

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

Przedsięwzięcie:

Adaptacja budynków gospodarczych na stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji na działkach nr 98/1, 98/3 i 98/4 w Wytrębowicach, Gm. Łysomice.

Etap:

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Nazwa Inwestora i adres :

Marcin Wyka
Wytrębowice 43
87-148 Łysomice

Zakres	Wykonał	Podpis
raport	Eko-Opracowania Szczęsny Marcin Al. Niepodległości 26/47 88-100 Inowrocław	<i>mgr inż. Marcin Szczęsny</i>

Data opracowania

Marzec 2008 roku

Egz. 1

SPIS TREŚCI

1. Wstęp i streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie	3
2. Opis planowanego przedsięwzięcia	7
a) charakterystyka całego przedsięwzięcia i warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji ..	7
b) główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych	11
c) przewidywane wielkości emisji, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia,	12
3. Opis elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia	13
4. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,	16
5. Opis analizowanych wariantów	16
a) wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia	16
b) wariant najkorzystniejszy dla środowiska	16
6. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w wypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko,	17
7. Analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych, w obrębie terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie	18
8. Uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko	18
a) oddziaływanie na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę i powietrze	18
b) oddziaływanie na powierzchnię ziemi, klimat i krajobraz	20
c) oddziaływanie na dobra materialne	21
d) oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków	21
e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w pkt a÷d	21
9. 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:	21
a) istnienia przedsięwzięcia	21
b) oddziaływania wynikające z wykorzystywania zasobów środowiska	22
c) oddziaływania wynikające z emisji	22
10. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	23
11. Porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 POŚ	25
12. Wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich	27
13. Przedstawienie zagadnień w formie graficznej	28
14. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem	31
15. Przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji	31
16. Wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport	32
17. Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu	32

Załączniki:

- a) Ustalenie pochodzenia gleby
- b) Mapa ewidencyjna gruntów w skali 1:5000
- c) Plan sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500

1. Wstęp i streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie

W związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej, Polska została zobowiązana do implementacji wielu przepisów, w tym również w zakresie ochrony środowiska. Częste zmiany polskiego prawodawstwa są bardzo radykalne. Za jeden z przykładów takich przemian może służyć dyrektywa 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269, z 21.10.2000, z późn. zm.). i jej polski odpowiednik - Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W jej myśl wyznaczone na podstawie dotychczasowych przepisów, przedsiębiorstwa utylizacji pojazdów i składnice złomu zachowywały uprawnienia do wydawania do dnia 30 czerwca 2005 r. zaświadczeń, które stanowią podstawę do wyrejestrowania pojazdów. Od tej pory zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji mogą prowadzić wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący punkty zbierania pojazdów i przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu. Ustawa traktuje wyłącznie o pojazdach Kategorii M1* i N1**, które planuje demontować Inwestor: P. Marcin Wyka, o masie do 3,5 Mg.

Ponadto przedsiębiorcy wprowadzający pojazd, a więc będący producentem pojazdu lub przedsiębiorcy dokonujący wewnątrz-wspólnotowego nabycia lub importu pojazdu są obowiązani zapewnić sieć zbierania pojazdów, zwaną dalej „siecią”, obejmującą terytorium kraju w taki sposób, aby zapewnić właścicielowi możliwość oddania pojazdu wycofanego z eksploatacji do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu, położonych w odległości nie większej niż 50km w linii prostej od miejsca zamieszkania albo siedziby właściciela pojazdu. Z obowiązku tego są zwolnieni jedynie przedsiębiorcy, którzy wprowadzają na terytorium kraju nie więcej niż 1000 pojazdów w roku kalendarzowym. Brak takiej sieci jest związany z dodatkową opłatą za każdy wprowadzany pojazd w wysokości 500zł. Ponieważ stworzenie tak gęstej sieci przez każdego producenta lub importera pojazdów wydaje się być niemożliwe, ustawa dopuszcza, aby wprowadzający pojazd mógł zapewnić sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu; co z pewnością spowoduje dużą liczbę takich punktów na terenie całego kraju.

W obecnych czasach obserwuje się zwiększone tempo „starzenia się” produktów. Cykl życia wyrobu jakim jest samochód określa szereg czynników. Jednymi z nich są zły stan techniczny dróg oraz czas użytkowania - eksploatacji pojazdu samochodowego, który liczy się od momentu zakupu auta do czasu poddania recyklingowi i mieści się w granicach od 15 do 25 lat. Pomimo, że postęp techniczny i osiągnięcia naukowe są coraz lepsze, społeczeństwo coraz częściej wymienia artykuły codziennego użytku – w tym samochody. Należy to tłumaczyć m.in. dużą podażą samochodów i części do nich, związaną z tym niską ceną i konsumpcyjnym charakterem obywateli z jednej strony i jakby celową, gorszą jakością produktów, która zapewnia producentom zbyt podzespołów i nowych produktów – z drugiej. Jest to jednak sprzeczne z zasadą zrównoważonego rozwoju, która zakłada troskę o przyszłe pokolenia, dla których przy obecnej eksploatacji zasobów naturalnych może ich zabraknąć. Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji określa właśnie zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji

* Pojazdy o napędzie spalinowym, na co najmniej 4 kołach, zaprojektowane i wykonane w celu przewozu pasażerów i zawierające nie więcej niż 8 miejsc siedzących poza miejscem dla kierowcy.

** Pojazdy o napędzie spalinowym, na co najmniej 4 kołach, zaprojektowane i wykonane w celu przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wymusza to konsekwentnie egzekwowaną optymalizację pod względem wagowym, ograniczenie w znacznym stopniu masy własnej pojazdów i zbędnych elementów wyposażenia. Producenci muszą dążyć do całkowitego wycofania substancji szkodliwych z użytku.

Stacje demontażu to sposób aby wymóc ponowne zastosowanie przedmiotów wyposażenia i części, wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym samym celu, dla którego zostały pierwotnie zaprojektowane i wykonane. Ustawa ta też wprowadza pełną kontrolę nad tym co się dzieje z demontowanymi częściami i uniemożliwia takie procedury jak porzucanie zbędnych części i ogranicza ich składowanie.

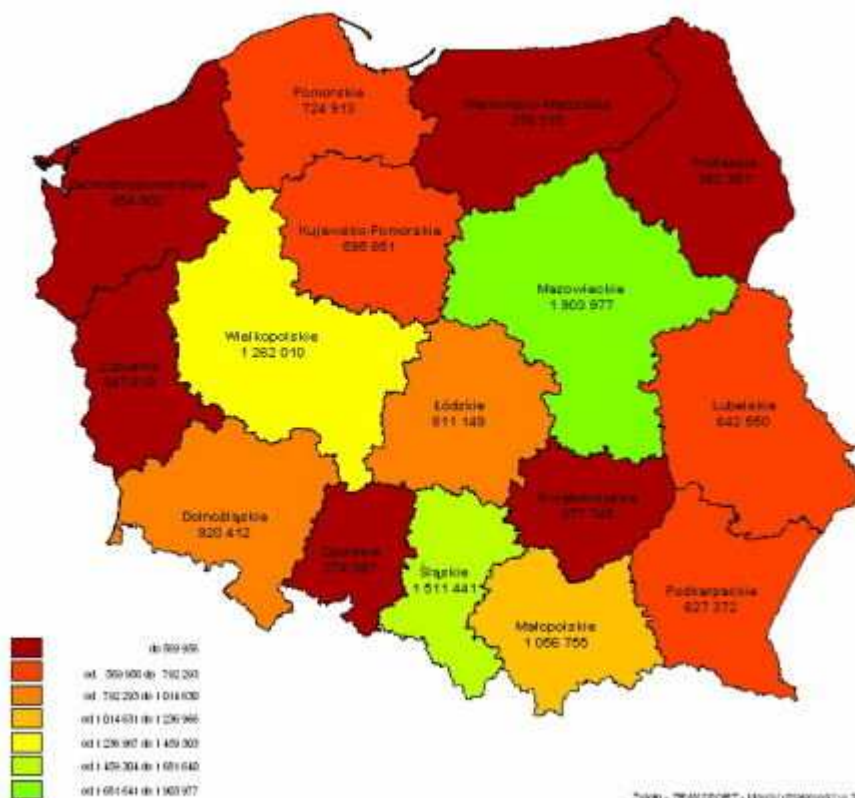
Jak wynika z danych zawartych w opracowaniu „Transport - Wyniki działalności w 2005r.” opublikowanym przez Główny Urząd Statystyczny, w dniu 31 grudnia 2005 roku w Polsce zarejestrowanych było łącznie 19 milionów pojazdów (motocykle, samochody osobowe, ciężarowe i ciągniki oraz autobusy). W tym liczba samochodów osobowych wynosiła 12.339.353 szt., co w przeliczeniu na 1000 mieszkańców wynosi 323 auta, o 2,9% więcej niż notowano rok wcześniej.

Liczba zarejestrowanych pojazdów w Polsce w mln szt.:

Rodzaj pojazdu	1990 rok	1995 rok	2000 rok	2005 rok
Ogólnie	9,041	11,186	14,106	19,000
Osobowe	5,261	7,517	9,981	12,339
Autobusy	0,092	0,085	0,083	
Ciężarowe i ciągniki	2,237	2,566	3,142	2,305
Motocykle i motorowery	1,357	0,929	0,803	
Pozostałe	0,094	0,089	0,097	

Ilość samochodów osobowych zarejestrowanych w poszczególnych województwach
Stan na koniec 2005 roku

No of passenger cars registered in voivodships - Status as of the year 2005



Źródło: TRANSPORT - Wyniki działalności w 2005r.,
Główny Urząd Statystyczny - Warszawa 2006

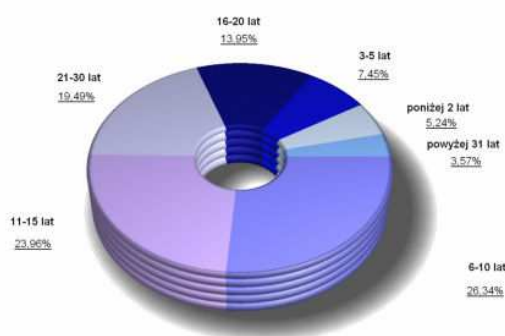
Copyright © P&B Data, Polska 2006

Wiek użytkowanych samochodów w Polsce

Wiek samochodu	1994 rok	1997 rok	1998 rok	2004 rok	2005 rok	Wiek samochodu
Stare (10 lat i więcej)	45%	43%	40%	50%	60,97%	Stare (11 lat i więcej)
7-9 lat	17%	15%	15%	20%	26,34%	6-10 lat
4-6 lat	17%	18%	18%	15%	7,45%	3-5 lat
nowe (do 3 lat)	21%	24%	27%	15%	5,24%	nowe (do 2 lat)

Na dzień 31 grudnia 2005 roku najliczniejszą grupę samochodów użytkowanych w Polsce stanowiły te w wieku 6-10 lat - 26,3% (3 249 936 sztuk); drugą - w wieku 11-15 lat - 24,0% (2 956 947 sztuk); w wieku 21-30 lat - 19,5% (2 404 594 sztuki); w wieku 16-20 lat - 13,9% (1 720 995 sztuk); w wieku 3-5 lat 7,5% (919 845 sztuk). Samochody najmłodsze, poniżej 2 lat (646 149 sztuk) stanowią 5,2% zarejestrowanych pojazdów, a najmniejszą grupą (3,6%) są auta powyżej 31 lat - było ich w Polsce 440 887 sztuk. Przedstawiono to na poniższym wykresie.*

Samochody osobowe zarejestrowane na koniec 2005 roku w podziale na grupy wiekowe



Jak wynika z wykresu średni wiek samochodu osobowego, zarejestrowanego w kraju, wynosi 14,4 roku, o niemal rok więcej niż zanotowano w roku 2004, a blisko 5mln stanowią samochody osobowe starsze niż 15 lat, które powinny zostać wycofane z eksploatacji. Niestety w dalszym ciągu odbywa się wzmożony import używanych pojazdów z zagranicy, w większości starszych niż 10 lat i wyeksploatowanych.

Szacunkowa ilość pojazdów przeznaczonych do kasacji w poszczególnych latach w tys. szt.

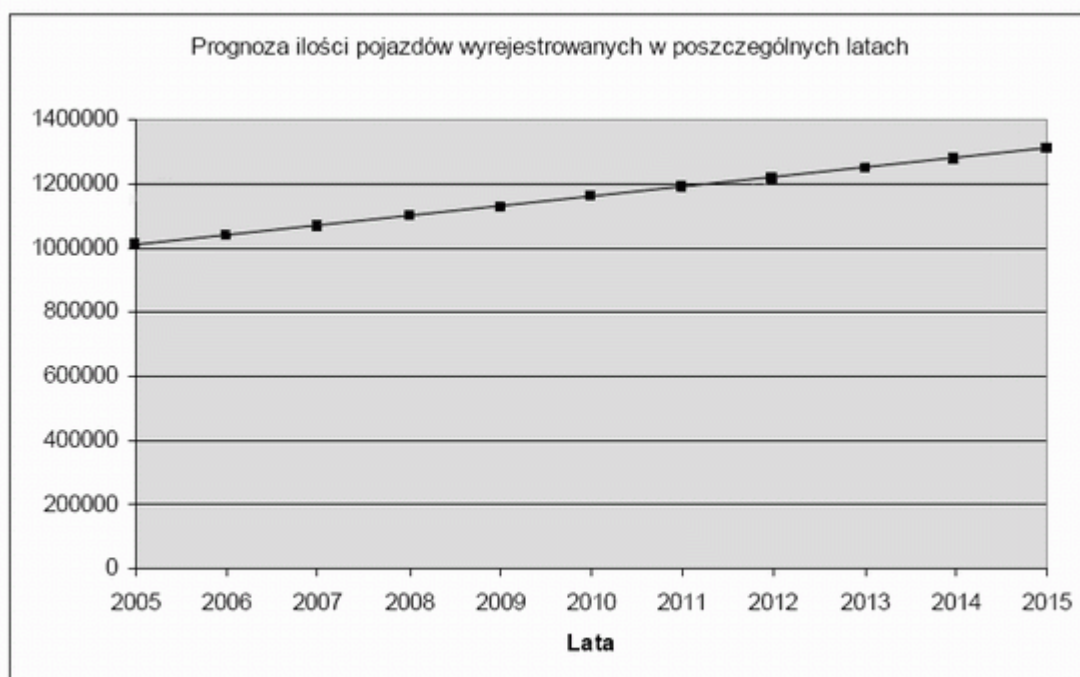
	1997 rok	1999 rok	2000 rok	2001/2002 rok	2004/2005 rok
Ilość [tysiące sztuk]	100	160	300	500	700

Do 1 stycznia 2006 r. oprócz 350 stacji demontażu w Polsce wydano pozwolenia na prowadzenie 33 punktów zbierania samochodów. Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji Urząd Miasta Warszawy sporządził wykaz stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów w Polsce. I tak dnia 5 marca 2007 roku łączna ilość stacji demontażu/punktów zbierania wynosiła 476/94. 5 miesięcy później (16.08.2007) liczba ta wzrosła do 525. Jak wynika z danych GUS i CEPIK liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji w 2005 roku, na podstawie składanych zaświadczeń wynosiła 97.117 szt. Niestety prawdopodobnie dane te nie są w pełni prawdziwe ze względu na istnienie tzw. szarej strefy, do której trafia niemal 9 razy więcej pojazdów niż faktycznie wycofane z eksploatacji i przekazane do

* Źródło: http://www.samar.pl/_/_la/pl/_ac/sec,4/new/11172/_Polska_Polskie_samochody_coraz_starsze.html

stacji demontażu. Szacowana na wskaźniku 6% liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji wynosi 1.008.955 szt.

Prognozy ilości pojazdów wyrejestrowanych w poszczególnych latach przedstawiono na poniższym wykresie:[†]



Opracowanie AMBIT. Prognoza na podstawie 6% wskaźnika i liczby eksploatowanych samochodów

Planowane przez Inwestora – Pana Marcina Wyka - przedsięwzięcie polega na adaptacji obecnie istniejących budynków gospodarczych na stację demontażu pojazdów samochodowych; inwestycja usytuowana będzie na działkach nr 98/1, 98/3, 98/4 w miejscowości Wytrębowice, gm. Łysomice. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko stacje demontażu pojazdów, a także zakłady przetwarzania odpadów powstałych z tych pojazdów zaliczają się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu jest obligatoryjne. Dla takich przedsięwzięć, przed uzyskaniem niektórych decyzji administracyjnych lub zgłoszeniem zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części należy w pierwszej kolejności zwrócić się do organu ochrony środowiska o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej w dalszej części raportu „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”. Wydanie tej decyzji wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko; częścią tej oceny jest niniejsze opracowanie i późniejszy udział społeczeństwa w tym postępowaniu. Usprawnieniem w tego typu procedurach jest jednokrotne przeprowadzenie tego postępowania, właśnie na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestor w związku z prowadzeniem stacji demontażu jest obowiązany do uzyskania decyzji w zakresie gospodarki odpadami. Pozwolenie na wytwarzanie odpadów może być wydane po uzyskaniu wymaganego pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego w rozumieniu przepisów prawa budowlanego oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska funkcjonowania instalacji i urządzeń służących do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

[†] źródło: <http://um.warszawa.pl/wydarzenia/strefarecyklingu/3.php>

Inwestor ma obowiązek prowadzenia ewidencji odpadów.

Prowadzący stację jest obowiązany do składania corocznych sprawozdań Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewodzie Kujawsko-Pomorskiemu o:

- liczbie, markach, masie pojazdów i roku produkcji pojazdów wycofanych z eksploatacji, przyjętych do jego stacji demontażu;
- masie odpadów poddanych odzyskowi i recyklingowi oraz przekazanych do odzysku i recyklingu, a także masie przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- przedsiębiorcach, którym przekazano odpady do odzysku i recyklingu, z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska i adresu przedsiębiorcy;
- przedsiębiorcach, którym przekazano odpady do unieszkodliwiania, z podaniem nazwy, siedziby i adresu albo imienia, nazwiska, miejsca zamieszkania i adresu przedsiębiorcy;
- osiągniętym w danej stacji demontażu poziomie odzysku i recyklingu, z podziałem na pojazdy wyprodukowane w okresie późniejszym.

Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany w terminie 14 dni złożyć Wojewodzie Kujawsko-Pomorskiemu zawiadomienie o zakończeniu działalności w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji lub o rozwiązaniu lub wygaśnięciu umowy z przedsiębiorcą prowadzącym punkt zbierania pojazdów. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu i przedsiębiorca prowadzący działalność w zakresie odzysku lub recyklingu są obowiązani przechowywać zaświadczenia potwierdzające odzysk i recykling oraz dokumenty, na podstawie których sporządza się coroczne sprawozdanie, powinny być przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, którego dotyczą te zaświadczenia.

Niniejszy raport jest podstawowym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej i stanowi materiał do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, przez które rozumie się również oddziaływanie na zdrowie ludzi. Ma on za zadanie wykazać, że przedmiotowe przedsięwzięcie – stacja demontażu pojazdów - pomimo tego, że zalicza się do mogących znacząco oddziałujących na środowisko, może być dopuszczona do realizacji a także ma na celu stworzenie mechanizmów i rozwiązań minimalizujących to oddziaływanie. Dlatego raport ten stanowi również wytyczne dla projektanta wykonującego projekt budowlany odnośnie szczegółowych warunków, które muszą być uwzględnione, aby nie dopuścić do naruszenia równowagi w środowisku albo jego degradacji.

Prowadzona instalacja, nie zalicza się do mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości, dlatego jej eksploatacja nie wymaga uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

2. Opis planowanego przedsięwzięcia

a) charakterystyka całego przedsięwzięcia i warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

Przedsięwzięcie polegać będzie na adaptacji obecnie istniejących budynków gospodarczych na stację demontażu pojazdów samochodowych; przewidziane jest do realizacji na działkach nr 98/1, 98/3, 98/4 w miejscowości Wytrębowice, gm. Łysomice – ok. 2,5km na północny-zachód od siedziby Urzędu Gminy w Łysomicach. Jest to obszar zlokalizowany około 1,2km na południe od zwartej zabudowy mieszkaniowo-gospodarskiej miejscowości Wytrębowice oraz oddalony około 1,3km na zachód od drogi krajowej Toruń-Gdańsk. Teren pod inwestycję znajduje się w bliskim sąsiedztwie zachodniej granicy wydzielonego obszaru Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ostaszewie.

Planuje się wykonanie następujących prac:

- adaptacja budynku do standardów jakie muszą spełniać stacje demontażu (m.in. wydzielenie 6-ciu sektorów),
- wykonanie nawierzchni utwardzonych pod kontenery, boksy na selektywne składowanie odpadów (ze szczególnym uwzględnieniem niebezpiecznych), złomu,
- wykonanie utwardzonego parkingu dla samochodów oraz dróg wewnętrznych,
- budowa ręcznej myjni do pojazdów i podzespołów,
- wykonanie sieci kanalizacji ścieków technologicznych (liniowych lub punktowych) zakończonych separatorem ropopochodnych z piaskownikiem oraz zbiornikiem bezodpływowym,
- wykonanie sieci kanalizacji sanitarnej, zakończonej zbiornikiem bezodpływowym.

Zgodnie z aktualnie opracowywaną koncepcją projektowany obiekt – stacja demontażu pojazdów - wraz z towarzyszącą, niezbędną infrastrukturą techniczną zlokalizowany zostanie przede wszystkim w obszarze działek 98/1 i 98/3. Działki przeznaczone na inwestycję usytuowane są po wschodniej stronie drogi gruntowej, która zapewnia dojazd do posesji od strony północnej Wytrębolic, natomiast w celu zapewnienia dojazdu pojazdów odbierających złom, płyny eksploatacyjne oraz odzyskane części i podzespoły w części działki 98/4 przylegającej do drogi gruntowej przewidziano usytuowanie zaplecza technicznego (np. place składowe złomu).

Działki te mają powierzchnie: 0,20 ha, 0,9258 oraz 5,0042 ha. Wielkości i rozmieszczenie poszczególnych sektorów zostaną ustalone w zgłoszeniu zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego i jego części.

Wyróżnia się poszczególne etapy demontażu pojazdów, które określają jaka powinna być infrastruktura stacji. Należy wyodrębnić organizacyjnie następujące sektory:

1) przyjmowania pojazdów

Sektor ten należy zlokalizować na utwardzonej, szczelnej powierzchni wyposażonej w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora. Tutaj należy też zlokalizować wagę; o skali ważenia do min. 3,5 Mg.

Zalecane jest ze względów technicznych i ekonomicznych (choć nie wymaga tego rozporządzenie) aby w sektorze tym stosowane było również specjalistyczne urządzenie diagnostyczne dla dokonania oceny stanu technicznego części i zespołów mechanicznych przyjmowanego pojazdu, np. zespołu napędowego. W tym sektorze następuje ocena przydatności poszczególnych części pojazdu do regeneracji i sprzedaży przez stację jako sprawne części zamienne (bezpośrednio z odzysku lub po regeneracji) lub zdefiniowanie części jako odpad do dalszego recyklingu.

2) sektor magazynowania przyjętych pojazdów

Sektor ten również należy zlokalizować na utwardzonej i szczelnej powierzchni większej niż 200m², z zachowaniem pola manewrowego. Ocieki z tego rejonu także należy kierować do separatora ropopochodnych systemem odprowadzania (liniowym lub punktowym). Pojazdy należy magazynować w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych. **Niedopuszczalne jest magazynowanie pojazdów na boku i na dachu.** Utwardzoną powierzchnię, nieprzepuszczalną dla olejów i pozostałych płynów eksploatacyjnych na terenie stacji można wykonać dwiema metodami: przez pokrycie nawierzchni betonowej warstwą odpowiedniego tworzywa (zazwyczaj na bazie żywicy epoksydowej) lub przez umieszczenie pod warstwą betonu lub kostki brukowej nieprzepuszczalnej folii chroniącej przed przedostaniem się olejów i innych płynów eksploatacyjnych do wód gruntowych.

3) sektor usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych w tym płynów,

Należy go zlokalizować w budynku, który ma utwardzone, szczelne podłoże a zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczają przed czynnikami atmosferycznymi. Posadzkę należy tak przystosować, aby odcieki były kierowane do separatora. Ten rewir należy wyposażyć w:

- urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów,
- pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów następujące odpady:
 - o odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów i hydrauliczne

Na pojemnikach umieszcza się w miejscu widocznym:

- napis „OLEJ ODPADOWY”;
- informację o kodzie lub kodach odpadu wynikającą z Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie katalogu odpadów;
- oznakowanie wymagane przepisami szczególnymi, dotyczącymi transportu odpadów niebezpiecznych.

Na pojemnikach przeznaczonych do zbierania i magazynowania olejów odpadowych od indywidualnych posiadaczy, ustawianych w miejscach publicznych, umieszcza się dodatkowo informację o sposobie eksploatacji pojemnika oraz dane o jego właścicielu. Zakazuje się mieszania olejów odpadowych z innymi odpadami niebezpiecznymi, w tym zawierającymi PCB, w czasie ich zbierania lub magazynowania, jeżeli poziom określonych substancji przekracza dopuszczalne wartości.

- o pozostałe usunięte paliwa i płyny eksploatacyjne: płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe,
- o akumulatory (pojemniki muszą być wykonane z materiałów odpornych na działanie kwasów),
- o zbiorniki z gazem,
- o usunięte z układów klimatyzacyjnych substancje zubożające warstwę ozonową (pojemniki muszą spełniać wymagania dla zbiorników ciśnieniowych)
- o układy klimatyzacyjne,
- o katalizatory spalin,
- o filtry oleju,
- o zawierające materiały wybuchowe,
- o zawierające rtęć (np. lampy samowyladowcze, wyświetlacze deski rozdzielczej itp.);
- pojemnik na wymontowane z pojazdów odpady kondensatorów (spełniający wymagania Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 24 czerwca 2002r. 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. U. Nr 96, poz. 860)
- sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów (z podziałem na sorbent czysty i zużyty; mogą to być piasek lub trociny).

4) sektor demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwiania

Ten sektor również należy zlokalizować w budynku i wyposażyć go w pojemniki na:

- szyby hartowane,
- szyby klejone,
- przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.

Następuje tu tzw. modułowy demontaż samochodu; poszczególne elementy nadające się do powtórnego wykorzystania trafiają do odpowiednich działów:

- gdzie odzyskiwane są elementy blacharskie: drzwi, pokrywy silnika i bagażnika, zderzaki, felgi,
- ogólnego: tapicerka, elementy zawieszenia, układu hamulcowego, chłodniczego, elektrycznego, elektronicznego itp.,
- silników; składowane są tam silniki przeznaczone do sprzedania na części lub w całości, ich osprzęt, oraz układy przeniesienia napędu.

5) sektor magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia

Ten sektor należy zlokalizować na utwardzonej, zadaszonej powierzchni, niekoniecznie w budynku. Wymontowane elementy należy magazynować w sposób zabezpieczający je przed uszkodzeniem oraz uniemożliwiający ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych. Powinny tu być zainstalowane urządzenia wspomagające demontaż jak np. podnośnik samochodowy, obrotnica samochodów, wyciągarka silników, urządzenia do demontażu szyb drzwiowych, szyb klejonych oraz urządzenia do demontażu kół. W kanałach proponuje się zainstalować podnośnik kanałowy podtrzymujący wymontowywane zespoły.

W sektorze tym powinno być również wydzielone stanowisko (np. stół warsztatowy) do demontażu zespołów napędowych pojazdów, które nie będą przeznaczone do sprzedaży jako części zamienne, lecz będą demontowane aby oddzielić z nich różne materiały (głównie metale kolorowe). Na stanowisku tym powinna być zainstalowana wyciągarka podtrzymująca demontowane zespoły.

6) sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu

Należy go zlokalizować na utwardzonej powierzchni - z tym, że odpady niebezpieczne magazynuje się odrębnie na utwardzonej i zadaszonej powierzchni. Magazynowanie odpadów może odbywać się na terenie, do którego posiadacz odpadów ma tytuł prawny. Odpady przeznaczone do odzysku lub unieszkodliwiania, z wyjątkiem składowania, mogą być magazynowane, jeżeli konieczność magazynowania wynika z procesów technologicznych lub organizacyjnych i nie przekracza terminów uzasadnionych zastosowaniem tych procesów, nie dłużej jednak niż przez okres 3 lat.

Odpady przeznaczone do składowania mogą być magazynowane jedynie w celu zebrania odpowiedniej ilości tych odpadów do transportu na składowisko odpadów, nie dłużej jednak niż przez okres 1 roku.

W sektorze tym może być zainstalowana spłaszczarka karoserii pozwalająca na spłaszczenie karoserii dla ekonomicznego ich transportu np. do strzępiarek. Powinny tu być zapewnione dogodne warunki manewrowania pojazdów wywożących zdemontowane części z terenu stacji.

Zużyte opony pochodzące z demontażu pojazdów magazynuje się w wydzielonym miejscu, wyposażonym w urządzenia gaśnicze, w stosach zabezpieczonych przed usunięciem.

Określenie miejsca i sposobu magazynowania odpadów następuje w:

- decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi – przy wytwarzaniu odpadów niebezpiecznych w ilości powyżej 0,1 Mg rocznie,

- informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami – jeżeli stacja będzie źródłem odpadów niebezpiecznych w ilości do 0,1 Mg rocznie albo powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne,
- pozwoleniu na wytwarzanie odpadów, które powstają w związku z eksploatacją instalacji, jeżeli stacja wytworzy powyżej 1 Mg odpadów niebezpiecznych rocznie lub powyżej 5 tysięcy Mg odpadów innych niż niebezpieczne rocznie.
- zezwoleniu na prowadzenie działalności w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, o którym mowa w art. 26 ust. 1 Ustawy o odpadach,
- zezwoleniu na prowadzenie działalności w zakresie zbierania lub transportu odpadów, o którym mowa w art. 28 ust. 1 Ustawy o odpadach,
- zgłoszeniu do rejestru, o którym mowa w art. 33 ust. 5 Ustawy o odpadach.

Wybór powyższych procedur jest uzależniony od ilości tych odpadów, sprawa ta powinna zostać uregulowana w odrębnym opracowaniu.

Przy zachowaniu powyższych wymagań sektory te mogą być ze sobą łączone.

b) główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych

Przed rozbiórką pojazdy będą myte w ręcznej myjni i osuszane. Demontaż do ~7 pojazdów kategorii M1 i N1 dziennie będzie odbywał się za pomocą narzędzi ręcznych oraz elektronarzędzi. Demontaż prowadzony będzie w sposób polegający na:

1. usunięciu:
 - a. paliw i płynów eksploatacyjnych (chyba, że znajdują się one w przedmiotach wyposażenia lub częściach przeznaczonych do ponownego użycia),
 - b. czynnika chłodniczego z układu klimatyzacyjnego za pomocą specjalnego urządzenia (bądź zlecenie tej operacji wyspecjalizowanej firmie)
2. wymontowaniu:
 - a. filtra oleju,
 - b. przedmiotów wyposażenia i części przeznaczonych do ponownego użycia,
 - c. akumulatora,
 - d. zbiornika z gazem bez jego opróżniania, bądź po usunięciu gazu ze zbiornika za pomocą specjalnego urządzenia (lub oddanie nierozszczelnionego zbiornika do firm zajmujących się ich opróżnianiem),
 - e. elementów zawierających materiały wybuchowe,
 - f. katalizatora spalin,
 - g. kondensatorów z pojazdów wyprodukowanych przed 1986 r.,
 - h. elementów zawierających rtęć,
 - i. szyb,
 - j. opon,
 - k. części zawierających metale nieżelazne, jeżeli nie są one oddzielane w następującym po demontażu procesie przetwarzania.

Zaleca się przeprowadzenie na stacji demontażu diagnostyki „elektryki”, recyklingu silnika, diagnostyki skrzyni biegów i elementów zawieszania, segregacja materiałów i części oraz gromadzenie odpadów. Jednym z rodzajów badań na stacji demontażu jest diagnostyka niezawodnościowa, polegająca na rozpoznawaniu i przewidywaniu przyczyn oraz oceny poprawności działania urządzenia. Diagnostyka ta obejmuje m.in. obserwację i rejestrację zewnętrznych objawów towarzyszących procesom fizycznym, analizę i ocenę rejestrowanych danych, a także stawianie diagnozy. Można tu zastosować urządzenia do szybkiego sprawdzania

stanu podstawowych zespołów przed ich wymontowaniem z pojazdu wycofanego z eksploatacji, jak np. urządzenie z rolkami napędzającymi koła samochodu do sprawdzania stanu technicznego zespołów napędowych.

Do osuszania w stacji demontażu stosowane są urządzenia występujące w różnych konfiguracjach, jako elementy stałe i przenośne. Zestaw ścienny umożliwia wysysanie dowolnego płynu z każdego rodzaju pojazdu, przy pomocy sondy wybranej z kompletu. Odessany płyn jest gromadzony w zbiorniku. Dodatkowo można zastosować kolektor z zaworami kulowymi, dzięki któremu każdy płyn będzie odprowadzany do właściwego zbiornika. W komplecie znajduje się pompa pneumatyczna, wieszak na pompę, zwijak z węzłem 10m oraz zestaw sąd.

Z kolei zestaw na wózku jest rodzajem urządzenia, które umożliwia wysysanie płynu z dowolnego pojazdu lub maszyny oraz na dystrybucję tego płynu. W komplecie znajduje się pompa pneumatyczna z regulatorem ciśnienia i manometrem, wózek do beczek, węże ssące i dozujące długości 2m oraz zestaw sond.

Do usuwania szyb w demontażu wstępnym wykorzystywane będzie urządzenie umożliwiające szybkie, bezpieczne i skuteczne usunięcie szyby samochodowej w całości, w ciągu niecałej minuty. Zawarty w urządzeniu przyrząd ssący wchłania wszystkie potencjalne odpryski i odłamki.

Przy demontażu głębokim korzysta się maszyny hydrauliczne do wycinania i szybkiego usuwania katalizatorów, kabli i innych części samochodowych. Charakteryzują się one zwartą zabudową, łatwością użycia oraz układem hydraulicznym wraz z urządzeniem tnącym.

Posiadanie dużej ilości narzędzi i urządzeń ekonomicznie opłacalnych wpływa pozytywnie na stan środowiska, a krótsza droga odpadów do odzysku, recyklingu i utylizacji obniża koszty przedsięwzięć ekologicznych.

c) przewidywane wielkości emisji, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia,

Samochody to jeżdżące źródło surowców wtórnych. Znajdują się w nich niemalże wszystkie istniejące na świecie materiały - od żelaza po materiały kolorowe, tworzywa sztuczne, drewno a nawet metale szlachetne. W wyniku demontażu pojazdów będą emitowane przede wszystkim odpady. Pojazd wycofywany z eksploatacji jest odpadem niebezpiecznym, gdyż zawiera substancje szkodliwe dla zdrowia ludzi i zwierząt oraz stwarza zagrożenie dla środowiska naturalnego (płyny chłodnicze, oleje silnikowe, oleje przekładniowe, oleje z układów hydraulicznych i kierowniczych, akumulator, układy klimatyzacyjne, amortyzatory itp.)

Średnio z jednego pojazdu do 3,5 Mg będzie to:	Zakładana średnia ilość z demontowanych pojazdów rocznie:
- złom – 750 kg	- złom – 800 Mg
- tworzywa sztuczne – 70 kg	- tworzywa sztuczne – 65 Mg
- metale kolorowe – 40 kg	- metale kolorowe – 40 Mg
- guma – 3 kg	- guma – 3,5 Mg
- szkło – 20 kg	- szkło – 20 Mg
- oleje 7 kg	- oleje 8 Mg
- ołów – 2,5 kg	- ołów – 3 Mg
- tekstylia – 2 kg	- tekstylia – 2 Mg

Zakłada się demontaż max. 7 pojazdów kategorii M1 i N1 na dobę. Ponieważ stacja będzie pracować tylko w dni powszednie oraz nie zawsze będzie w pełni dociążona założono

maksymalnie ok. 1800 pojazdów rocznie. Przy założeniu średniej wagi jednego pojazdu ~1100 kg, rocznie będzie to ~2000 Mg/rok.

Im młodszy model pojazdu, tym więcej materiałów można z niego odzyskać. Jest to rozwiązanie korzystne zarówno dla prowadzącego stację jak i dla środowiska.

Biorąc pod uwagę Rozporządzenie w sprawie katalogu odpadów, stacja demontażu pojazdów może być źródłem emisji odpadów z następujących podgrup:

12 01 – Odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych

13 01 – odpadowe oleje hydrauliczne

13 02 – odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe

13 05 – odpady z odwadniania olejów w separatorach

13 07 – odpady paliw ciekłych

14 06 – odpady z rozpuszczalników organicznych

15 02 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne

16 01 – zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy, odpady z demontażu, przeglądu i konserwacji pojazdów

16 02 – odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych

16 06 – baterie i akumulatory

16 08 – zużyte katalizatory

20 01 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie

Trudno określić ilość tych odpadów – zależna ona będzie od właścicieli przeznaczonych do demontażu pojazdów, którzy wybiorą tę a nie inną stację. Ta kwestia zostanie uregulowana w opracowaniu dotyczącym gospodarki odpadami.

3. Opis elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia

Oddziaływanie stacji demontażu występuje na kilku płaszczyznach, jednak najbardziej narażonym na zanieczyszczenie komponentem środowiska jest **grunt i woda gruntowa**. Gleby zbudowane są z utworów mineralnych.

„Teren lokalizacji projektowanej stacji demontażu pojazdów samochodowych na gruntach miejscowości Wytrębowice położony jest w przykrawędziowej części wysoczyzny polodowcowej, gdzie łączna miąższość osadów plejstocenu kształtuje się w przedziale około 30÷50 m. W północnej części obszaru badań występuje jednorodna budowa geologiczna. Przy czym w przybliżeniu linie rozgraniczenia wyznacza północna granica działki 98/3. W obszarze tym bezpośrednio pod około 0,3÷0,5 m warstwa współczesnej gleby wykształconej w postaci piasków drobnych z humusem oraz humusowych piasków drobnych zalega kompleks piaszczystych glin morenowych. Wykonane do głębokości 6,0 m ppt otwory badawcze nie osiągnęły spągu przypowierzchniowej serii osadów słabo przepuszczalnych. Przy powierzchni terenu występuje około 1,5÷2 m warstwa gliny piaszczystej z otoczkami oraz drobnymi przewarstwieniami piasku gliniastego oraz gliny piaszczystej. Najczęściej osady te mają barwę jasno-szara względnie jasno-brązową i są w stanie twardoplastycznym. W okresie prowadzenia prac terenowych w ich obrębie nie odnotowano sączenia wody gruntowej. Poniżej w profilu pionowym otworów, przy zbliżonym wykształceniu litologicznym glin morenowych, obserwowano zmiany stopnia plastyczności gruntu spoistego. Warstwa przypowierzchniowa przykrywa około 1,5÷2 m miąższości pokład gliny piaszczystej barwy jasno-brązowej w stanie plastycznym. Grunty tej warstwy charakteryzują się

bardzo zbliżonymi wartościami stopnia plastyczności na poziomie $IL = 0,30$. W północnej części obszaru objętego badaniami, poniżej głębokości około $3,5 \div 4,0$ m ppt występują gliny piaszczyste o zbliżonym wykształceniu litologicznym. Grunty te są mało wilgotne w stanie twardoplastycznym, a ich wartości stopnia plastyczności kształtują się w przedziale $IL = 0,20 \div 0,27$. Natomiast w południowej części terenu objętego badaniami stwierdzono dwie strefy rozmycia glin piaszczystych. Jedna z nich obejmuje południowo-zachodnią część obszaru badań. Strop gliny piaszczystej nawiercono 2,3 m ppt (rzędna 81,55 m npm), natomiast 55 m dalej powierzchnia stropowa gruntów spoistych występuje na głębokości 3,9 m ppt (rzędna 78,6 m npm). Druga strefa rozmycia osadów spoistych występuje w południowo-wschodniej części obszaru badań. W jej obrębie gliny piaszczyste zostały rozmyte do głębokości około $5 \div 5,5$ m ppt tj. do rzędnych około 78,5 ÷ 78,8 m npm. W obrębie otworów odnotowano około 0,5 m przewarstwienia piasku drobnego i średniego. Przykrywa je 0,5 ÷ 1 m warstwa zaglinionych piasków drobnych laminowanych piaskiem gliniastym, która występuje w całej południowozachodniej części badanego terenu. W podłożu osadów fluwioglacjalnych występują grunty spoiste wykształcone jako typowe piaszczyste gliny lodowcowe w stanie twardoplastycznym. Przypowierzchniowy kompleks osadów słabo przepuszczalnych w rejonie Wytrębowic osiąga miąższości w przedziale ok. $16 \div 20$ m i przykrywa słabo rozpoznaną warstwę nawodnionych osadów fluwioglacjalnych. Warstwa ta w profilach hydrogeologicznych otworów wykonanych na terenie Wytrębowic, Kowrózka i Łysomic charakteryzuje się znaczną zmiennością wykształcenia litologicznego i miąższości. W opisywanym obszarze stanowi ona główną, użytkową warstwę wodonośną poziomu plejstoceniowego.

W obszarze badań wodę gruntową stwierdzono jedynie w osadach fluwioglacjalnych wypełniających głębokie rozcięcia erozyjne gliny piaszczyste. W południowo-zachodniej części działki 98/3 woda gruntowa stabilizowała się na głębokości 2,85 m ppt (rzędna 79,6 m npm). Natomiast w innych miejscach wodę gruntową nawiercono na głębokości odpowiednio 4,30 m ppt (rzędna 79,9 m npm) oraz 3,85 m ppt (rzędna 80,1 m npm). Według pomiarów wielkość spadku hydraulicznego kształtuje się na poziomie $I = 0,006$, przy spływie wody skierowanym w kierunku południowo-wschodnim. Ze względu na infiltracyjne zasilanie przypowierzchniowej warstwy wodonośnej oraz stosunkowo intensywny odpływ wody gruntowej w kierunku południowym i południowo-zachodnim, zawodniona jest jedynie przyspagowa część warstwy osadów piaszczystych. W okresie wiosennych roztopów oraz po długotrwałych opadach atmosferycznych w warstwie tej nastąpi wzrost poziomu wody o ok. $0,4 \div 0,6$ m powyżej stanów odnotowanych w okresie prac terenowych. Uzależnione jest przede wszystkim od warunków hydro-meteorologicznych poprzedzających okres infiltracji. Do opisywanej warstwy wodonośnej infiltrować będą również wody pochodzące ze spływu powierzchniowego z wyżej położonych obszarów, gdzie bezpośrednio przy powierzchni terenu występują grunty słaboprzepuszczalne (gliny piaszczyste). W obszarze działki 98/1 oraz 98/3 (z wyjątkiem jej południowo-wschodniej i skrajnej wschodniej części) poniżej gleby zalega warstwa twardoplastycznych, zaglinionych piasków drobnych z przewarstwieniami piasku gliniastego. Po ich nawodnieniu w okresie jesiennym oraz wczesną wiosną wykazywać będą właściwości silnie wysadzinowe. Przy ich odsłonięciu w wykopach budowlanych, w okresie wystąpienia opadów atmosferycznych, podlegać będą szybkiemu rozmakaniu co prowadzi do gwałtownego pogorszenia się ich właściwości fizyko-mechanicznych. Badana część działki 98/4 charakteryzuje się bardziej jednorodną budową geologiczną, w stosunku do pozostałej części obszaru objętego badaniami.

W badanym obszarze Wytrębowic użytkowa, czwartorzędowa warstwa wodonośna izolowana jest od powierzchni terenu około $15 \div 18$ m warstwą piaszczystych i pylastych glin lodowcowych. Osady te w połączeniu z napiętym zwierciadłem wody podziemnej zapewniają warunki niezbędnej

ochrony parametrów jakościowych wody podziemnej w użytkowej warstwie wodonośnej. Napięte zwierciadło wody podziemnej w północnej części Łysomic stabilizuje się na głębokości ok. 16÷18 m ppt, tj. w przedziale rzędnych 68÷70 m npm. Użytkową warstwę wodonośną osiagającą miąższości około 8÷10 m budują piaski drobno- oraz średnioziarniste z nielicznymi przewarstwieniami piasku grubo- i różnoziarnistego. Średnie wartości współczynnika filtracji warstwy wodonośnej kształtują się na poziomie $k = 0,0002 \pm 0,00025$ m/s. Regionalny kierunek odpływu wody podziemnej skierowany jest na południe do strefy kontaktu wysoczyzny morenowej i tarasów akumulacyjnych Pradoliny Wisły. W odległości około 1,3 km na północ od badanych działek gruntu, poniżej plejstocenijskiej warstwy wodonośnej na głębokości 33 m ppt stwierdzono plioceńskie iły pstrę.”*

Szacę roślinną stanowi trawa i uprawy rolnicze.

Ustalono, że w pobliżu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie znajdują się żadne formy ochrony przyrody ustanowione na podstawie Ustawy o ochronie przyrody. W Gminie Łysomice nie występują obszary chronione Natura 2000.

Jakość wody podziemnej

Próbka pobranej wody z wykonanych otworów wykazuje odczyn zasadowy wynoszący 8,0 pH, przy stosunkowo niskiej twardości ogólnej na poziomie 3,65 mval/dm³ (182,5 mg CaCO₃/dm³). Niskie wartości twardości ogólnej wody gruntowej spowodowane są niewielką zawartością zarówno jonów wapnia, która w badanej próbce wody wynosiła jedynie 54,5 mg Ca/dm³, przy zawartości jonów magnezu - 12,5 mg Mg/dm³.

W badanej próbce odnotowano niskie stężenie związków amonowych wynoszące jedynie 0,04 mg NH₄/dm³, przy również niskiej zawartości azotynów na poziomie 0,014 mg N-NO₂/dm³. Parametrom tym towarzyszyło niskie stężenie jonów azotanowych - 1,8 mg NO₃/dm³. Jednocześnie stwierdzono stosunkowo wysoką zawartość jonów chlorkowych jak dla obszarów o rolniczym użytkowaniu, które wynosiło 34,50 mg Cl/dm³. Stężenie jonów chlorkowych kształtuje się powyżej wartości odnotowywanych w obszarach intensywnie użytkowanych rolniczo i jest raczej charakterystyczne do strefy zabudowy mieszkaniowej. Towarzyszyło im bardzo niskie stężenie jonu siarczanowego wynoszące poniżej 8,5 mg SO₄/dm³. Woda gruntowa w obszarze badań charakteryzuje się ponadto stosunkowo niską zawartością jonów żelaza, która w badanej próbce wody wynosiła 0,08 mg Fe/dm³, przy stężeniu jonów manganu 0,07 mg Mn/dm³. Przewodność elektrolityczna badanej próbki wody gruntowej wynosiła 652 uS/cm, przy suchej pozostałości na poziomie 407,0 mg/dm³. Parametry te wskazują na powolną infiltrację zanieczyszczeń antropogenicznych do wody gruntowej, które związane są przede wszystkim z rolniczym użytkowaniem gruntów oraz ich nawożeniem.

Jednocześnie odnotowano bardzo niskie stężenia oznaczanych jonów metali ciężkich.

Wyniki badań zamieszczono poniżej w zestawieniu tabelarycznym.

Zestawienie zawartości jonów metali ciężkich w próbkach wody gruntowej - Wytrębolic

Parametr oznaczany	chrom og. (Cr)	cynk (Zn)	miedź (Cu)	ołów (Pb)	Jednostki
otwór Nr 01/08	0,004	0,035	nw	0,04	mg/ dm ³
otwór Nr 03/08	0,005	0,012	0,006	nw	mg/ dm ³
otwór Nr 04/08	0,002	0,150	0,015	0,001	mg/ dm ³

* środowisko gruntowo-wodne opisano na bazie Dokumentacji geologicznej opracowanej przez F.P.-K. HYDROS Toruń.

W zakresie badań laboratoryjnych próbek wody gruntowej uwzględniono również oznaczenia zawartości węglowodorów ropopochodnych (alifatycznych i aromatycznych) oraz wytypowanych jonów metali ciężkich w próbkach gruntu.

4. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,

W pobliżu przedsięwzięcia nie występują żadne zabytki.

5. Opis analizowanych wariantów

a) wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia

Wariant ten nie wprowadzi żadnych zmian, ale jego wybór wiąże się ze stagnacją i jest równoznaczny z nie rozszerzaniem działalności, co nie pozwoli Inwestorowi – Marcinowi Wyka - na dalszy rozwój.

b) wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska byłoby całkowite zlikwidowanie zabudowy i obsadzenie terenu zielenią, czyli tzw. wariant zerowy. Zważywszy jednak na potrzebę istnienia stacji demontażu jest to wariant, który nie będzie brany pod uwagę w dalszych rozważaniach. Każdy sposób gospodarowania przez człowieka można uznać za nienaturalny w sensie ingerencji w naturę. Z uwagi na ekspansywne działanie człowieka nie jest możliwym pozostawienie przyrody w stanie nietkniętym. Zważywszy na fakt, że istnieje już podstawowa część przedsięwzięcia – budynki gospodarcze, wariantu realizacji inwestycji, czyli zmiany sposobu użytkowania – nie należy traktować jako powodującego szczególną ingerencję w środowisko.

uzasadnienie wyboru powyższych wariantów

W dalszym ciągu rozważań pod uwagę będzie brany wariant optymalny polegający na adaptacji na działkach 98/1, 98/3 i 98/4 w miejscowości Wytrębownice budynków gospodarczych na stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Skala przedsięwzięcia z pewnością nie spowoduje zagrożenia dla ludzi, zwierząt i roślin oraz środowiska jako całości.

Nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia. Kwestiami alternatywnymi będzie jedynie technologia robót ziemnych – ręcznie lub mechanicznie oraz rozmieszczenie poszczególnych sektorów, boksów, składowisk oraz utwardzonych nawierzchni – co zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego.

Zważywszy na wysokie wymogi, jakim muszą odpowiadać stacje demontażu pojazdów można stwierdzić, że adaptacja obecnej bazy na stację demontażu nie wpłynie szczególnie niekorzystnie na środowisko.

6. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w wypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko,

Najbardziej zagrożonym komponentem ze strony stacji demontażu pojazdów jest środowisko gruntowo-wodne. Zanieczyszczenia jakich można się spodziewać to głównie substancje ropopochodne i metale ciężkie. Zagrożenia te płyną zarówno z pracy sprzętu budowlanego – koparki, spychacze – na etapie realizacji jak i sam proces demontażu samochodów wycofywanych z eksploatacji i potencjalne niekontrolowane wycieki z nich, w trakcie eksploatacji obiektu.

Wprowadzanie to może odbywać się również podczas zmywania powierzchni zanieczyszczonych ropopochodnymi i zawiesinami ogólnymi. Ścieki te charakteryzują również podwyższone parametry BZT₅, ChZT₅ i metali ciężkich. Dlatego należy dopilnować, aby pracujący sprzęt był sprawny technicznie, a ewentualne wycieki ograniczane i neutralizowane. Dodatkowym zabezpieczeniem jest separator ropopochodnych ze szlamownikiem oraz szczelna kanalizacja technologiczna i zbiorniki bezodpływowe a w miejscu składowania pojazdów i ich podzespołów szczelna nawierzchnia utwardzona na warstwie izolacyjnej, np. z folii PCV lub HDPE.

Nieco mniejszym oddziaływaniem będzie **hałas** występujący głównie podczas ruchu pojazdów dowożących wraki pojazdów oraz klientów zakupujących części. Innym źródłem hałasu są elektronarzędzia; najgłośniejsze z nich to szlifierka, „gumówka”, podnośnik, obrotnica, szarpak i kruszarka do szyb. Należy tu zaznaczyć ekranującą rolę budynków na opisywanym terenie i fakt, że wszystkie prace wykonywane tymi narzędziami będą wykonywane wewnątrz budynku. Ponadto oddalona o ponad kilometr zabudowa mieszkaniowa wyklucza negatywne odczuwanie hałasu przez osoby trzecie.

Samochód po wyeksploatowaniu staje się **odpadem** niebezpiecznym. Niewłaściwa gospodarka odpadami może się przyczynić do znaczącego oddziaływania na środowisku, jednak obowiązek ścisłej ewidencji powinien wykluczyć wszelkie nieprawidłowości w tej kwestii.

Art. 248 Prawa ochrony środowiska dał delegację Ministrowi Gospodarki do określenia zakładów o zwiększonym ryzyku lub o dużym ryzyku wystąpienia awarii. Kryteriami zakwalifikowania do jednej z tych kategorii jest występowanie w zakładzie substancji w ilości równej lub większej niż podane w rozporządzeniu. Z możliwych do wystąpienia substancji będą to:

Substancje lub grupy substancji	Ilość substancji niebezpiecznej decydująca o zaliczeniu do zakładu o:	
	zwiększonym ryzyku [Mg]	dużym ryzyku [Mg]
Skrajnie łatwo palne gazy skroplone (z włączeniem skroplonych węglowodorów lekkich z przerobu ropy naftowej) i gaz ziemny	50	200
Produkty destylacji ropy naftowej: a) benzyny i ciężkie benzyny, b) nafty (z włączeniem paliw do silników odrzutowych), c) oleje gazowe (z włączeniem olejów napędowych do silników wysokoprężnych, olejów opałowych i technologicznych strumieni mieszanin olejów gazowych)	2500	25000

Zważywszy na wysokie progi podane powyżej przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zakładem o zwiększonym ryzyku, ani tym bardziej zakładem o dużym ryzyku wystąpienia awarii, w związku z tym prowadzący nie jest zobowiązany do opracowywania programu zapobiegania poważnym awariom przemysłowym, ani raportu o bezpieczeństwie.

Do sytuacji awaryjnych można zaliczyć np. rozlanie się płynów eksploatacyjnych. W takich przypadkach odpad należy możliwie najszybciej zneutralizować sorbentem a następnie zebrać z podłoża i umieścić w szczelnym zbiorniku na zużyty sorbent. Szczególnie należy uważać z elektrolitem z akumulatorów, który może spowodować uszkodzenia urządzeń kanalizacyjnych i podczyszczających. Substancje te trzeba rozcieńczyć dużą ilością czystej wody, a potencjalne uszkodzenia instalacji naprawić.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na terytoria państw sąsiadujących z RP.

7. Analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych, w obrębie terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie

W pobliżu przedsięwzięcia nie występują żadne zabytki.

8. Uzasadnienie wybranego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko

Za wariant optymalny uznano adaptację na działkach nr 98/1, 98/3 i 98/4 w miejscowości Wytrębowice budynku gospodarczego na stację demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nie spowoduje on pogorszenia stanu środowiska ze względu na to, że budynek do tego celu już istnieje, a obostrzenia prawne w zakresie ochrony środowiska dla tego typu przedsięwzięć nie powinny dopuścić do jego degradacji.

a) oddziaływanie na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę i powietrze

Ustawa Prawo ochrony środowiska pod pojęciem oddziaływanie na środowisko rozumie również oddziaływanie na ludzi. Procedura oceny oddziaływania na środowisko ma na celu określenie wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi.

Wartości najwyższych dopuszczalnych natężeń fizycznych czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy są ustalone jako wartość średnia natężenia, którego oddziaływanie na pracownika w ciągu 8-godzinnego dobowego i przeciętnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, określonego w Kodeksie pracy, przez okres jego aktywności zawodowej nie powinno spowodować ujemnych zmian w jego stanie zdrowia oraz w stanie zdrowia jego przyszłych pokoleń.

W stacji przy demontażu zatrudnionych będzie ok. 5÷10 osób i to właśnie one będą narażone na największe niebezpieczeństwo. Najczęstsze zagrożenia stwarzane przez elektronarzędzia to odpryski, zaproszenie oczu opiłkami, odrzut odciętych części piłowanego elementu i urazy rąk w wyniku bezpośredniego kontaktu z narzędziem. Wynika to z konieczności ciągłego operowania rękoma w strefie skrawania ostrych elementów. Zbyt bliskie ułożenie rąk może doprowadzić do ciężkich okaleczeń palców i dłoni a w skrajnych przypadkach nawet śmierci. Pracownicy zostaną przeszkoleni w zakresie BHP i przy zachowaniu szczególnej ostrożności nie powinno dojść do tego typu wypadków.

Sporadyczny głośny hałas o krótkim czasie trwania (impulsowy) może spowodować chwilowe zaburzenie słuchu. Z reguły słuch powraca do normalnego poziomu po dłuższym lub

krótszym odpoczynku. Wydłużony okres narażenia pracownika na działanie głośniego hałasu może jednak doprowadzić do uszkodzenia wrażliwych rzęsek ucha środkowego, powodując trwałe uszkodzenie słuchu. Tego typu uszkodzenia słuchu są nieuleczalne. Uszkodzenie słuchu może być spowodowane wystawieniem pracownika na hałas o poziomie dźwięku (tzw. A-ważonym) przekraczającym 100 dB. Skutki działania hałasu kumulują się w czasie i są zależne od dawki energii akustycznej, którą określa iloczyn natężenia dźwięku i czasu trwania ekspozycji. Nawet stosunkowo niewielkie zaburzenie słuchu może być uciążliwe, ponieważ powoduje trudności w komunikowaniu się. Osoby, u których wystąpiły zaburzenia słuchu korelują ten fakt z opóźnieniem uwagi. Pierwszym objawem uszkodzenia słuchu jest uciążliwy szum w uszach. Ponadto bodźce słuchowe (podwyższone) poprzez połączenia drogi słuchowej z korą mózgową oddziałują na ośrodkowy układ nerwowy, a za jego pośrednictwem na układ gruczołów wydzielania wewnętrznego powodując zaburzenia funkcji wielu narządów wewnętrznych (układ oddechowy, układ krążenia, przewód pokarmowy i inne). Silne bodźce akustyczne o poziomach ciśnienia akustycznego 110-120 dB wpływają na funkcje narządów zmysłów np. zaburzenia wzroku, równowagi i dotyku. Dłuższe oddziaływanie hałasu o dużym poziomie głośności prowadzi do częściowej utraty słuchu, a nawet zupełnej głuchoty. Hałas wpływa na szybsze powstawanie zmęczenia, zakłócenie równowagi i orientacji, obniżenie wydajności pracy. Może też być przyczyną pojawiania się objawów nerwicy u pracowników. Infradźwięki (poddźwięki - dźwięki o częstotliwości poniżej 20 Hz), wyczuwalne w określonym zakresie mogą również powodować zaburzenia reakcji, senność oraz ogólne złe samopoczucie pracowników. Ultradźwięki z kolei (dźwięki o częstotliwości powyżej 20 000 Hz), przy długotrwałym oddziaływaniu na narząd słuchu mogą spowodować jego uszkodzenie.

Pracownicy powinni nosić słuchawki ochronne. Należy przed rozpoczęciem pracy poddać ich wstępnym i w trakcie trwania stosunku pracy regularnie okresowym badaniom lekarskim.

Bardzo ważnym czynnikiem degradującym środowisko naturalne jest również wpływ hałasu na zachowanie się naturalnej fauny występującej na danym terenie. Hałas jest zjawiskiem również uciążliwym dla zwierząt, które po prostu emigrują z hałaśliwych stref. Zważywszy jednak na znaczne odległości od kompleksów leśnych i rolniczy charakter tej części miejscowości, oddziaływanie na zwierzęta w przedmiotowym zamierzeniu nie będzie dotyczyło. Ponadto cały teren stacji będzie ogrodzony co uniemożliwi przypadkowe pojawienie się zwierząt (np. psów) na jej terenie.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje żadnego oddziaływania na szatę roślinną, nie wiąże się z wycinką żadnych drzew, krzewów ani gatunków chronionych roślin. Jedyną roślinność jaka ulegnie zniszczeniu, to roślinność trawiasta i uprawy rolne porastająca opisywany teren; zważywszy jednak na ich antropogeniczny charakter nie podlegają one ochronie w rozumieniu przepisów o ochronie przyrody. Oprócz założenia trawników, które będą regularnie koszone, zaleca się obsadzenie obrzeży działki pasem zieleni izolacyjnej.

Zagrożenia dla wody podziemnej mogą spowodować głównie substancje ropopochodne i metale ciężkie. Ścieki ze stacji demontażu charakteryzować się będą również podwyższonymi parametrami BZT₅ i CHZT₅. Dlatego należy dopilnować, aby pracujący sprzęt był sprawny technicznie, a ewentualne wycieki ograniczane i neutralizowane. Wody opadowe i roztopowe z sektorów: przyjmowania pojazdów i ich magazynowania będą ujmowane systemem kanalizacji, podczyszczane w separatorze ropopochodnych i – do czasu rozwiązania gospodarki ściekowej w gminie – gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym. Pozostałe sektory będą zlokalizowane w budynkach; wody opadowe i roztopowe pochodzące z dachów i innych powierzchni będą wprowadzane do ziemi bez oczyszczania.

Separator będzie dostosowany do zaprojektowanej powierzchni odwadniającej i będzie zapewniał oczyszczanie w ilości jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l/s·ha, w taki sposób aby stężenie substancji zanieczyszczających za separatorem nie przekraczało 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Uciążliwość pod względem **zanieczyszczeń** emitowanych do **powietrza atmosferycznego** wynika z ruchu pojazdów manewrujących na terenie stacji, spalaniem w nich paliw i emisją par węglowodorów i metali ciężkich. Przewiduje się ogrzewanie budynków stacji demontażu za pomocą kotłowni olejowej o mocy nominalnej dobranej przez dystrybutora kotła potrzebnej na ogrzanie budynków stacji, jednak o wiele mniejszej niż 1 MW, na co nie jest wymagane pozwolenie na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza, ani zgłoszenie instalacji.

b) oddziaływanie na powierzchnię ziemi, klimat i krajobraz

„Wokół obszaru objętego badaniami rozciąga się wysoczyzna polodowcowa o charakterze moreny dennej, z nieregularnie rozmieszczonymi niewielkimi wzniesieniami o wysokości względnej do około 2-4 m. W jej obrębie występują również liczne wytopiskowe zagłębienia bezodpływowe, które zostały częściowo zaakumulowane osadami organogenicznymi (namuły organiczne, lokalnie torfy i gytie). Rzędne powierzchni wysoczyzny, w rejonie projektowanego obiektu kształtują się w przedziale około 82- 86 m npm. W strefie objętej badaniami na stropie glin lodowcowych budujących wysoczyznę często zalega 1-3 m warstwa piasków fluwiogłacjalnych, które w obszarze badań wypełniają lokalne obniżenia stropu glin morenowych. Powierzchnia wysoczyzny o stosunkowo niewielkich deniwelacjach, generalnie nachylona jest w kierunku południowym i południowo-zachodnim do Pradoliny Wisły.

Obszar wysoczyzny morenowej o charakterze moreny płaskiej odwadniany jest siecią rowów melioracyjnych oraz niewielkimi zmeliorowanymi ciekami, często o charakterze okresowym. W obszarze na południe od Wytrębolic wstępuje płytkie i rozległe obniżenie powierzchni wysoczyznowej. Odwadnia je niewielki ciek spływający w kierunku południowym do Lulkowa, który na południowy-zachód od Łysomic uchodzi do Dużej Strugi Papowskiej. Dopływ tego cieku odwadnia również strefę obniżeń morfologicznych występujących po zachodniej stronie działek objętych badaniami.

Badany obszar położony jest w zlewni Dużej Strugi Papowskiej, dopływu Kanału Górnego*”.

Etap realizacji.

W trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu. Wykonanie boksów, składowisk i placów spowoduje naruszenie jedynie wierzchniej warstwy ziemi. Zdjęcie nawierzchni odbędzie się w sposób ręczny albo za pomocą koparki lub spycharki, po czym zostanie ułożona podsypka, w dwóch przypadkach izolacja DHPE lub PCV i ułożona nawierzchnia.

Należy uzyskać rozstrzygnięcie od Starosty w sprawie wyłączenia gruntów z produkcji rolnej, w związku z ochroną gruntów rolnych i leśnych.

Hałas emitowany podczas realizacji przedsięwzięcia oraz ewentualnej likwidacji, a także powodowany manewrami maszyn i urządzeń, będzie porównywalny z hałasem pochodzącym z przyległej drogi gminnej gdyż jej tłuczniowa nawierzchnia nie zalicza się do tzw. nawierzchni „cichych”.

* Źródło: Dokumentacja geologiczna opracowana przez F.P-K. HYDROS Toruń.

Etap eksploatacji.

Oddziaływanie na tym etapie opisano w punkcie 6 i 9 niniejszego opracowania.

Etap likwidacji.

Likwidacja będzie polegała na przywróceniu terenu do stanu pierwotnego a więc usunięcie odpadów, wywiezieniu narzędzi i maszyn, usunięciu zabudowy, sektorów i nawierzchni oraz przystosowaniu budynków jako gospodarczych lub ich rozbiórce. Oddziaływanie będzie podobne do opisywanego na etapie realizacji, a więc będzie się wiązało głównie ze wzmożonym ruchem pojazdów i maszyn.

Stacja nie wpłynie w żaden sposób na **klimat**.

Nie spowoduje też zakłócenia w otaczającym krajobrazie, gdyż budynek w którym będzie dokonywany demontaż już istnieje.

c) oddziaływanie na dobra materialne

Wszelkie przekształcenia odbywać się będą jedynie w ramach działek 98/1, 98/3 i 98/4, do których Inwestor posiada tytuł prawny i nie będą oddziaływać na dobra materialne osób trzecich. Zapewnione to zostanie m.in. dzięki zachowaniu wymaganych prawem odległości.

d) oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków

W pobliżu przedsięwzięcia nie występują żadne zabytki.

e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w pkt a÷d

Największe oddziaływanie na wszystkie ww. elementy na obszarze planowanego przedsięwzięcia wywrze człowiek. Pozostałe elementy nie będą w żaden sposób oddziaływać między sobą.

9. 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

Podstawowe zanieczyszczenia ze stacji demontażu to substancje ropopochodne, zawiesiny ogólne i metale ciężkie pochodzące z myjni oraz ze splukiwania posadzek wewnątrz budynku oraz placów i parkingów mogące spowodować zanieczyszczenie **gruntu i wody gruntowej**. Ochrona przed zanieczyszczeniem tego komponentu jest szczególnie wymagana w tych sektorach stacji lub ich częściach, w których istnieje największe zagrożenie wycieków płynów eksploatacyjnych z pojazdów. Są to:

- parking przyjeżdżających, nie osuszonych pojazdów,
- sektor usuwania materiałów niebezpiecznych z wraków (w tym miejsca ich osuszania),

- sektor demontażu pojazdów (i ich zespołów),
- miejsca magazynowania płynów usuniętych z wraków.

W odniesieniu do magazynowania usuniętych płynów eksploatacyjnych oraz zespołów przeznaczonych do ponownego użycia zabezpieczeniem mogą być odpowiednie miski lub wanny przechwytujące.

Dźwięk, jako zjawisko kierunkowe i wymagające ośrodka do jego rozprzestrzeniania się, nie może być kumulowany. Jest odczuwany tylko w chwilach, kiedy jego źródło wprawia powietrze w drgania. Oznacza to, że **hałas** niknie, gdy milknie źródło hałasu (np. wyłączenie silnika maszyny czy urządzenia). Uciążliwość pod względem **zanieczyszczeń** emitowanych do **powietrza atmosferycznego** wynika głównie nie tyle z samą stacją co z pojazdami przyjeżdżającymi do niej, spalaniem w nich paliw i emisją głównie par węglowodorów i metali ciężkich.

W związku z prowadzoną działalnością nie sposób jest uniknąć powstawania **odpadów**. Będą to odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne. Również materiały stykające się z takimi odpadami nabierają ich właściwości (szmaty, sorbenty, odzież robocza). Jeżeli gospodarka odpadami będzie prowadzona w sposób niewłaściwy, inny niż opisany w niniejszym opracowaniu, może spowodować znaczną uciążliwość dla środowiska.

Obecnie większość kasacji pojazdów wykonują niewielkie stacje demontażu. Ich zaletą jest to że dokonują „głębokiego” recyklingu – właściwie cały pojazd jest rozmontowywany na części pierwsze. Niezasadne są założenia że małe podmioty niewłaściwie postępują z odpadami – uniemożliwia to obowiązek ścisłej ewidencji i informacji co się dzieje z odpadem nawet po opuszczeniu zakładu. Argumentem przemawiającym na korzyść małych stacji jest ich marginalne oddziaływanie na środowisko, gdyż większość prac wykonywana jest w pomieszczeniach zamkniętych o szczelnym podłożu. Ilości ścieków ze zmywania posadzek, czy mycia podzespołów jest stosunkowo niewielka.

Prowadzona instalacja, nie zalicza się do mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości, dlatego jej eksploatacja nie wymaga uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

b) oddziaływania wynikające z wykorzystywania zasobów środowiska

W celu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jedyne wykorzystywane zasoby środowiska stanowiąc będą – woda, piasek i żwir użyte do masy betonowej oraz woda używana do celów socjalnych.

c) oddziaływania wynikające z emisji

Do oddziaływań krótkoterminowych można zaliczyć prace przygotowawcze. Niezbędne do realizacji przedsięwzięcia będzie paliwo spalane przez maszyny pracujące przy przygotowaniu i realizacji zamierzenia (~20 l oleju napędowego). Nastąpi nieznaczna emisja spalin podczas pracy maszyn przy realizacji inwestycji oraz przy transporcie pojazdów przeznaczonych do demontażu w granicach: CO - 0,76 kg/h, NO₂ - 0,31 kg/h, węglowodory - 0,32 kg/h. Wszelkie oddziaływania, tj. hałas i emisja spalin są zjawiskami epizodycznymi. Czas ich trwania będzie równy czasowi pracy i manewrowania pojazdów i nieznacznie będzie się odznaczał na tle emisji substancji i energii z przyległej drogi. Oddziaływanie to będzie stosunkowo mało uciążliwe dla sąsiadów, ze względu na duże odległości.

10. Opis przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko

Ustawa o recyklingu wprowadza pełną kontrolę nad tym co się dzieje z demontowanymi częściami i uniemożliwia takie procedury jak porzucanie zbędnych części i ogranicza ich składowanie. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu zapewni bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji i powstających z nich odpadów.

Wysokość poziomu odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie wynosić odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie*; w przypadku pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1980 r. poziomy odzysku i recyklingu, wyniosą odpowiednio 75% i 70%.

Przy obliczaniu poziomów odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji do odzysku zalicza się następujące działania:

Wykorzystanie jako paliwa lub innego środka wytwarzania energii

Regeneracja lub odzyskiwanie rozpuszczalników

Recykling lub regeneracja substancji organicznych, które nie są stosowane jako rozpuszczalniki (włączając kompostowanie i inne biologiczne procesy przekształcania)

Recykling lub regeneracja metali i związków metali

- a. Recykling lub regeneracja innych materiałów nieorganicznych
- b. Regeneracja kwasów lub zasad
- c. Odzyskiwanie składników stosowanych do usuwania zanieczyszczeń
- d. Odzyskiwanie składników z katalizatorów
- e. Powtórna rafinacja oleju lub inne sposoby ponownego wykorzystania oleju
- f. Magazynowanie odpadów, które mają być poddane któremukolwiek z działań wymienionych powyżej (z wyjątkiem tymczasowego magazynowania w czasie zbiórki w miejscu, gdzie odpady są wytwarzane)
- g. Inne działania polegające na wykorzystaniu odpadów w całości lub części
- h. Przetwarzanie odpadów, w celu ich przygotowania do odzysku, w tym do recyklingu

Przy obliczaniu poziomów recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do recyklingu zalicza się działania wymienione w punktach b÷i oraz k÷l. Przy obliczaniu poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmioty wyposażenia i części pojazdów przeznaczone do ponownego użycia zalicza się do odzysku i recyklingu.

Poziom odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji oblicza się zgodnie ze wzorem:

$$PO = \frac{P + O}{M} \cdot 100 [\%]$$

gdzie:

P - oznacza, wyrażoną w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku, masę przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z przyjętych w danym roku sprawozdawczym pojazdów wycofanych z eksploatacji;

O - oznacza, wyrażoną w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku, sumę mas odpadów poddanych recyklingowi, poddanych procesom odzysku energii - na podstawie zaświadczeń potwierdzających odzysk oraz wywiezionych za granicę w celu poddania procesom odzysku - na podstawie dokumentów potwierdzających wywóz;

* W okresie do dnia 31 grudnia 2014 r. poziomy odzysku i recyklingu, wynoszą odpowiednio 85% i 80%.

M - oznacza, wyrażoną w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku, masę pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zostały przyjęte do danej stacji demontażu; jest to masa własna w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym pomniejszona o masę paliwa w ilości nominalnej (40 kg); do pojazdów wycofanych z eksploatacji przyjętych do danej stacji demontażu zalicza się również pojazdy wycofane z eksploatacji zebrane przez punkt zbierania pojazdów, który zawarł umowę z daną stacją demontażu.

Poziom recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oblicza się zgodnie ze wzorem:

$$PR = \frac{P + R}{M} \cdot 100 [\%]$$

PR — oznacza, wyrażony w procentach, poziom recyklingu, P — oznacza, wyrażoną w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku, masę przeznaczonych do ponownego użycia przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z przyjętych w danym roku sprawozdawczym pojazdów wycofanych z eksploatacji;

P – jw.;

R — oznacza, wyrażoną w Mg z dokładnością do trzeciego miejsca po przecinku, sumę mas - odpadów poddanych recyklingowi w stacji demontażu, przekazanych do recyklingu – na podstawie zaświadczeń potwierdzających recykling oraz wywiezionych za granicę w celu poddania procesowi recyklingu — na podstawie dokumentów potwierdzających wywóz, z wyłączeniem odpadów przeznaczonych do przekazania i przekazanych do strzępiarki;

M – jw.

Oleje odpadowe będą zbierane i magazynowane selektywnie według wymagań wynikających ze sposobu ich przemysłowego wykorzystania lub unieszkodliwiania. Podczas zbierania i magazynowania olejów odpadowych nie nastąpi ich mieszanie z innymi odpadami i substancjami, w tym zwłaszcza z odpadami stałymi, odpadami PCB, olejem napędowym, olejem opalowym, płynami chłodniczymi, płynami hamulcowymi oraz innymi substancjami i preparatami chemicznymi niebędącymi olejami; dopuszcza się mieszanie różnych rodzajów olejów odpadowych, tylko wówczas jeżeli nie wpłynie to negatywnie na proces ich odzysku lub unieszkodliwiania. Oleje odpadowe zbierane będą do szczelnych pojemników, wykonanych z materiałów trudno palnych, odpornych na działanie olejów odpadowych, odprowadzających ładunki elektryczności statycznej, wyposażonych w szczelne zamknięcia, zabezpieczonych przed stłuczeniem. Oleje odpadowe magazynowane będą w miejscach utwardzonych, zabezpieczonych przed zanieczyszczeniami gruntu i opadami atmosferycznymi, wyposażonych w urządzenia lub środki do zbierania ewentualnych wycieków tych odpadów. Urządzenia lub środki do zbierania ewentualnych wycieków, będą dostosowane do ilości magazynowanych olejów odpadowych. W miejscach magazynowania olejów odpadowych dostęp do nich, w celu opróżnienia lub wymiany pojemnika, będzie ograniczony do właścicieli pojemników lub przedsiębiorców zajmujących się gospodarowaniem tymi olejami odpadowymi.

Na terenie stacji zaleca się wydzielić trzy strumienie ścieków – opadowe, socjalno-bytowe i przemysłowe (myjnia i splukiwane z posadzek). Ścieki przemysłowe przed odprowadzaniem powinny być podczyszczone przez system krat lub sit, aby uniknąć zakolmatowania systemu kanalizacji. Stacja demontażu będzie wyposażona w koalescencyjny separator ropopochodnych z osadnikiem o wydajności dostosowanej do powierzchni objętej systemem odprowadzania odcieków. Stacja będzie wyposażona w szczelne zbiorniki - do gromadzenia ścieków odseparowanych z węglowodorów oraz ścieków socjalnych – do czasu poprowadzenia kanalizacji gminnej.

Wszystkie urządzenia i maszyny pracujące podczas realizacji przedsięwzięcia będą sprawne technicznie. Wprowadzanie ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego określone w przepisach wydanych na podstawie art. 45a ust. 1, czyli takich które powodują zanieczyszczenie wód, które powinno być eliminowane (wykaz I),

oraz substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, powodujące zanieczyszczenie wód, które powinno być ograniczane (wykaz II).

Ograniczenie uciążliwości oddziaływania na środowisko pod kątem **hałasu** polega głównie na:

- zmniejszeniu hałaśliwości środków transportu,
- dyrektywnym obniżeniu dopuszczalnego poziomu mocy akustycznej niektórych urządzeń, szczególnie używanych na otwartej przestrzeni (na zewnątrz pomieszczeń) oraz wprowadzeniu oznaczeń jej wielkości na innych tego typu urządzeniach, co umożliwia, w drodze stworzenia warunków dla konkurencji, wybór wyrobów generujących hałas o niższej mocy akustycznej,
- prawidłowej wzajemnej lokalizacji źródeł hałasu, szczególnie względem tzw. obiektów chronionych,
- stosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych,
- odpowiedniej organizacji funkcjonowania obiektów generujących hałas do środowiska

Dzięki ograniczeniu czasu pracy stacji demontażu do pory dziennej, nie nastąpi przekroczenie standardów w związku z niższym dopuszczalnym progiem hałasu w porze nocnej. Ponadto obrzeża działki zostaną obsadzone drzewami i krzewami, pełniącymi rolę naturalnych ekranów akustycznych. Ważne jest aby była to mieszanka drzew iglastych i liściastych – wówczas, dzięki iglakom izolacja akustyczna zapewniona jest również zimą.

11. Porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 POŚ*

Najlepsza dostępna technologia to taka, która nie pociąga za sobą nadmiernych kosztów (ang. Best available technique BAT): Emisja do środowiska z instalacji powinna być zredukowana tak, jak tylko to jest możliwe, w najbardziej efektywny ekonomicznie sposób. Techniki te nie zostały jeszcze opracowane dla stacji demontażu pojazdów.

Wyposażenie techniczne stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji obok wymaganych cech funkcjonalnych, powinno zapewniać bezpieczeństwo pracownikom oraz chronić środowisko przed skażeniem powierzchni ziemi i wód niebezpiecznymi materiałami znajdującymi się w demontowanych pojazdach. Powinno ono również pomóc w osiągnięciu przez stację demontażu wyznaczonych w ustawie poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także powinno zapewnić możliwość zbierania danych do dokumentowania i wyliczania osiągniętych przez stację demontaży poziomów odzysku i recyklingu.

Testowanie zespołów przeznaczonych na sprzedaż przyczynia się też do zintensyfikowania sprzedaży części używanych. Klienci chętniej kupują części samochodowe sprawdzone i zaopatrzone w wydruk raportu z wynikami pomiarów przeprowadzonych podczas testowania części, niż części używane, o niewiadomym stanie. Z tego względu zaleca się sprawdzenie jego podstawowych zespołów, w celu określenia ich stanu technicznego za pomocą urządzeń do testowania.

Do sprawdzania stanu technicznego silnika, zespołów przeniesienia napędu, a także urządzeń wyposażenia elektrycznego takich jak prądnice i alternatory w przypadku, gdy niemożliwe jest uruchomienie silnika samochodu, przeznaczone jest przykładowe urządzenie z rolkami napędzającymi koła samochodu,

* rozdział ten opracowano głównie na podstawie pracy mgr inż. Dariusza Stawiarskiego PIAP, „Wymagania techniczne i ekologiczne dla stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz podstawowe metody spełniania tych wymagań”

Najważniejszą czynnością poprzedzającą demontaż pojazdów jest ich osuszenie tj. usunięcie z nich paliwa, olejów silnikowych i przekładniowych, płynu chłodniczego, płynu hamulcowego, płynu ze spryskiwacza szyb i innych za pomocą pompy do usuwania płynów eksploatacyjnych. Usuwa się je przy zastosowaniu urządzeń zaopatrzonych w pompy ssąco-tłoczące, lub urządzenie eżektorowe wytwarzające podciśnienie. Urządzenia do osuszania zapobiegają mieszanii ze sobą w trakcie usuwania płynów, których odzysk jest przeprowadzany wg odmiennych technologii i umożliwiają selektywne ich magazynowanie. Przykładowe urządzenie do usuwania płynów eksploatacyjnych proponowane przez PIAP przedstawiono na rysunku Nr 3 w rozdziale 13. Urządzenie składa się z trzech osobnych pojemników jezdnych przeznaczonych na różne rodzaje usuwanych płynów (oleje, płyny hamulcowe, płyny chłodnicze) i zespołu pneumatycznego wytwarzającego zależnie od potrzeby podciśnienie lub nadciśnienie. W celu opróżnienia pojemnika urządzenia podłącza się zasilanie pneumatyczne do innego przyłącza, uzyskując nadciśnienie potrzebne do przetłoczenia zawartości pojemnika do większego zbiornika, w którym płyn ten jest magazynowany na stacji i następnie przekazywany odbiorcom do odzysku.

W inny sposób postępuje się z pozostawionym w zbiornikach wraków **paliwem płynnym**. Usuwa się je zazwyczaj przy pomocy specjalnych, urządzeń pneumatycznych, które wykonują otwór w dnie zbiornika paliwa, przez który paliwo odprowadzane jest przewodami do hermetycznie zamykanych metalowych pojemników (kanistrów).

W samochodach z klimatyzacją środkiem stwarzającym zagrożenie dla środowiska jest czynnik chłodniczy, którym napełniona jest instalacja, a zwłaszcza czynnik R12 – popularnie nazywany freonem, powodujący niszczenie warstwy ozonowej. Stacje demontażu na ogół wymontowują cały układ klimatyzacji, nie rozszczelniając obwodu z czynnikiem chłodniczym. Wymontowane ze złomowanych samochodów układy klimatyzacyjne oddawane są do wyspecjalizowanych zakładów w celu usunięcia czynnika chłodniczego i poddania go procesom recyklingu. Duże stacje demontażu, które same chciałyby usuwać czynnik chłodniczy z układów klimatyzacji muszą być wyposażone w urządzenia do usuwania czynnika chłodniczego. Przykład takiego urządzenia przedstawiono na rysunku Nr 5 w rozdziale 13.

Przy demontażu pojazdów wymagane jest również usunięcie oleju z amortyzatorów i sprężyn gazowych przeznaczonych do recyklingu materiałowego. Proces osuszania tych nierozbieralnych zespołów jest kłopotliwy bez zastosowania urządzeń opracowanych do tego celu. Przykładowe specjalistyczne urządzenie do usuwania oleju z amortyzatorów i sprężyn gazowych przedstawiono na rysunku 6. Urządzenie składa się z wiertarki z napędem pneumatycznym wykonującej otwory w płaszczu amortyzatora oraz odpowiednio uszczelnionego odprowadzenia umożliwiającego podłączenie przewodu ssącego, odprowadzającego olej z amortyzatora do zbiornika podciśnieniowego.

Do demontażu samochodów, np. dla wymontowania silnika, części zawieszenia, układu wydechowego itp., a także do osuszania samochodów, konieczne jest uniesienie pojazdu. Najwygodniejsze do tych celów są podnośniki dwusłupowe o nastawnych punktach podparcia unoszonego samochodu.

Do demontażu silnika lub bloku napędowego z samochodu metodą „od góry” przydatne są na stacji jezdne **wyciągarki** silników, umożliwiające uniesienie i przewiezienie na regał lub paletę wyjętego zespołu. Wyciągarka posiada napęd hydrauliczny z ręczną pompą uruchamianą dźwignią.

Demontaż zespołów zawieszenia, osi przednich i tylnych, kół, amortyzatorów, katalizatorów, układu wydechowego i innych znacznie wygodniej prowadzi się po obróceniu samochodu, tak aby płyta podłogowa zajmowała pozycję zbliżoną do pionowej. W tym położeniu jest łatwy dostęp

do wymienionych zespołów i możliwe jest używanie przy demontażu narzędzi hydraulicznych lub pneumatycznych zawieszonych na odciążnikach. Do obracania samochodów osobowych służą **obrotnice** hydrauliczne, pokazane przykładowo na rysunku 8.

Urządzenie usuwania szyb hartowanych z drzwi samochodów zapewnia szybkie i bezpieczne odzyskanie stłuczki szklanej. Urządzenie to wprowadza się ręcznie w otwarte drzwi samochodu, tak aby fartuchy urządzenia osłoniły szybę z obu stron. Następnie specjalnym narzędziem, przez otwory w fartuchu, wybija się szybę. Stłuczka szklana opada do pojemnika, którego zawartość przesypuje się do zbiornika, w którym magazynowana jest stłuczka szklana.

Urządzenie do szybkiego oddzielania opon od felg w kołach ma napęd hydrauliczny, w ciągu kilkunastu sekund deformuje felgę koła w taki sposób, że można ręcznie z łatwością rozdzielić felgę metalową od opony i dętki w celu przekazania ich do osobnego recyklingu.

Zespoły i części przeznaczone do sprzedaży po wymontowaniu z samochodu powinny być oczyszczone, aby usunąć z ich powierzchni oleje i smary mogące zanieczyścić powierzchnie magazynowe jak i w celu nadania im estetycznego wyglądu, wzbudzającego większe zaufanie klienta do kupowanych używanych części i podnoszącego renomę stacji demontażu. Do mycia wymontowanych zespołów należy stosować urządzenia, które nie powodują zagrożenia dla środowiska w procesie mycia i nie stwarzają użytkownikowi dodatkowych problemów związanych z utylizacją niebezpiecznych pozostałości po myciu produktów. Wymagania te spełnia **ekologiczna myjka**, najlepiej z recyrkulacją wody do ponownego jej użycia.

Separatory koalecencyjne są urządzeniami typu przepływowego tzn. w urządzeniach tych w sposób mechaniczny następuje oddzielenie (separacja) olei wolnych od reszty ścieków podczas ich przepływu. Dodatkowo separatory koalecencyjne wyposażone są we wkłady koalecencyjne, których zadaniem jest zwiększenie powierzchni aktywnej w separatorze i poprzez to wzbudzenie lub przyspieszenie zjawiska koalecencji tj. powiększenia się kropeł produktów ropopochodnych i wypływania ich nad powierzchnię wody. W zależności od producenta separatora jako materiał koalecencyjny wykorzystywane są np.: gąbki poliuretanowe, żaluzje stalowe, pakiety mające strukturę plastra miodu itp.

Opisane powyżej urządzenia i instalacje należą do najnowszych w tej dziedzinie i uwzględniają one stosowanie substancji o małym potencjale zagrożeń, efektywne wykorzystanie energii, zapewnienie racjonalnego zużycia surowców oraz materiałów, stosowanie technologii zapewniających odzysk powstających odpadów, ograniczanie zasięgu i wielkość emisji oraz rozwój technologiczny i naukowy.

12. Wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia konieczne jest ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich

Zgodnie z Prawem ochrony środowiska, obszar ograniczonego użytkowania tworzy się wówczas, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu. Tworzenie takich obszarów zarezerwowano dla oczyszczalni ścieków, składowisk odpadów komunalnych, kompostowni, tras komunikacyjnych, lotnisk, linii i stacji elektroenergetycznych oraz instalacji radiokomunikacyjnych, radionawigacyjnych i radiolokacyjnych. Nie tworzy się więc obszaru ograniczonego użytkowania dla stacji demontażu pojazdów.

13. Przedstawienie zagadnień w formie graficznej



Rys. 1. Testowanie silnika na stanowisku wyposażonym w rolki napędowe – źródło PIAP*



Rys. 2. Widok ogólny zestawu do usuwania płynów eksploatacyjnych – źródło PIAP*

* http://www.piap.pl/oferta/recykling/wyposazenie_techiczne_stacji_demontazu_samochodow.php



Rys. 3. Urządzenie jezdne do usuwania i przepompowywania paliwa z pompą pneumatyczną – źródło PIAP*



Rys. 4. Urządzenie do usuwania czynnika chłodniczego z samochodowych układów klimatyzacyjnych – źródło PIAP*



Rys. 5. Specjalistyczne urządzenie do usuwania oleju i gazu z amortyzatorów i sprężyn gazowych – źródło PIAP*

* http://www.piap.pl/oferta/recykling/wyposazenie_techiczne_stacji_demontazu_samochodow.php



Rys. 6. Podnośnik dwukolumnowy z napędem mechanicznym – źródło PIAP*



Rys. 7. Hydrauliczna obrotnica samochodów – źródło PIAP*

* http://www.piap.pl/oferta/recykling/wyposazenie_techiczne_stacji_demontazu_samochodow.php



Rys. 8. Urządzenie do usuwania oleju i sprężonego gazu z amortyzatorów i sprężyn gazowych samochodowych – źródło PIAP*

Rys. 9. Urządzenie do szybkiego zdejmowania opon ze złomowanych kół samochodowych – źródło PIAP*



14. Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem

Zważywszy na dobre stosunki z sąsiadami, sąsiadującą zabudowę przemysłową i duże odległości od zabudowań sąsiadów, nie przewiduje się żadnych konfliktów z lokalną społecznością. Ewentualne głosy sprzeciwu mogą wynikać podczas udziału społeczeństwa w postępowaniu, dotyczącego przedmiotowego przedsięwzięcia, w ramach których sporządza się raport, w których często występują organizacje pseudo-ekologiczne. Nie należy spodziewać się negacji ze strony społeczności lokalnej, choćby z tego względu, że stacja jest potencjalnym miejscem pracy dla okolicznych mieszkańców. Kolejnym argumentem jest nienaruszanie interesów osób trzecich.

15. Przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji

„Uwzględniając niewielką miąższość strefy aeracji oraz wykształcenie osadów, opóźnienie migracji ewentualnych zanieczyszczeń ropopochodnych jest nieznaczne. Natomiast w północnej części obszaru badań bezpośrednio od powierzchni terenu do głębokości co najmniej 6 m ppt występują gliny piaszczyste w obrębie, których nie odnotowano sączenia wody. W związku z powyższym w obszarze tym nie występują warunki hydrogeologiczne umożliwiające budowę piezometrów obserwacyjnych oraz studzienek rewizyjnych (punktów poboru kontrolnych próbek wody gruntowej).

Uwzględniając budowę geologiczną oraz warunki hydrogeologiczne przy ewentualnej konieczności wykonania piezometrów obserwacyjnych należy je lokalizować w strefie rozcięcia erozyjnego, gdzie występuje woda gruntowa (vide: zał. Nr 2.1). Ze względu na planowaną lokalizację obiektów i infrastruktury technicznej stacji demontażu, otwory piezometryczne będą

* http://www.piap.pl/wyposazenie_tecnologiczne_stacji_demontazu.php

monitorowały wyłącznie parametry jakościowe wody gruntowej w obszarze ich odpływu z terenu obiektu. Ze względu na rozczłonowanie rynien erozyjnych w obrębie, których występuje zawodnienie przewiduje się konieczność wykonania co najmniej 2 otworów obserwacyjnych monitoringu lokalnego stacji demontażu.

Uwzględniając przewidywane naturalne wahania poziomu wody gruntowej uzależnione od warunków hydrometeorologicznych w poszczególnych latach, części robocze filtra piezometrów winny ująć strefę saturacji oraz około 0,5-0,7 m strefy aeracji. W celu ograniczenia możliwości przenikania zanieczyszczeń antropogenicznych bezpośrednio przy kolumnie piezometrów, wykonane otwory obserwacyjne należy uszczelnić bentonitem granulowanym lub Compaktonitem na odcinku o długości ok. 0,7-1,0 m. Wykonane piezometry umożliwiłyby monitorowanie parametrów jakościowych wody gruntowej oraz zawartości substancji ropopochodnych i metali ciężkich w strefie jej odpływu z obszaru potencjalnego zagrożenia przede wszystkim zanieczyszczeniami ropopochodnymi. Szczegółowa lokalizacja i konstrukcja otworów obserwacyjnych monitoringu lokalnego (piezometrów) winna zostać opracowana i uzgodniona na etapie projektu budowlanego, w którym uzgodniony zostanie przebieg instalacji niezbędnej infrastruktury podziemnej oraz zagospodarowanie powierzchni terenu. Projekt geologiczny otworów obserwacyjnych wydzielony został jako indywidualne opracowanie wymagające zatwierdzenia. Po zrealizowaniu piezometrów proponowany zakres oznaczeń w próbkach wody gruntowej okresowo pobieranych z otworów obserwacyjnych zaleca się ograniczyć do badania zawartości węglowodorów ropopochodnych: suma węglowodorów monoaromatycznych (BTEX) i alifatycznych oraz jonów metali ciężkich: ołów, cynk, miedź, chrom ogólny. Proponowana częstotliwość opróbowania: 2 razy w ciągu roku w odstępach co około 6 miesięcy.”*

16. Wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport

Ustawa traktująca o stacjach demontażu jest stosunkowo młodą, jednak rozporządzenia wykonawcze, które ukazały się w tej sprawie są dość precyzyjne i regulują większość kwestii związanych z tego typu obiektami. Bardzo pomocna jest też obfita literatura na ten temat.

17. Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu

Przy sporządzaniu raportu podpierano się następującymi aktami prawnymi:

1. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity z 2008r. Dz. U. Nr 25, poz. 150)
3. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Tekst jednolity z 2007 r. Dz. U. Nr 39, poz. 251, z późn. zm.)
4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.)

* Cytowany fragment pochodzi z Dokumentacji geologicznej opracowanej przez F.P-K. HYDROS Toruń.

5. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie rodzajów odpadów, które mogą być składowane w sposób nieselektywny (Dz. U. Nr 191, poz. 1595)
6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. Nr 192, poz. 1968)
7. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206)
8. Rozporządzenie 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. U. Nr 96, poz. 860)
9. 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 zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535, z późn. zm.)

Wykorzystano również poniższe pozycje:

- *Dokumentacja geologiczna określająca warunki hydrogeologiczne i geotechniczne w obszarze lokalizacji projektowanej stacji demontażu pojazdów samochodowych w miejscowości Wytrębowice – działka Nr 98/1, 98/3, 98/4 opracowana przez Firmę Projektowo-Konsultacyjną HYDROS.*
- *Wyjaśnienie Ministerstwa Środowiska z dnia 21-03-2006 w sprawie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji*
- *<http://www.kurierchranowski.pl/autozlomy.htm>*
- *Opracowanie dot. stacji demontażu Anny Panek-Kisała - głównego specjalisty w Departamencie Rolnictwa i Środowiska, Oddziale Ochrony Środowiska, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie*
- *Glesberts L.: Erweiterung des Herstellerbegriffs in der AltfahrzeugV als verstärkte Schutzmaßnahme nach Art. 176 EG*
- *„Recykling” - numer 7/2005 str. 12*
- *„Zielone Brygady. Pismo ekologów” artykuł „Unieszkodliwianie wraków samochodowych” Nr 7-8/2005*
- *mgr inż. Paweł Wiszniewski „Pojazdy wycofane z eksploatacji”*
- *mgr inż. Dariusz Stawiarski, PIAP Warszawa „Wymagania techniczne i ekologiczne dla stacji demontażu i punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz podstawowe metody spełniania tych wymagań” – luty 2006r.*
- *„Recykling” - numer 11/2007 str. 52 „Narzędzia i urządzenia stosowane w recyklingu aut”*

Opracował

mgr inż. Marcin Szczyński