowaną jej rozbudową, nie będą zagrożone drzewa sosnowe (Ls)², 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.

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.

Świat zwierzęcy – fauna.

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

Na rozpatrywanym obszarze brak występowania ptaków, poza ptactwem charakterystycznym dla obszarów podmiejskich

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.

Warunki meteorologiczne.

Przedmiotowy teren pod względem regionalizacji klimatycznej, stosownie do podziału zaprezentowanego przez A. Wosia (Zarys...,1996), zakwalifikowano do rejonu, który sytuuje się w północno-zachodnim krańcu XVII regionu klimatycznego, zwanego Regionem Środkowopolskim.

Klimat terenu inwestycji, wchodzi w skład dzielnicy rolniczo - klimatycznej środkowej, która wyróżnia się dobrymi warunkami klimatycznymi, natomiast gorszymi pod względem ilości opadów atmosferycznych.

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.

² ściana lasu sosnowego dodatkowo stanowi pas zieleni izolacyjnej - dodatkowo ochrania jego otoczenie przed hałasem i pyłem, a jednocześnie poprawia estetykę zewnętrzną zakładu .



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.

Archeologia i zabytki

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

Określenie wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

⇒ Oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe

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.

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.

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

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 ścieków³, lecz nie spowoduje zmian w sposobie ich odprowadzania. Istniejące rozwiązania w pełni zabezpieczają prowadzenie bezpiecznej gospodarki ściekami bytowymi

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

³ 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).



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. Wylot wód opadowych do przedmiotowego stawu odbywa się rurą z rury PCV w obudowie żelbetowej na skarpie stawu.

Realizacja projektu z uwagi na zachowanie wielkości powierzchni utwardzonej zlewni – bez zmian w odniesieniu do stanu istniejącego, pozwala zachować i spełnić warunek pozwolenia wodnoprawnego.

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.

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.

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).

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).

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 demontażu), 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.

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.

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

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

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 ciek oddalonego ok. 130÷150 m) przed zanieczyszczeniem – zwłaszcza, zlewnię rz. Rypienicy, której koryto przebiega w odległości 1km w kierunku południowo-zachodnim.

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 stanowić bezpośredniego zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych, 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 (są i 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.

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.

Należy dążyć do:

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

⇒ **Oddziaływanie na stan powietrza atmosferycznego.**

Na terenie istniejącej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji występuje jedno energetyczne źródło emisji kotłownia węglowa retortowy o mocy 25 kw opalany węglem typu „Ekogroszek”. Jest ona źródłem niewielkiej ilości typowych zanieczyszczeń z energetycznego spalania węgla typu „Ekogroszek”, tj. dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, dwutlenku węgla, pyłu.

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 Mg⁴

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.

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

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.



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

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.

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.

⇒ **Emisje promieniowania elektromagnetycznego.**

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.

⇒ **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.

⁴ do obliczeń przyjęto zapotrzebowanie na paliwo 10 Mg



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

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.

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.

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.

Wszystkie odpady będą tymczasowo gromadzone:

- ✓ w miejscu wydzielonym
- ✓ w sposób selektywny,
- ✓ nie wpływając negatywnie na dalsze procesy odzysku lub unieszkodliwienia,
- ✓ 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.

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.

⇒ **Oddziaływanie na klimat akustyczny.**

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. 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.

Przeprowadzone rozważania dotyczące zagrożeń akustycznych w związku z eksploatacją kompleksu stacji demontażu –jako całość po realizacji przedmiotowej inwestycji, 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.

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

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

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.

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 roślinności, 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. 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 administracją i zarządzaniem 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.

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 dziesięcioleciu⁵. 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 niezagrożającym ludziom i środowisku.



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.

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.

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.

Opis analizowanych wariantów

✓ *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 jednoczesne 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.

⁵ Inwestor podjął stosowne działania w zakresie współfinansowania projektu z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego
str. 22 z 27



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 posiadał 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 technologicznych do istniejącej na terenie stacji sieci ścieków przemysłowych

Pracownicy zatrudnieni przy demontażu samochodów ciężarowych korzystać będą z węzła socjalno-bytowego istniejącego w zakładzie. Dlatego też planowana jest rozbudowa istniejącej części administracyjno-biurowej.

Nowa inwestycja zatrudni dodatkowo 2 osoby⁶, demontaż samochodów ciężarowych odbywać się będzie przez pięć dni w tygodniu. Przewiduje się poddawać demontażowi 1-2 samochody ciężarowe dziennie. Planowany wariant nie będzie stanowił zagrożenia dla środowiska naturalnego.

✓ *Wariant alternatywny.*

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

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 magazynem⁷)

✓ *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 wariacie proponowanym do realizacji przez inwestora.

Projekt, nie będzie stanowił o wyłączeniu powierzchni biologicznie czynnych - jest zorientowany na środowisko,

Uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu

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

⁶ Z możliwością zatrudnienia większej ilości osób po rozpoznaniu zapotrzebowania na usługę

⁷ Magazyn wykonany z płyt warstwowych



istniejącej od roku stacji demontażu pojazdów pozwala na wykorzystanie z istniejącego zakładu energii cieplnej, magazynów, istniejącego stanowiska osuszania wraz ze zbiornikami magazynowymi odpadowych 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.

Projekt jest zorientowany na ochronę środowiska, nie będzie powodował również znaczącej ingerencji w istniejący stan środowiska przyrodniczego, nie będzie stanowił o wyłączeniu powierzchni biologicznie czynnych -

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. Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w trakcie jego eksploatacji zamknie się granicach władania terenem, w tym nie będzie stanowił o naruszeniu interesu osób trzecich. Teren stanowi własność Inwestora.

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, klasę gleboznawczą gleb, dobra kultury oraz krajobraz we wzajemnym powiązaniu.

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.

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 odstąpieniu od 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).

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.

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 znajdują zastosowanie w warsztacie,
 - zaniedbania i/lub niedbalstwa czynnika ludzkiego (niewłaściwego opróżniania zbiornika, rozlewu, wadliwego ustawienia zbiorników, pojemników)
 - niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznych,
 - braku szczelności zbiorników.

Aby zapobiec występowaniu zagrożeniom i awariom, należy stosować przepisy BHP i przepisy przeciwpożarowe oraz utrzymywania w należyтым 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.



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.

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;**

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.

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.

Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cel 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) odbywać się będą ze szczególną ostrożnością i ograniczać się do bezwzględnego minimum, w zakresie penetracji zanieczyszczeń do środowiska wodno-gruntowego.



Projekt będzie realizowany w znacznej odległości od przedmiotu ochrony - obszaru Natura 2000

W celu uniknięcia ewentualnego zanieczyszczenia gruntu związkami ropopochodnymi oraz innymi substancjami chemicznymi podczas wykonywania prac montażowych, oraz na etapie eksploatacji ew. likwidacji, instalacji przedsięwzięcia będą podejmowane działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym środowisko wodno-gruntowe.

Analiza możliwych konfliktów społecznych.

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

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.