



EKOID

siedziba:
40-236 Katowice
ul. Łączna 3/40

pracownia:
40-203 Katowice
ul. Roździeńskiego 188

tel/fax. (032) 255 28 23, 353 32 14 kom 515 165 251 www.ekoid.pl e-mail : ekoid@ekoid.pl NIP 954-178-24-09

**Tytuł: RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO DLA INWESTYCJI
POLEGAJĄCEJ NA BUDOWIE STACJI DEMONTAŻU POJAZDÓW
WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI ZLOKALIZOWANEJ W BONOWICACH NA
DZIAŁKACH O NR EW. 953/1, 954, 955.**

Inwestor: Adam Musiał
Bonowice 99
42 – 445 Bonowice

Autorzy: mgr Iwona Majewska - Durjasz

Andrzej Pająk

Dorota Pająk

Katowice, październik 2013 r.

KOMPLEKSOWE USŁUGI Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA

• raporty o oddziaływaniu na środowisko • operaty wodno-prawne • dokumentacje geologiczne • projekty rekultywacji • ekofizjografie •

Spis treści

1	WSTĘP	3
1.1	PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	3
1.2	KWALIFIKACJA PRAWNA INWESTYCJI	3
1.3	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
1.4	ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW	4
1.5	PODSTAWY PRAWNE	4
2	CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	6
2.1	LOKALIZACJA ORAZ OTOCZENIE	6
2.2	UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	6
2.3	USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA Z UWZGLĘDNIENIEM MOŻLIWEGO ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA	6
2.4	SZATA ROŚLINNA, FLORA I FAUNA W GRANICACH INWESTYCJI	8
2.5	POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE, MORFOLOGIA	9
2.6	BUDOWA GEOLOGICZNA.....	10
2.7	CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEJ INWESTYCJI	10
2.7.1	ZATRUDNIENIE, CZAS PRACY.....	21
3	PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA – FAZA REALIZACJI	22
3.1	GOSPODARKA ODPADAMI	22
3.2	ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA I KLIMAT AKUSTYCZNY.....	23
4	ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO – FAZA EKSPLOATACJI	24
4.1	GOSPODARKA ODPADAMI	24
4.2	GOSPODARKA WODNO – ŚCIEKOWA	29
4.2.1	ZAOPATRZENIE W WODĘ.....	29
4.2.2	ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW	29
4.2.3	ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH	30
4.3	ODDZIAŁYWANIE NA STAN CZYSTOŚCI POWIETRZA	32
4.3.1	KRYTERIA OCENY STANU ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.2	WARUNKI KLIMATYCZNO – METEOROLOGICZNE.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.3	WARUNKI TERMICZNE.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.4	STANY RÓWNOWAGI ATMOSFERY	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.5	TOPOGRAFIA I AERODYNAMICZNA SZORSTKOŚĆ TERENU	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.6	ŹRÓDŁA EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.3.7	ANALIZA ROZPRZESTRZENIANIA ZANIECZYSZCZEŃ	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
4.4	ANALIZA ODDZIAŁYWANIA AKUSTYCZNEGO	39
4.5	WPŁYW NA POZOSTAŁE ELEMENTY ŚRODOWISKA	42
4.5.1	ODDZIAŁYWANIE NA LUDZI	42
4.5.2	WPŁYW NA ŚWIAT ROŚLINNY, ZWIERZĘCY, GRZYBY I SIEDLISKA PRZYRODNICZE W TYM OBSZAR NATURA 2000.....	43
4.5.3	ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE.....	44
4.5.4	ODDZIAŁYWANIE NA GLEBĘ, WODY PODZIEMNE	44
4.5.5	ODDZIAŁYWANIE NA DOPRA MATERIAŁNE, ZABYTKI I KRAJOBRAZ KULTUROWY, OBJĘTE ISTNIEJĄCĄ DOKUMENTACJĄ, A W SZCZEGÓLNOŚCI REJESTREM ZABYTKÓW	44
4.5.6	ODDZIAŁYWANIE NA WARUNKI KLIMATYCZNO - METEOROLOGICZNE I KRAJOBRAZ	45
4.6	PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA PLANOWEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCE BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	45
4.7	POWAŻNE AWARIE.....	46
4.8	SPOSOBY OGRANICZENIA UJEMNEGO WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	46
4.8.1	LOKALNY MONITORING	47
4.9	OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA	47
4.10	ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	47

5	ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO NA ETAPIE LIKWIDACJI	48
6	OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW.....	50
6.1	WARIANT LOKALIZACYJNY.....	50
6.2	WARIANT NAJKORZYSTNIEJSZY DLA ŚRODOWISKA	50
6.3	WARIANT PROPONOWANY PRZEZ INWESTORA	51
6.4	RACJONALNY WARIANT ALTERNATYWNY	52
6.5	OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	52
7	PORÓWNANIE PROPONOWANEJ TECHNOLOGII Z TECHNOLOGIĄ SPEŁNIAJĄCĄ WYMAGANIA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 143 USTAWY PRAWO OCHRONY ŚRODOWISKA	54
8	WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, JAKIE NAPOTKANO OPRACOWUJĄC RAPORT	56
9	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....	58

Spis załączników

- Załącznik nr1. Mapa lokalizacyjna
- Załącznik nr2. Plan zagospodarowania terenu
- Załącznik nr3. Plan zagospodarowania hali
- Załącznik nr4. Mapa geologiczna
- Załącznik nr5. Mapa hydrogeologiczna
- Załącznik nr6. Wyniki analizy akustycznej
- Załącznik nr7. Wyniki analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń

1 WSTĘP

1.1 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Raport o oddziaływaniu na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Inwestycja usytuowana będzie w Bonowicach, na działkach o nr ewidencyjnym 953/1, 954, 955 obręb 0001 Bonowice, jednostka ewidencyjna Szczekociny – Obszar Wiejski.

Inwestorem jest:

Adam Musiał

Bonowice 99

42 – 445 Bonowice

Raport niniejszy wykonano do wniosku na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1.2 KWALIFIKACJA PRAWNA INWESTYCJI

Kwalifikację prawną inwestycji przeprowadzono zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami).

Przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – § 2 ust. 1, punkt 42, – *stacje demontażu w rozumieniu ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202 z późn. zm.);*

1.3 PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą do sporządzenia niniejszego „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” jest:

- [1.3.1.] Założenia projektowe dla inwestycji polegającej na realizacji stacji demontażu pojazdów samochodowych wycofanych z eksploatacji
- [1.3.2.] Zlecenie Inwestora
- [1.3.3.] Przepisy prawne wymienione w następnym punkcie

1.4 ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW

- [1.4.1] Szczegółowa mapa geologiczna Polski, ark. Cieszyn w skali 1:200 000;
- [1.4.2] Mapa hydrogeologiczna Polski, ark. Cieszyn, w skali 1: 200 000;
- [1.4.3] Geografia regionalna Polski – Jerzy Kondracki;

1.5 PODSTAWY PRAWNE

Przedmiotowy „Raport...” sporządzony został w oparciu o akty prawne:

- [1.5.1.] Ustawa z dnia 27 lipca 2001 roku o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 100, poz. 1085).
- [1.5.2.] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami).
- [1.5.3.] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zmianami)
- [1.5.4.] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r o odpadach (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243)
- [1.5.5.] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206)
- [1.5.6.] Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005r w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005r. Nr 143, poz. 1206 z póź. zmianami).
- [1.5.7.] Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska z dnia 1 stycznia 2011 r. w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. 2010r. Nr 249 poz. 1673)
- [1.5.8.] Ustawa z dnia 20 stycznia 2005r. o recydingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25 poz. 202 z późn zmianami.).
- [1.5.9.] Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005r. Nr 143, poz. 1206 z póź. zmianami).
- [1.5.10.] Rozporządzenie Ministra Gospodarki i pracy z dnia 4 sierpnia 2004r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. 2004r. Nr 192 poz.1968)
- [1.5.11.] Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. 2009r. Nr 79 Poz. 666)

- [1.5.12.] Rozporządzenie Rady Ministrów 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami).
- [1.5.13.] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2008 Nr 47 poz. 281)
- [1.5.14.] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010, Nr 16, poz. 87);
- [1.5.15.] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826 z późn. zmianami);
- [1.5.16.] 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 2002 r. z późn. zmianami).
- [1.5.17.] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8, poz. 70).
- [1.5.18.] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006 Nr 137, poz. 984z późn. zm.);

2 CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1 LOKALIZACJA ORAZ OTOCZENIE

Projektowane przedsięwzięcie polega na budowie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Inwestycja została zlokalizowana w Bonowicach, województwo śląskie, powiecie zawierciańskim na działkach o nr ew. 953/1, 954, 955 obręb 0001 Bonowice w jednostce ewidencyjnej Szczekociny – Obszar Wiejski.

Właścicielem działek jest Inwestor Pan Adam Musiał.

Bezpośrednie otoczenie terenu inwestycji stanowić będą:

- od wschodu tereny rolne,
- od południa - droga krajowa 78,
- od zachodu – zabudowa zagrodowa
- od północy – rzeka Krztynia

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie ma terenów ani obiektów które podlegałyby ochronie przed oddziaływaniem inwestycji. Najbliższy budynek mieszkalny to budynek położony po stronie zachodniej w odległości około 30 m oraz zabudowa po stronie północnej w odległości około 180 - 200 m od terenu inwestycji (zał. 1).

2.2 UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Dla terenu inwestycji oraz terenów sąsiednich nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

2.3 USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA Z UWZGLĘDNIENIEM MOŻLIWEGO ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA

Obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych

Na przedmiotowym terenie oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują tereny wodno – błotne, bądź tereny z płytko zlegającymi wodami gruntowymi.

Obszary wybrzeży

Nie dotyczy.

Obszary górskie lub leśne

Teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie to obszary przekształcone i zagospodarowane z zabudową mieszkaniową i zagrodową.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie oddziaływać na obszary leśne.

W obrębie obszaru opracowania wysokość terenu oscyluje w zakresie 258 m n.p.m. Inwestycja znajduje się poza obszarami góorskimi.

Obszary objęte ochroną w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Teren lokalizacji inwestycji położony jest poza zasięgiem stref bądź obszarów chronionych.

Zgodnie z mapą Głównych Zbiorników Wód Podziemnych wody w podłożu omawianego terenu występuje GZWP 408 Niecka Miechowska (NW).

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszary sieci NATURA 2000, wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. O ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880)

W granicach terenu objętego opracowaniem nie ma żadnych obszarowych form ochrony przyrody wyznaczonych w myśl Ustawy o Ochronie Przyrody. Nie ma tu również pomników przyrody.

Najbliżej położonym Obszarem Natura 2000 jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Górnej Pilicy” (PLH 260018), którego granice przebiegają w odległości około 3 km na północny-wschód od terenu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oddaleniu o około 3,3 km na południowy-zachód od granic opracowania zlokalizowany jest Specjalny Obszar ochrony Siedlisk „Źródła Rajecznicy” (PLH 240033). Z obszarem tym powiązany jest terytorialnie także rezerwat przyrody „Kępina”.

Obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone

W obrębie projektowanej inwestycji oraz w jej najbliższym otoczeniu nie zinwentaryzowano obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

Na przedmiotowym terenie bądź w zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują obiekty o znaczeniu kulturowym bądź archeologiczne (w tym stanowiska archeologiczne).

Gęstość zaludnienia

Przedsięwzięcie będące przedmiotem opracowania położone jest w gminie Szczekociny. Zgodnie z danymi publikowanymi na stronie internetowej w roku 2009 liczba ludności gminy wynosiła 8,2 tyś. osób, natomiast średnia gęstość zaludnienia w 2009 roku wynosiła 61 mieszkańców na km².

Obszary przylegające do jezior

Inwestycja położona jest poza obszarami przylegającymi do jezior. Najbliższy zbiornik wód powierzchniowych zlokalizowany jest w odległości około 5,5 km na południowy - zachód od granic terenu inwestycji.

Obszary ochrony uzdrowiskowej

Inwestycja położona jest poza obszarami ochrony uzdrowiskowej.

2.4 SZATA ROŚLINNA, FLORA I FAUNA W GRANICACH INWESTYCJI

Warunki florystyczno-faunistyczne

Teren na którym planowana jest realizacja przedmiotowej inwestycji jest ogrodzony i nosi wyraźne znamiona przekształceń antropogenicznych. Znaczną powierzchnię działek inwestycji, przede wszystkim w środkowej i południowej części, zajmują aktualnie zabudowania oraz powierzchnie utwardzone. W związku z istniejącym zagospodarowaniem terenu siedliska przyrodnicze pierwotnie tu występujące zostały przekształcone. Obecne w środkowej części działek przedsięwzięcia warunki siedliskowe sprzyjają występowaniu roślinności synantropijnej, w tym gatunków o szerokiej tolerancji siedliskowej. W miejscach wydeptywanych przeważają gatunki odporne na oddziaływania mechaniczne. Miejsca tego typu sprzyjają kształtowaniu się zbiorowisk roślinnych z rzędu *Plantaginietalia majoris* z takimi gatunkami jak na przykład życica trwała (*Lolium perenne*), wiechlina roczna (*Poa annua*) czy babka zwyczajna (*Plantago maior*). Jedynie lokalnie, w północno środkowej części działek inwestycji występują pojedyncze drzewa i krzewy.

Bujniejsza roślinność, związana z siedliskami bardziej wilgotnymi porasta w północnej części działek przedsięwzięcia. Planowana inwestycja nie obejmuje zasięgiem tego rejonu.

W związku z istniejącymi na omawianym terenie uwarunkowaniami siedliskowymi należy stwierdzić, iż na obszarze planowanej inwestycji potencjalnie występują przede wszystkim zsynantropizowane gatunki zwierząt, jak na przykład drobne gryzonie, a także zsynantropizowane gatunki ptaków powszechnie pojawiających się w rejonie ludzkich siedzib jak na przykład sroka (*Pica pica*), sikory (*Parus sp.*) i inne.

Niewątpliwie najliczniej reprezentowane są bezkręgowce w tym przede wszystkim synantropijne gatunki owadów oraz pajęczaków.

Korytarze ekologiczne

Teren przedmiotowej inwestycji znajduje się w zasięgu ornitologicznego korytarza ekologicznego o randze regionalnej „Dolina górnego biegu Pilicy (od Szczekocin po

Sokołowice)". Na południe od terenu opracowania przebiega także korytarz spójności obszarów chronionych o randze międzynarodowej „Kępina Suchy Młyn”. Na południe od granic inwestycji przebiega tędy również teriologiczny korytarz „Bory Stobrowskie – Lasy Przedborskie”.

Obszary chronione

Na terenie objętym opracowaniem nie ma żadnych obszarowych form ochrony przyrody wyznaczonych w myśl Ustawy o Ochronie Przyrody. Nie ma tu również pomników przyrody.

Najbliżej położonym obszarem chronionym jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Górnej Pilicy” (PLH 260018), którego granice przebiegają w odległości około 3 km na północny-wschód oraz 4,4 km na południowy wschód od terenu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oddaleniu o około 3,3 km na południowy-zachód od granic opracowania zlokalizowany jest Specjalny Obszar ochrony Siedlisk „Źródła Rajeczniczy” (PLH 240033). Z obszarem tym powiązany jest terytorialnie także rezerwat przyrody „Kępina”.

W odległości ok. 6,4 km na północ od terenu przedsięwzięcia znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Suchy Młyn” (PLH240016).

Ponadto na południowy-wschód od granic opracowania, w odległości około 5,5 km rozciąga się Miechowsko – Działoszycki Obszar Chronionego Krajobrazu.

2.5 POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE, MORFOLOGIA

Zgodnie z podziałem fizyczno – geograficznym Polski J. Kondrackiego omawiany teren położony jest w mezoregionie Próg Lelowski (342.13), wchodzącego w skład makroregionu Wyżyna Małopolska.

Powierzchnia terenu w obszarze objętym opracowaniem jest w zasadzie płaska, a rzedne terenu kształtują się na poziome około 259 m npm. Cały omawiany obszar wykazuje nieznaczne nachylenie w kierunku północnym do rzeki Krztyni.

Najbliższym ciekim powierzchniowym jest rzeka Krztynia przepływająca inwestycji graniczącą od strony północnej z działkami na których planowana jest niniejsza inwestycja.

Najbliższy zbiornik wód powierzchniowych położony jest w odległości około 5,5 km na południowy - zachód od granic terenu inwestycji.

2.6 BUDOWA GEOLOGICZNA

Teren lokalizacji (zał.4) projektowanej budowy stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Bonowicach, położony jest w granicy jednostki strukturalnej – monokliny śląsko-krakowskiej, zbudowanej w tym rejonie z utworów kredy i czwartorzędu.

Starsze podłoże, budują podczwartorzędowe wychodnie utworów kredy górnej (kampan), litologicznie wykształcone jako utwory węglanowe w postaci wapieni i margli. W bezpośrednim rejonie inwestycji, osady górnokredowe wykształcone są jako zwietrzeliny gliniaste wapieni i występują pod postacią gliny pylastej zwięzłej z okruchami skał węglanowych frakcji żwirowo-kamienistej. Strop utworów kredy górnej w analizowanym rejonie występuje w granicach rzędnych: 255 – 260 m n.p.m.

Zalegające na stropie kredy górnej utwory czwartorzędowe, reprezentowane są przez osady młodszego plejstocenu oraz holocenu.

W rejonie inwestycji, w kierunku na północ od rz. Krztyni, utwory młodszego plejstocenu zdominowane są przez neoplejstocénskie osady tarasów rzecznych (mady, mułki, piaski i żwiry rzeczne) i dalej – pokrywy utworów lessopodobnych, genetycznie związanych z okresem zlodowacenia północnopolskiego.

W bezpośrednim podłożu inwestycji, występują osady rzeczne najmłodszego, czwartorzędu - holocenu, w postaci mułków, piasków i żwirów rzecznych, z przewarstwieniami osadów sedymentacji organicznej – torfy, namuły, mady rzeczne. Miąższość utworów akumulacji rzecznej holocenu w podłożu inwestycji, wynosi w granicach: 2 – 3 m.

Na stropie naturalnych gruntów rodzimych, zalegają pokrywy nasypowe (antropogen), o miąższości maks. do 1 m, związane z przeprowadzoną makroniwelacją terenu dla potrzeb inwestycyjnych.

2.7 BUDOWA HYDROGEOLOGICZNA

Pod względem podziału hydrogeologicznego Polski, analizowany teren położony jest w rejonie nizinnym (XVIII), w którym wody podziemne występują w utworach czwartorzędu i kredy (zał.5).

Wody w utworach czwartorzędu związane są z aluwialnymi osadami doliny rz. Krztyni, stanowią strukturę wodonośną o typie porowym, wykształconą w piaszczysto-żwirowych utworach rzecznych holocenu. Poziom wodonośny, o zwierciadle swobodnym, znajduje się w kontakcie hydraulicznym z wodami powierzchniowymi rz. Krztyni i zasilany jest bezpośrednio infiltracją wód opadowych oraz wód rzecznych. W normalnych stanach przepływu wód w rzece, poziom wodonośny występuje na głębokości w granicach: 1 – 2 m p.p.t. a wskutek łączności hydraulicznej z wodami rzeki, może podlegać istotnym wahaniom mającym związek z czynnikami atmosferycznymi.

Wody w utworach kredy występują w wapieniach i marglach górnokredowych, stanowiących w analizowanym rejonie, główny poziom wodonośny (GPW), o znaczeniu użytkowym, o typie szczelinowo-krasowym, z poziomem wodonośnym na głębokości ok. 20 m p.p.t. i zwierciadłem naporowym, stabilizującymi się na rzędnej w granicach: 250 – 260 m n.p.m. Spływ wód podziemnych w obrębie tego poziomu następuje w kierunku północno-wschodnim – ku dolinie rz. Pilicy, a jego zasilanie odbywa się drogą bezpośredniej infiltracji opadów atmosferycznych (miejscami – także wodami rz. Krztyni) w strefach powierzchniowych wychodni skał przepuszczalnych lub infiltracji pośredniej, przez półprzepuszczalne zwietrzliny skały macierzystej podłoża.

Na tle wydzieleni obszarów głównych zbiorników wód podziemnych wymagających szczególnej ochrony, strukturę wodonośną kredy górnej w analizowany rejonie objęto zasięgiem GZWP nr 408 „Niecka Miechowska (NW)”. Inwestycja zlokalizowana jest w południowej części zbiornika, w obszarze wymagającym wysokiej ochrony (OWO). Wody zbiornika należą do klasy Ia i Ib – *wody bardzo czyste i czyste, do użytku bez uzdatniania*, a szacunkowa zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą 514 tys. m³/d, przy module zasobów 1,46 l/s*km².

2.8 CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEJ INWESTYCJI

Planowana działalność gospodarcza polegać będzie na uruchomieniu w miejscu byłego warsztatu samochodowego stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji a także segregacji powstałych elementów na części przeznaczone do ponownego użycia oraz odpady selektywnie magazynowane, a następnie przekazywane do dalszego przetwarzania podmiotom zewnętrznym. Proces technologiczny stacji demontażu pojazdów kwalifikuje się do procesu odzysku jako R12 (zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r.).

Adaptacja istniejącego terenu do projektowanego sposobu użytkowania polegać będzie na przystosowaniu omawianego terenu do celów związanych z projektowaną działalnością.

Do realizacji powyższego celu wykorzystana zostanie istniejąca infrastruktura, tj. budynek warsztatu i utwardzone place. W ramach inwestycji nie przewiduje się wyburzania istniejącego budynku, a także budowania nowych budynków. Inwestor dostosuje istniejące pomieszczenia warsztatowe oraz istniejące tereny przy budynku warsztatowym przeznaczonym do pełnienia funkcji hali demontażu do wymogów Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005r. Nr 143, poz. 1206 z późn. zmianami).

Cały teren inwestycji jest ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób postronnych. Ponadto teren jest uzbrojony, posiada dostęp do niezbędnych mediów. Powierzchnia terenu na obszarze przeznaczonym pod stację demontażu jest utwardzona.

Istniejący budynek warsztatowy przystosowany zostanie do pełnienia funkcji hali demontażu pojazdów, magazynu odpadów niebezpiecznych i magazynu wymontowanego wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia (sektory III i IV, V i VIB). Ponadto budynku wygospodarowane zostanie powierzchnia biurowa (obsługi klienta) i zaplecze socjalne. W zachodniej części działki w sąsiedztwie istniejącego budynku warsztatu przeznaczonego na halę demontażu i magazyn odpadów niebezpiecznych na powierzchni około 250 m² zaprojektowano sektory I i II tj. przyjmowania pojazdów i magazynowania pojazdów przyjętych do demontażu. Teren przeznaczony pod sektory I i II będzie uszczelniony i wyposażony w odwodnienie odprowadzające powstające tu ścieki przemysłowe do szczelnego zbiornika bezodpływowego. Ścieki będą podczyszczane w separatorze produktów ropopochodnych przed odprowadzeniem do zbiornika.

Na terenie stacji prowadzony będzie demontaż zużytych lub nienadających się do użytkowania pojazdów. W ramach działalności prowadzona będzie również segregacja powstałych odpadów i części pod kątem unieszkodliwiania, odzysku, recyklingu lub ponownego wykorzystania.

Minimalne wymagania dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji określono w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 roku (Dz. U. nr 143, poz. 1206 z późn. zm.). W zakresie projektowania i zagospodarowania terenu wymagane jest dotrzymanie następujących warunków:

- ogrodzenie terenu stacji w celu zabezpieczenia przed dostępem osób postronnych;
- wyposażenie stacji w separator substancji ropopochodnych oczyszczający powierzchnie objęte systemem odprowadzania ścieków przemysłowych;
- podzielenie terenu projektowanej stacji na sześć sektorów;
- wyznaczenie na terenie stacji pomieszczenia do przyjmowania i obsługi osób przekazujących pojazdy wycofane z eksploatacji, wyposażone w metalową szafę do przechowywania dokumentów pojazdów;
- wyposażenie stacji w wagę o skali ważenia do minimum 3,5 Mg;
- zlokalizowanie sektora przyjmowania pojazdów na utwardzonej, szczelnej powierzchni, wyposażonej w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych;
- zlokalizowanie sektora magazynowania przyjętych pojazdów na utwardzonej, szczelnej powierzchni minimum 200 m², z zachowaniem pola manewrowego, wyposażonej w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych;

- zlokalizowanie sektora usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów, w obiekcie budowlanym, posiadającym utwardzone, szczelne podłoże wyposażone w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych, zadaszenie oraz ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi;
- zlokalizowanie sektora demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia w obiekcie budowlanym, posiadającym utwardzone, szczelne podłoże wyposażone w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych;
- zlokalizowanie sektora magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia na utwardzonej, zadaszonej powierzchni;
- zlokalizowanie sektora magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów na utwardzonej powierzchni.

Pojazdy przywożone na teren stacji demontażu przyjmowane będą w sektorze nr I. sektor będzie wyposażony w wagę najazdową, na której ważone będą przyjmowane na teren stacji pojazdy.

Następnie pojazdy będą transportowane do sektora magazynowania (sektor II), gdzie będą przetrzymywane do momentu podjęcia prac demontażowych. Równocześnie w pomieszczeniu obsługi klienta przeprowadzone będą procedury formalno – prawne związane z przekazaniem dokumentów przyjmowanych na teren stacji pojazdów wycofanych z eksploatacji (rejestracja komputerowa pojazdu, unieważnienie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych oraz wystawienie zaświadczenia o demontażu pojazdów). Wszelkie dokumenty pojazdów przechowywane będą w metalowej szafie znajdującej się w punkcie obsługi klienta.

Pojazdy magazynowane będą na szczelnym placu przed budynkiem stacji demontażu w sposób zabezpieczający je przed wyciekiem płynów eksploatacyjnych.

Z sektora magazynowania pojazdy będą transportowane do budynku stacji demontażu, gdzie w sektorze usuwania elementów niebezpiecznych i płynów (sektor nr III) usuwane będą wszelkiego rodzaju płyny niezbędne do prawidłowej eksploatacji samochodów (płyny hamulcowe, oleje silnikowe, płyn chłodzących, paliwo itp.). Usuwanie olejów, płynów i paliw odbywać się będzie za pomocą wysysarek. Po napełnieniu zbiornika wysysarki płyny będą przepompowywane do odpowiednich szczelnych pojemników (beczek) przeznaczonych do magazynowania płynów. Odpady magazynowane będą do momentu ich przekazania podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na gospodarowanie odpadami. Zdemontowane zostaną również poduszki powietrzne i układy klimatyzacyjne

oraz katalizatory spalin, filtry oleju, akumulatory i kondensatory, zbiorniki z gazem oraz elementy zawierające rtęć.

Tak przygotowany pojazd następnie będzie poddawany dalszemu demontażowi w sektorze nr IV. W pierwszej kolejności wymontowane zostaną siedzenia i zdjęta zostanie tapicerka oraz inne elementy z tworzyw sztucznych oraz przedmioty wyposażenia i części przeznaczone od ponownego użytku oraz szyby. W kolejnych etapach prac demontażowych wymontowywane będą systemy oświetleniowe oraz części zawierające metale nieżelazne. Następnie prowadzony będzie demontaż instalacji elektrycznej i poszczególnych części mechanicznych pojazdów oraz zdjęte zostaną koła oraz ogumienie.

Karoserie samochodowe oraz podzespoły mechaniczne będą demontowane za pomocą typowych narzędzi ręcznych. Obecnie elementy karoserii pojazdów ze względów serwisowych są łączone głównie za pomocą połączeń skręcanych a tylko w miejscach newralgicznych są zgrzewane. Odzyskane podczas demontażu elementy karoserii i sprawne podzespoły mechaniczne oraz elektryczne będą przeznaczone do sprzedaży. Wobec tego aby element odzyskany nie uległ uszkodzeniu podstawowym narzędziem wykorzystywanym podczas demontażu będzie klucz ręczny, a jedynie w przypadku braku możliwości normalnego zdemontowania elementu (zapięzione śruby, zerwane gwinty, itp.) może być wykorzystana szlifierka kąтова.

Wszystkie wymontowane części będą na bieżąco poddawane segregacji na nadające się do ponownego użycia (części do dalszego użytkowania) i na odpady (części nienadające się do dalszego użytkowania). Z kół samochodowych ściągane będą opony, które magazynowane będą na placu obok budynku hali demontażu pojazdów. Zużyte opony magazynowane będą w stosach zabezpieczonych przed osuwaniem się, a miejsce magazynowe zostanie wyposażone w urządzenia gaśnicze.

Ostatnim etapem prac związanych z demontażem będzie rozbiórka blach i karoserii.

Wymontowane części nienadające się do ponownego użycia (odpady) będą magazynowane w sektorze nr VIA (zał.2). Wszystkie odpady zakwalifikowane jako niebezpieczne będą magazynowane w sposób zgodny z obowiązującym ustawodawstwem w wydzielonym pomieszczeniu w budynku stacji sektor VIB. Pomieszczenie to będzie zamykane i będzie zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

Na terenie projektowanej stacji demontażu pojazdów nie będą przeprowadzane jakiegokolwiek operacje związane z odfuszczeniem elementów karoserii czy zdemontowanych części mechanicznych

W ramach przeprowadzanych prac demontażowych nie będą prowadzone operacje usuwania czynnika chłodniczego z układów klimatyzacyjnych. Układ klimatyzacyjny będzie jedynie wymontowany z pojazdu i w całości przechowywany w szczelnym pojemniku na terenie zakładu do czasu przekazania go firmie zajmującej się opróżnianiem urządzeń klimatyzacyjnych z czynnika chłodzącego.

System prowadzenia pracy na terenie stacji demontażu został tak zaplanowany, by możliwie jak najskuteczniej zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem. Cały cykl związany z przyjmowaniem pojazdów oraz demontażem prowadzony będzie na terenie stacji w poszczególnych sektorach odpowiednio przygotowanych i wyposażonych do prowadzonych prac.

Wszystkie urządzenia wykorzystywane na terenie stacji będą sprawne techniczne i posiadające odpowiednie przeglądy i atesty.

Pracownicy zatrudnieni na terenie zakładu posiadać będą odpowiednie przygotowanie oraz zostaną przeszkoleni w zakresie postępowania z odpadami. Pracownicy posiadać będą również wymagane badania lekarskie oraz przeszkoleni zostaną w zakresie BHP.

Wody opadowe z terenów zagrożonych skażeniem ropopochodnymi odprowadzane będą zgodnie z projektem do zbiornika bezodpływowego. Ścieki będą odbierane w miarę potrzeb przez jednostki posiadające odpowiednie zezwolenia do prowadzenia działalności w tego typu zakresie.

W ramach inwestycji nie przewiduje się wyburzania istniejących budynków oraz nie będą budowane nowe budynki.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 28 lipca.2005 r. w sprawie wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 143, poz. 1206, z późn. zmianami) teren projektowanej stacji demontażu pojazdów podzielony zostanie na sektory:

- 1) przyjmowania pojazdów – sektor I (SI)
- 2) magazynowania przyjętych pojazdów – sektor II (SII)
- 3) usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów - sektor III (SIII)
- 4) demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia – sektor IV (SIV);
- 5) magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia – sektor V (SV);
- 6) magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów.
odpady inne niż niebezpieczne – sektor VIA (SVIA)
odpady niebezpieczne – sektor VIB (SVIB)

Sektor I - przyjmowania pojazdów

Sektor zlokalizowany zostanie w zachodniej części działki. Powierzchnia sektora zostanie uszczelniona i wyposażona w odwodnienie odprowadzające powstające tu ścieki przemysłowe do zbiornika bezodpływowego. Do sektora należeć będzie również projektowana waga najazdowa o skali ważenia do 3,5 Mg.

Dostarczone pojazdy ważone będą na wadze najazdowej a wszelkie sprawy formalne związane z przekazaniem pojazdów do stacji demontażu prowadzone będą na stanowisku przyjmowania i obsługi w pomieszczeniu biurowym. Punkt obsługi klienta wyposażony zostanie w szafę metalową służącą do przechowywania dokumentów pojazdów.

Sektor II - magazynowania przyjętych pojazdów

Teren o powierzchni min. 200 m². Nawierzchnia sektora zostanie uszczelniona i wyposażona w system odprowadzania ścieków do zbiornika bezodpływowego poprzez separator substancji ropopochodnych. Przyjęte pojazdy będą magazynowane w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych co wyklucza magazynowanie pojazdów w pozycji na boku lub na dachu..

Działanie takie ma na celu ograniczenie do minimum możliwości skażenia wód opadowych ropopochodnymi oraz innymi substancjami znajdującymi się w pojazdach

Sektor III - usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów.

Zlokalizowany w istniejącym budynku byłego warsztatu przeznaczonym na hali halę demontażu. Lokalizacja sektora wewnątrz budynku zabezpiecza przed wpływem czynników atmosferycznych. Pojazdy oraz usunięte elementy nie będą tutaj myte odtłuszczane itp. Powierzchnia hali będzie utwardzona, szczelna, wyposażona zostanie w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych. Sektor zostanie wyposażony w:

- 1. urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych**
- 2. oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów odpady:**
 - oleje (silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne),
 - paliwa, płyny eksploatacyjne (płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe),
 - akumulatory (pojemniki kwasoodporne),
 - pojemniki spełniające wymagania dla zbiorników ciśnieniowych na substancje zubożające warstwę ozonową usunięte z układów klimatyzacyjnych.
 - Stacja będzie wyposażona w urządzenie do odsysania substancji zubożających warstwę ozonową lub też każdorazowo usługa usuwania substancji zubożającej warstwę ozonową będzie zlecana firmie zewnętrznej posiadającej stosowne uprawnienia.
 - układy klimatyzacyjne
 - katalizatory spalin
 - filtry oleju
 - elementy zawierające materiały wybuchowe

- elementy zawierające rtęć
- pojemniki na wymontowane odpady kondensatorów
- sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych

Usunięte w tym sektorze zbiorniki na gaz będą niezwłocznie przekazywane do sektora VI, zgodnie z §7 ust.3 rozporządzenia Ministra Gospodarki z 2007 r (Dz. U. nr 128, poz. 892).

Sektor IV - demontażu elementów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia, w tym odpadów nadających się do recyklingu lub unieszkodliwienia

Sektor również zlokalizowany zostanie w budynku hali demontażu. Pojazdy po usunięciu płynów oraz elementów i substancji niebezpiecznych będą przetwarzane do sektora IV. Lokalizacja sektora wewnątrz budynku zabezpiecza przed wpływem czynników atmosferycznych. Powierzchnia hali jest utwardzona, szczelna, wyposażona w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych. Sektor zostanie wyposażony w pojemniki na:

- szyby hartowane,
- szyby klejone
- wyposażenie i części zawierające metale nieżelazne

Sektor V - magazynowania wymontowanego wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia

Sektor zlokalizowany w istniejącym budynku warsztatu. Części nadające się do ponownego użycia magazynowanie będą w sposób zabezpieczający je przed uszkodzeniem i uniemożliwiający ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych.

Sektor VIA - magazynowania odpadów innych niż niebezpieczne pochodzących z demontażu pojazdów

Sektor zlokalizowany zostanie po stronie wschodniej budynku hali demontażu.

Odpady magazynowane będą w boksach, kontenerach i pojemnikach. Zużyte opony zdemontowane z pojazdów magazynowane będą w wydzielonym miejscu wyposażonym w urządzenie gaśnicze

Sektor VIB - magazynowania odpadów niebezpiecznych pochodzących z demontażu pojazdów

Do tego celu wydzielone zostanie pomieszczenie w istniejącym budynku przeznaczonym na halę demontażu zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

Magazyn odpadów niebezpiecznych posiadać będzie szczelne podłoże, wyposażony zostanie w oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów odpady niebezpieczne:

- oleje (silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne),
- paliwa, płyny eksploatacyjne (płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe),
- akumulatory (pojemniki kwasoodporne),
- urządzenia wymontowane z układów klimatyzacyjnych zawierające substancje zubożające warstwę ozonową
- układy klimatyzacyjne
- katalizatory spalin
- filtry oleju
- elementy zawierające materiały wybuchowe
- elementy zawierające rtęć
- pojemniki na wymontowane odpady kondensatorów

sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych

Lokalizację poszczególnych sektorów przedstawiono na załączniku nr 2 i 3

Technologia demontażu pojazdów

Na terenie inwestycji prowadzona będzie działalność związana z demontażem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Prowadzony na przedmiotowej stacji proces polegać będzie na usuwaniu z pojazdów elementów niebezpiecznych, w tym płynów, wymontowaniu przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia lub odzysku, recyklingu albo unieszkodliwienia. Pojazdy przyjmowane na teren stacji stanowią odpad o kodzie 16 01 04* (zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy) oraz 16 01 06 (zużyte nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów). W czasie prowadzenia demontażu powyższe odpady zostają podzielone na dwie frakcje: części przeznaczone do ponownego użycia oraz odpady przeznaczone do dalszego przetworzenia przez przedsiębiorstwa zewnętrzne, posiadające odpowiednie zezwolenia, którym Wnioskodawca przekaze odpady. Po demontażu pojazdów odpady przeznaczone do dalszego przetworzenia stają się odpadami z grup 13 01, 13 02, 16 01, 16 06, 16 08.

Proces odzysku prowadzony na terenie stacji zakwalifikowany został więc jako:

1. Proces odzysku R12 Wymiana odpadów w celu poddania ich któremukolwiek z procesów wymienionych w pozycjach R1 – R11

- Zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r o odpadach (Dz. U. z 2013r poz. 21) przez przedmiotowy proces rozumie się: „Jeżeli nie istnieje inny właściwy kod R, może to obejmować procesy wstępne poprzedzające przetwarzanie wstępne odpadów, jak np. demontaż, sortowanie, kruszenie, zagęszczanie, granulacja, suszenie, rozdrabnianie, kondycjonowanie, przepakowywanie, separacja, tworzenie mieszanek lub mieszanie przed poddaniem któremukolwiek z procesów wymienionych w poz. R1 – R11

- W trakcie procesu technologicznego zachodzić będzie również odzysk odpadów polegający na przygotowaniu do ponownego użycia – termin ten definiuje Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r o odpadach jako „odzysk polegający na sprawdzaniu, czyszczeniu lub naprawie, w ramach którego produkt lub część produktów, które wcześniej stał się odpadami, są przygotowywane do tego aby mogły być ponownie wykorzystane bez jakichkolwiek innych czynności wstępnego przetwarzania”. Jednocześnie zachowując prawidłowość, iż na terenie instalacji nie będą przeprowadzane. jakiegokolwiek działania związane z odtłuszczeniem elementów pochodzących z demontażu

Pojazdy przyjmowane na teren stacji demontażu lokalizowane będą w sektorze przyjmowania pojazdów. Sektor wyposażony zostanie w wagę najazdową o skali ważenia do 3,5 Mg. Następnie przyjęte pojazdy będą transportowane do sektora magazynowania, gdzie będą przetrzymywane do momentu podjęcia prac demontażowych. Równocześnie w pomieszczeniu obsługi klienta będą przeprowadzone procedury formalno-prawne związane z przekazaniem dokumentów przyjmowanych na teren stacji pojazdów wycofanych z eksploatacji: rejestracja komputerowa pojazdu, unieważnienie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych oraz zostanie wydane zaświadczenie o demontażu pojazdu kompletnego lub niekompletnego. Wszelkie dokumenty pojazdów przechowywane będą w metalowej szafie, znajdującej się w punkcie obsługi klienta. Pojazdy magazynowane będą na utwardzonym i szczelnym podłożu, wyposażonym w system odprowadzania odcieków kierowanych do separatora substancji ropopochodnych. Pojazdy przyjęte do demontażu będą magazynowane w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych. Z sektora magazynowania pojazdy będą transportowane do hali demontażu. W pierwszej kolejności z pojazdów usuwane będą elementy i substancje niebezpieczne, w tym płyny (płyny hamulcowe, oleje silnikowe, płyn chłodzący, paliwo itp.). Ich usuwanie odbywać się będzie za pomocą wysysarek do szczelnych odpowiednio opisanych pojemników (beczek), dostosowanych do przechowywania poszczególnych rodzajów odpadów. Osuszanie pojazdów będzie przeprowadzane w warunkach zapewniających zachowanie przepisów BHP i przepisów przeciwpożarowych. Zdemontowane zostaną rów-

niez poduszki powietrzne oraz szyby, układy klimatyzacyjne i katalizatory tj. elementy zawierające substancje niebezpieczne. Następnie pojazd zostanie przekazany do sektora demontażu wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów przeznaczonych do odzysku, recyklingu lub unieszkodliwiania. W pierwszej kolejności wymontowane zostaną siedzenia i zdjęta zostanie tapicerka oraz inne elementy wykonane z tworzyw sztucznych.. W kolejnych etapach prac demontażowych wymontowywane będą systemy oświetleniowe. Następnie prowadzony będzie demontaż instalacji elektrycznej i poszczególnych części mechanicznych pojazdów oraz zdjęte zostaną koła, ogumienie i szyby. Karoserie samochodowe oraz podzespoły mechaniczne będą demontowane za pomocą podstawowych narzędzi ręcznych (kluczy, przecinaków itp.) tak, by nie zostały uszkodzone. Wszystkie wymontowane elementy będą na bieżąco segregowane na: części nadające się do ponownego użycia i na odpady przeznaczone do dalszego przetwarzania. Z kół samochodowych ściągane będą opony, które magazynowane będą na placu magazynowym w stosach obok budynku stacji demontażu (sektor VI). Miejsce magazynowe zostanie wyposażone w urządzenie gaśnicze. Ostatnim etapem prac związanych z demontażem będzie rozbiórka blach i cięcie karoserii. Wymontowane elementy nienadające się do ponownego użycia, traktowane jako odpady będą magazynowane w sektorze nr VI. Miejsca magazynowania odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed ich mieszaniami się.. Odpady zakwalifikowane jako niebezpieczne będą gromadzone w magazynie odpadów niebezpiecznych, w specjalnie wydzielonym, zamykanym, wyposażonym w szczelne podłoże na terenie sektora VIB, zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych, a także wyposażonym w urządzenie gaśnicze i sorbenty do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń. Odpady zakwalifikowane jako inne niż niebezpieczne wytworzone w ramach prowadzonej działalności magazynowane będą w odpowiednio oznaczonych pojemnikach, kontenerach bądź boksach dostosowanych do przechowywania poszczególnych rodzajów odpadów. Teren, na którym magazynowane będą odpady inne niż niebezpieczne jest utwardzony. Na terenie projektowanej stacji demontażu pojazdów nie będą przeprowadzane jakiegokolwiek operacje związane z odtłuszczaniem elementów karoserii czy zdemontowanych części mechanicznych. W ramach przeprowadzanych prac demontażowych nie będą prowadzone operacje usuwania czynnika chłodniczego z układów klimatyzacyjnych. Układ klimatyzacyjny będzie jedynie wymontowany z pojazdu i w całości przechowywany w szczelnym pojemniku na terenie zakładu do czasu przekazania go firmie zajmującej się opróżnianiem urządzeń klimatyzacyjnych z czynnika chłodzącego. Przedsiębiorstwo posiada odpowiednią liczbę zatrudnionej, wykwalifikowanej załogi, dzięki której będzie wstanie przetworzyć wnioskowany limit odpadów do przetworzenia w ciągu roku. Profil technologiczny instalacji ukierunkowany zostanie na maksymalne odzyskiwanie z odpadów przyjmowanych do przetwarzania elementów przeznac-

czonych do ponownego użycia. Pozwoli to ograniczyć wytwarzanie odpadów dzięki sprzedaży, wprowadzenia do ponownego użycia elementów pojazdów jako części zamiennych.

2.8.1 ZATRUDNIENIE, CZAS PRACY

Na terenie inwestycji zatrudnione zostaną cztery osoby. Stacja demontażu pojazdów czynna będzie przez osiem godzin dziennie, sześć dni w tygodniu.

2.8.2 OGRZEWANIE

Obiekt ogrzewany z indywidualnego źródła ciepła w postaci pieca co o mocy do 3,5 kW, zabudowanego w wydzielonym pomieszczeniu kotłowni w budynku hali demontażu w przyziemiu, opalanego węglem.

3 PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIE NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA – FAZA REALIZACJI

3.1 GOSPODARKA ODPADAMI

Realizacja inwestycji związana będzie z eksploatacją przystosowaniem istniejącej zabudowy warsztatu samochodowego oraz przylegających do niego powierzchni do pełnienia funkcji stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zgodnie z założeniami projektowymi dla realizacji powyższego celu wykonany zostanie remont istniejącego budynku oraz uszczelniona zostanie nawierzchnia placu przeznaczzonego na sektory przyjmowania i magazynowania pojazdów. Wykonana zostanie kanalizacja odprowadzająca opadowe ścieki przemysłowe z sektorów I do IV oraz wyposażona zostanie w separator substancji ropopochodnych.

Na tym etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady, w postaci:

- opakowania foliowe i plastikowe (wiadra, butelki, pojemniki) oraz pozostałe tworzywa sztuczne;
- opakowania metalowe (puszki, wiadra, pojemniki), stal zbrojeniowa i kształtowniki stalowe, odpady kabli elektroenergetycznych oraz pozostałe odpady metalowe;
- opakowania drewniane oraz pozostałe odpady drewniane (resztki desek itp. elementy);
- materiały i substancje ropopochodne (odpady: papy, lepiku, kleju, izolacji przeciw wodnych);
- materiały i substancje na bazie poliuretanu (odpady: styropianu, styroduru, pianki poliuretanowej);
- odpady budowlane (beton i elementy betonowe, elementy ceramiczne - cegły, gips i wyroby z gipsu, kleje i zaprawy na bazie cementu);
- odpady szklane (opakowania szklane, wyroby ze szkła, itp.);
- odpady bytowe (z zaplecza pracowniczego budowy).

Powstałe materiały odpadowe w wyniku prac remontowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 27 września 2001 roku w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. nr 112, poz. 1206) będą stanowiły odpad oznaczony następującym kodem:

- 17 01 03 – odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia;
- 17 01 82 – inne niewymienione odpady;
- 17 02 01 – drewno;
- 17 02 02 – szkło;

- 17 02 03 – tworzywa sztuczne;
- 17 06 04 – materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03;
- 17 08 02 – materiały konstrukcyjne zawierające gips inne niż wymienione w 17 08 01;
- 17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03;
- 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne;

Wszystkie odpady powstające w ramach realizacji inwestycji będą magazynowane w wyznaczonym miejscu w granicach terenu przedmiotowego przedsięwzięcia. Odpady będą przekazywane do odzysku bądź unieszkodliwienia firmom posiadającym odpowiednie pozwolenia.

Gleba i ziemia powstające w wyniku prowadzenia prac ziemnych związanych z budową odwodnienia placu i włączenia do kanalizacji miejskiej w całości zostaną wykorzystane do zasypania wykopów. W związku z powyższym, w myśl obowiązujących przepisów nie będą stanowiły odpadu.

3.2 ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA I KLIMAT AKUSTYCZNY

Etap budowy, będzie związany z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń, powstającą ze spalania paliw w silnikach pojazdów dostarczających materiały do wykonania prac budowlanych. Emisja zanieczyszczeń będzie znikoma ograniczona do czasu trwania prac związanych z realizacją inwestycji.

Ponadto realizacja inwestycji związana będzie z emisją hałasu. Jej źródłem będzie praca sprzętu zmechanizowanego oraz środków transportu wykorzystywanych podczas wykonywania prac adaptacyjnych. Z uwagi na położenie inwestycji na terenach przemysłowych oraz przejściowy charakter oddziaływania prac budowlanych i ograniczenie czasu pracy do godzin dziennych, można stwierdzić, że przeprowadzane prace będą miały pomijalny wpływ na klimat akustyczny terenu.

4 ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO – FAZA EKSPLOATACJI

4.1 GOSPODARKA ODPADAMI

Pojazd wycofany z eksploatacji jest odpadem, kwalifikowanym w katalogu odpadów jako odpad niebezpieczny o kodzie 16 01 04* bądź 16 01 06 odpad inny niż niebezpieczny. Działalność projektowanej stacji demontażu polegać będzie na usuwaniu z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych przekazywanych do dalszego przetwarzania podmiotom zewnętrznym oraz selektywnym demontażu przedmiotów wyposażenia na części nadające się do ponownego użycia oraz odpady przeznaczonych do dalszego przetwarzania.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 143, poz. 1206, z późn. zm.) stacja powinna być wyposażona w następujące urządzenia i pojemniki na elementy i odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne:

1. urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów;
2. oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów następujące odpady:
 - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe, ze skrzyń biegów, hydrauliczne - spełniające wymagania wynikające z przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 4 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz. U. Nr 192, poz. 1968),
 - pozostałe usunięte paliwa i płyny eksploatacyjne: płyny chłodnicze, płyny ze spryskiwaczy, płyny hamulcowe,
 - akumulatory - pojemniki wykonane z materiałów odpornych na działanie kwasów,
 - zbiorniki z gazem,
 - urządzenia wymontowane z układów klimatyzacyjnych zawierające substancje zubożające warstwę ozonową – przechowywane na terenie hali w odpowiednio oznakowanych pojemnikach spełniających wymagania dla zbiorników ciśnieniowych,
 - układy klimatyzacyjne,
 - katalizatory spalin,
 - filtry oleju,
 - zawierające materiały wybuchowe,
 - zawierające rtęć;
 - szyby hartowane, szyby klejone;

- przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.

3. pojemnik na wymontowane z pojazdów odpady kondensatorów.

Ilość powstających odpadów przyjęto orientacyjnie metodą analogii, wykorzystując doświadczenia zebrane w toku realizacji podobnych inwestycji. Wstępnie założono, że w skali roku zakład przyjmie ok. 315 Mg odpadu o kodzie 16 01 04*. Przyjmując średni ciężar pojazdu na ok. 1200 kg należy przyjąć, że będzie to około 5 pojazdów na tydzień. Pojazdy przyjęte do demontażu będą magazynowane w sektorze magazynowania przyjętych pojazdów.

W tabeli 1 przedstawiono rodzaje i ilość odpadów niebezpiecznych, jakie będą powstawały na terenie inwestycji w trakcie normalnej pracy stacji demontażu oraz proponowany sposób ich zagospodarowania.

Tabela 1. Odpady niebezpieczne

Kod	Nazwa	Ilość, Mg/rok	Sposób zagospodarowania
13 01 11*	Syntetyczne oleje hydrauliczne	0,2	Odpad wytwarzany i krótkotrwale gromadzony w sektorze III, a następnie w magazynie odpadów niebezpiecznych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 24 sierpnia 2004r w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi Magazynowanie odbywać się będzie selektywnie w szczelnych, oznakowanych i odpornych na działanie danego typu odpadu pojemnikach (beczkach). Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia w zakresie transportu i dalszego przetwarzania odpadu.
13 02 06*	Syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,4	
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające związków chlorowcoorganicznych	0,4	
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	2,0	
13 07 02*	Benzyna	0,2	Odpad wytwarzany i krótkotrwale gromadzony w sektorze III, a następnie w magazynie odpadów niebezpiecznych Magazynowanie odbywać się będzie selektywnie w szczelnych, oznakowanych i odpornych na działanie danego typu odpadu pojemnikach (beczkach). Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia w zakresie transportu i dalszego przetwarzania odpadu.
13 07 01*	Olej opałowy lub napędowy	0,1	
16 02 11*	Zużyte urządzenia zawierające freony, HCFC, HFC	0,1	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych Pojemniki odpowiednio oznaczone napisem „niebezpieczne dla warstwy ozonowej”. Odpad przekazywany do dalszego przetwarzania podmiotom zewnętrznym
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne	0,1	Odpad powstały na terenie zakładu, magazynowany w specjalistycznym, odpornym na działanie odpadu pojemniku w magazynie odpadów niebezpiecznych. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu

Kod	Nazwa	Ilość, Mg/rok	Sposób zagospodarowania
	zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)		
16 01 07*	Filtry olejowe	0,2	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 08*	Elementy zawierające rtęć	0,05	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 10*	Elementy wybuchowe (np. poduszki powietrzne)	0,05	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 13*	Płyny hamulcowe	0,3	Odpad wytwarzany i krótkotrwale gromadzony w sektorze III, a następnie w magazynie odpadów niebezpiecznych. Magazynowanie odbywać się będzie selektywnie w szczelnych, oznakowanych i odpornych na działanie danego typu odpadu pojemnikach (beczkach). Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia w zakresie transportu i dalszego przetwarzania odpadu.
16 01 14*	Płyny zapobiegające zamarzaniu zawierające substancje niebezpieczne	3,0	Odpad wytwarzany i krótkotrwale gromadzony w sektorze III, a następnie w magazynie odpadów niebezpiecznych. Magazynowanie odbywać się będzie selektywnie w szczelnych, oznakowanych i odpornych na działanie danego typu odpadu pojemnikach (beczkach). Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia w zakresie transportu i dalszego przetwarzania odpadu
16 01 09*	Elementy zawierające PCB	0,01	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	0,250	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 06 01*	Akumulatory ołowiowe	10,0	Zgodnie z ustawą z dnia 24 kwietnia 2009r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. Nr 79 poz. 666) Magazynowane selektywnie w sektorze III, a następnie w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym, pojemniku odpornym na działanie substancji zawartych w akumulatorach. Przekazywane do odzysku, w tym recyklingu, zakładowi przetwarzania zużytych baterii

Kod	Nazwa	Ilość, Mg/rok	Sposób zagospodarowania
			lub zużytych akumulatorów, posiadającemu stosowane zezwolenia
16 08 02*	Zużyte katalizatory zawierające niebezpieczne metale przejściowe lub ich niebezpieczne związki	1,0	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w magazynie odpadów niebezpiecznych w odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym pojemniku odpornym na działanie odpadu. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadu (zapełnieniu pojemnika) zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu

W tabeli 2 przedstawiono rodzaje i ilość odpadów innych niż niebezpieczne, jakie będą powstawały na terenie inwestycji w trakcie normalnej pracy stacji demontażu oraz proponowany sposób ich zagospodarowania.

Tabela 2. Odpady inne niż niebezpieczne

Kod	Nazwa	Ilość, Mg/rok	Sposób zagospodarowania
16 01 03	Zużyte opony	25,000	Odpady wytwarzany w sektorze IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w stosach zabezpieczonych przed osunięciem. Miejsce magazynowania opon winno być wyposażone w urządzenie gaśnicze. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 12	Okładziny hamulcowe inne niż wymienione w 16 01 11	1,000	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych pojemnikach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 16	Zbiorniki na gaz skroplony	1,000	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych pojemnikach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 17	Metale żelazne	200,000	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 18	Metale nieżelazne	20,0	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 19	Tworzywa sztuczne	24,0	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 20	Szkło	20,0	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 22	Inne nie wymienione elementy	5,0	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 01 99	Inne nie wymienione odpady	0,5	Odpad wytwarzany w sektorze III i IV, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź boksach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu
16 08 01	Zużyte katalizatory zawierające złoto, srebro, ren, rod, pallad, iryd lub platynę (z wyłączeniem 16 08 07)	1,0	Odpad wytwarzany w sektorze III, a następnie magazynowany w sektorze VIa w odpowiednio opisanych i zabezpieczonych kontenerach bądź pojemnikach. Po zebraniu odpowiedniej ilości odpadu zostanie on przekazany podmiotom zewnętrznym posiadającym zezwolenia na dalsze przetwarzanie odpadu

Zgodnie z Ustawą o odpadach i Ustawą Prawo ochrony środowiska Inwestor winien uzyskać zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie wytwarzania odpadów w ramach przetwarzania odpadów. Organem uprawnionym do wydawania wskazanych powyżej pozwoleń jest marszałek województwa śląskiego.

4.2 GOSPODARKA WODNO – ŚCIEKOWA

4.2.1 ZAOPATRZENIE W WODĘ

Teren przeznaczony pod realizację stacji demontażu do zabudowania byłego warsztatu samochodowego posiadającego sieci wodociągowej.

Realizacja inwestycji nie przewiduje zmian w istniejącym zaopatrzeniu w wodę. Woda tak jak dotychczas dostarczana będzie istniejącym przyłączem.

Nie przewiduje się wykorzystywania wody w projektowanym procesie technologicznym. Woda wykorzystywana będzie tylko do celów socjalno – bytowych. Węzeł sanitarny zlokalizowany jest w części socjalnej istniejącego budynku.

Obsługę punktu stacji demontażu pojazdów stanowić będą 4 osoby. W związku z tym przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8 poz. 70), że przewidywana ilość zużywanej wody do celów socjalno – bytowych wyniesie 2,88 m³/miesiąc.

4.2.2 ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW

Na terenie inwestycji powstawać będą dwa rodzaje ścieków:

- ścieki przemysłowe w postaci odcieków z sektorów I i II oraz III i IV;
- ścieki socjalno – bytowe

Ze względu na fakt, że brak jest na tym terenie sieci kanalizacyjnej ścieki powstające na terenie inwestycji odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego. Ponadto ścieki przemysłowe w postaci odcieków z sektorów I i II oraz III i IV przed odprowadzeniem do zbiornika podczyszczane będą w separatorze produktów ropopochodnych.

Ścieki przemysłowe

Powstawać będą w sektorach I i II oraz III i IV (rozdział 2.8) kierowane będą systemem odprowadzania odcieków do separatora substancji ropopochodnych skąd po podczyszczeniu kierowane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Ścieki socjalno – bytowe

Zaplecze socjalno – bytowe znajduje się w istniejącym budynku warsztatowym przeznaczonym na halę demontażu pojazdów.

Ścieki socjalno – bytowe odprowadzane z istniejącego budynku odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Ilość ścieków odprowadzanych z terenu stacji przyjmowana jest na poziomie 100 % zużycia wody. Wobec czego wyniesie ona 2,88 m³/m-c.

4.2.3 ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH

W stanie istniejącym, na terenie inwestycji brak jest zorganizowanego odprowadzenia wód deszczowych. Wody deszczowe powstające w granicach terenu objętego inwestycją w sposób naturalny wsiąkają w głąb ziemi.

Realizacja inwestycji wymaga wykonania szczelnej nawierzchni w rejonie sektora I i II, tj. miejsca przyjmowania i magazynowania przyjmowanych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wody deszczowe powstające w tej części inwestycji to wody narażone na zanieczyszczenie ropopochodnymi. Wody te traktowane będą jako ścieki przemysłowe i odprowadzane będą poprzez separator substancji ropopochodnych do bezodpływowego szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Poza ściekami przemysłowymi na terenie inwestycji powstawać będą wody deszczowe czyste powstające na powierzchni dachów budynków oraz terenów nie narażonych na zanieczyszczenie ropopochodnymi.

Zgodnie z przeprowadzonymi poniżej obliczeniami na terenie inwestycji powstawać będzie 4,05 l/s wód deszczowych czystych. Wody te tak jak dotychczas spływać będą z powierzchni dachowych i wsiąkać będą w ziemię.

4.2.3.1 OBLICZENIE ILOŚCI WÓD OPADOWYCH POWSTAJĄCYCH W GRANICACH TERENU INWESTYCJI

Maksymalna ilość wód opadowych i roztopowych spływających z terenu inwestycji

Natężenie deszczu q przyjęto dla deszczu o czasie trwania 15 minut i prawdopodobieństwie występowania $p = 5\%$ $q = 150 \text{ l/s ha}$

$$Q = q \times \varphi \times F \quad [\text{dm}^3/\text{s}]$$

gdzie :

φ – współczynnik spływu powierzchniowego zależny od gęstości zabudowy i szczelności pokrycia powierzchni zlewni,

q – przyjęto dla deszczu o czasie trwania 15 minut i prawdopodobieństwie występowania $P=5\%$ $q= 150 \text{ dm}^3/\text{s ha}$

F – powierzchnia zlewni [ha]

Powierzchnię F ustalono wg planu zagospodarowania.

Spływ z dachów:

φ – współczynnik spływu powierzchniowego zależny od gęstości zabudowy i szczelności pokrycia powierzchni zlewni; $\varphi = 0,90$

F – powierzchnia odwadniana: $F= 300 \text{ m}^2$

$$Q_1 = 150 \times 0,90 \times 300/10000 = \underline{4,05 \text{ l/s}}$$

przy założeniu miarodajnego natężenia deszczu $I = 150 \text{ l/s/ha}$ przez 15 minut.

Ilość wód deszczowych odprowadzana z powierzchni dachów wyniesie:

$$Q_1 = (7,51 \times 60) \times 15/1000 = 3,65 \text{ m}^3/15 \text{ minut}$$

Spływy z powierzchni uszczelnionych:

ϕ – współczynnik spływu powierzchniowego zależny od gęstości zabudowy
i szczelności pokrycia powierzchni zlewni; $\phi = 0,85$

F – powierzchnia odwadniana $F = 300,0 \text{ m}^2$

$$Q_2 = 150 \times 0,85 \times 300,0/10000 = \underline{3,82 \text{ l/s}}$$

przy założeniu miarodajnego natężenia deszczu $I = 150 \text{ l/s/ha}$ przez 15 minut.

Ilość wód deszczowych z powierzchni uszczelnionych wyniesie:

$$Q_2 = (3,19 \times 60) \times 15/1000 = 3,43 \text{ m}^3/15 \text{ minut}$$

Spływ z powierzchni utwardzonych:

ϕ – współczynnik spływu powierzchniowego zależny od gęstości zabudowy
i szczelności pokrycia powierzchni zlewni; $\phi = 0,60$

F – powierzchnia odwadniana: $F = 1170 \text{ m}^2$

$$Q_3 = 150 \times 0,60 \times 1170/10000 = \underline{10,5 \text{ l/s}}$$

przy założeniu miarodajnego natężenia deszczu $I = 150 \text{ l/s/ha}$ przez 15 minut.

Ilość wód deszczowych z powierzchni utwardzonych:

$$Q_3 = (10,5 \times 60) \times 15/1000 = 9,45 \text{ m}^3/15 \text{ minut}$$

Spływy z powierzchni nieutwardzonych i nieuszczelnionych:

ϕ – współczynnik spływu powierzchniowego zależny od gęstości zabudowy
i szczelności pokrycia powierzchni zlewni; $\phi = 0,1$

F – powierzchnia odwadniana $F = 220 \text{ m}^2$

$$Q_4 = 150 \times 0,1 \times 220/10000 = \underline{0,3 \text{ l/s}}$$

przy założeniu miarodajnego natężenia deszczu $I = 150 \text{ l/s/ha}$ przez 15 minut.

Ilość wód deszczowych z powierzchni nieutwardzonych i nieuszczelnionych wyniesie:

$$Q_4 = (0,3 \times 60) \times 15/1000 = 0,27 \text{ m}^3/15 \text{ minut}$$

Łącznie z omawianego terenu odprowadzonych będzie:

$$Q = Q_1 + Q_2 + Q_3 + Q_4$$

$$Q = 25,05 \text{ l/s}$$

Maksymalna, przewidywana ilość wszystkich wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu inwestycji wyniesie około **18,67 l/s** w tym wody narażone na zanieczyszczenie ropopochodnymi (wody brudne) około **3,82 l/s**.

4.3 ODDZIAŁYWANIE NA STAN CZYSTOŚCI POWIETRZA

4.3.1 KRYTERIA OCENY STANU ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA

Lista substancji zanieczyszczających i ich dopuszczalne stężenia określone zostały w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 września 2012 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 2012) oraz uzupełniona w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz.87).

Tabela 3 Dopuszczalne poziomy niektórych substancji w powietrzu dla terenu kraju

Nazwa substancji	Okres uśredniania wyników	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu
dwutlenek azotu (10102–44–0)	jedna godzina	200 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	40 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
dwutlenek siarki (7446–09–5)	jedna godzina	350 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	20 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
pył zawieszony PM10	24 godziny	50 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	40 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
tlenek węgla (630–08–0)	8 godzin	10 000 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	—

Tabela 4 Wartości odniesienia dla węglowodorów w powietrzu dla terenu kraju

Nazwa substancji	Okres uśredniania wyników	Wartości odniesienia
Węglowodory aromatyczne	jedna godzina	3 000 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	1 000 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Węglowodory aromatyczne	jedna godzina	1 000 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	rok kalendarzowy	43 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Według w/w Rozporządzenia częstość przekraczania wartości odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu dla wszystkich substancji wynosi 0,2 %, jedynie dla dwutlenku siarki wynosi 0,274% czasu w roku.

4.3.2 WARUNKI KLIMATYCZNO – METEOROLOGICZNE

Warunki klimatyczno – meteorologicznych rejonu projektowanej lokalizacji analizowanej inwestycji oparto na danych z Atlasu klimatycznego Polski.

Do czynników meteorologicznych wpływających w znaczącym stopniu na rozprzestrzenianie zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym należą: temperatura powietrza, kierunek i prędkość wiatru, oraz stany równowagi atmosfery, w jakich wiatry występują.

WARUNKI TERMICZNE

W terenie lokalizacji analizowanej inwestycji temperatura powietrza charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem, uzależnionym od pory roku, miesiąca, duże wahania występują nawet w przekroju dobowym.

Temperatura powietrza zależy w szczególności od panującej cyrkulacji atmosfery, a także położenia i warunków terenowych (wysokość nad poziomem morza, ukształtowanie podłoża, zagospodarowanie terenu).

Zgodnie z informacjami zawartymi w Atlasie klimatycznym Polski średnia – roczna temperatura z ostatnich lat obserwacji wynosi 8,5°C, (281,5 K), w tym w sezonie letnim 14,8 °C, (287,8 K), natomiast w sezonie grzewczym – 2,2°C, (275,2K).

STANY RÓWNOWAGI ATMOSFERY

Stan równowagi atmosfery opisuje pionowe ruchy powietrza. Parametr stanu równowagi jest kombinacją czynników: termicznego i dynamicznego tzn. gradientu temperatury i prędkości wiatru. Wyróżnia się 6 stanów równowagi atmosfery: silnie chwiejna, chwiejna, lekko chwiejna, obojętna, lekko stała, stała. Stan stały równowagi atmosfery charakteryzuje się znaczną ilością cisz (około 50%). Stwarza to niekorzystne warunki rozprzestrzeniania zanieczyszczeń, co prowadzi do występowania dużych stężeń zanieczyszczeń w tych stanach równowagi atmosfery. Również niekorzystne warunki rozprzestrzeniania stwierdza się w stanach 1 i 2 (równowaga silnie chwiejna i chwiejna), kiedy występują znaczne nieuporządkowane ruchy pionowe powietrza. Najkorzystniejszy rozkład zanieczyszczeń występuje w 4 stanie równowagi atmosfery (równowaga obojętna).

Wyróżnia się 6 stanów równowagi atmosfery i odpowiadających im 36 spotykanych w atmosferze kombinacji stanów równowagi i prędkości wiatru.

TOPOGRAFIA I AERODYNAMICZNA SZORSTKOŚĆ TERENU

Topografia analizowanego terenu wywiera istotny wpływ na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym.

Dla analizowanego obszaru współczynnik aerodynamicznej szorstkości terenu określa się na podstawie przedstawionych podkładów mapowych i mapy topograficznej. Czynnikiem ten uwzględniony jest w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz.87), w tak zwanym współczynniku aerodynamicznej szorstkości terenu „ z_0 ”. Wielkość tego współczynnika jest bardzo zróżnicowana i jest uzależniona od pokrycia terenu i zabudowy. W przypadku obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza dla źródeł przyjmuje się średnią wartość „ z_0 ” dla obszaru, na którym dokonywane są obliczenia.

Do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pochodzących z analizowanej inwestycji przyjęto w oparciu o wspomnianą metodykę współczynnik $z_0 = 0,5$ [m].

TŁO ZANIECZYSZCZEŃ POWIETRZA

Ogólnie, pod pojęciem zanieczyszczenia powietrza rozumie się wprowadzenie do atmosfery substancji stałych, ciekłych lub gazowych w ilościach, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zdrowie ludzi i spowodować szkody dla czynników środowiska. Tłem zanieczyszczenia powietrza dla planowanej inwestycji będą, więc substancje przenoszone przez powietrze, a pochodzące z innych źródeł emisji.

4.3.3 ŹRÓDŁA EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ DO POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na terenie inwestycji będzie kotłownia węglowa o mocy do 3,5 kW dostarczająca ciepło niezbędne do ogrzania pomieszczeń budynku stacji demontażu.

Innym źródłem zanieczyszczeń, na przedmiotowym terenie będzie ruch pojazdów po terenie inwestycji. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w niniejszym raporcie na terenie inwestycji w ciągu doby będzie demontowany jeden samochód. Przyjęto więc ruch na poziomie jeden pojazd w ciągu godziny na dobę. Przy tak założonym ruchu wielkość emisji jest zbliżona do zera. Nie przeprowadzono więc obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń z tego źródła.

OKREŚLENIE RODZAJU I ILOŚCI SUBSTANCJI WPROWADZANYCH DO POWIETRZA ZE ŹRÓDEŁ GRZEWCZYCH

Na terenie przedmiotowego zakładu źródłem zanieczyszczeń do powietrza będą procesy energetycznego spalania węgla w kotłowni budynku. Na terenie inwestycji znajduje się jedna kotłownia opalana węglem o mocy 3,5 kW, która pracować będzie jedynie w sezonie zimowym ze średnim obciążeniem na poziomie 75%.

Wielkość emisji zanieczyszczeń powstających w rezultacie spalania węgla kamiennego w kotłowni obliczono na podstawie danych technicznych kotła uzyskanych od inwestora.

Wskaźniki emisji substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z procesu energetycznego spalania węgla zostały dobrane na podstawie materiałów instruktażowych KOBIZE – Wskaźniki emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw – kotły o nominalnej mocy cieplnej do 5 MW.

Zanieczyszczenia odprowadzane będą do powietrza emitorem niezadaszonym o wysokości 10 m i średnicy 0,1 m.

Tabela 5: Wskaźniki emisji z procesu spalania węgla kamiennego — wydajność cieplna poniżej 0,5 MW

Substancja	Jednostka	Wartość
1. pył zawieszony	kg/Mg	1,0 * A ^r
2. dwutlenek siarki	kg/Mg	16 * s
3. dwutlenek azotu	kg/Mg	2,2
4. tlenek węgla	kg/Mg	45
5. dwutlenek węgla	kg/Mg	1850
6. Benzo(a)piren	kg/Mg	0,014

A^r – zawartość popiołu (15%)

Tabela 6: Parametry kotła grzewczego zasilanego paliwem stałym

Wielkość	Jednostka	Wartość
Moc cieplna	kW	3,5
Sprawność cieplna	%	70
Czas pracy w sezonie grzewczym	h/rok	4300
Współczynnik nadmiaru powietrza	—	1,2
Temperatura spalin	°C	180

Tabela 7: Parametry emitorów

Wielkość	Jednostka	Wartość
Wysokość emitora	m	10
Średnica wylotu emitora	m	0,1
Zadaszenie emitora	—	brak

Tabela 8: Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego z kotłowni węglowej o mocy 15 kW

Substancja	Maksymalna g/s	Średnia kg/h	Roczna Mg/a
Kocioł – sezon zimowy			
1. pył zawieszony PM _{2,5}	$7,03 \times 10^{-4}$	0,025	0,108
2. benzo(a)piren	$2,5 \times 10^{-6}$	$8,9 \times 10^{-5}$	$3,81 \times 10^{-4}$
3. dwutlenek azotu	$3,87 \times 10^{-4}$	0,0139	0,059
4. dwutlenek siarki	$2,81 \times 10^{-3}$	0,101	0,435
5. pył zawieszony PM ₁₀	$7,03 \times 10^{-4}$	0,025	0,108
6. tlenek węgla	$7,9 \times 10^{-3}$	0,284	1,22

Wielkość emisji pyłu zawieszonego PM_{2,5} przyjęto na poziomie równym emisji pyłu PM₁₀.

Obliczenie prędkości spalin na wylocie z emitora:

Ilość spalin przyjęto z tabeli 137-2 Poradnik Ogrzewanie i Klimatyzacja Recknagel, Sprengel, Honmann, Schramek (wydanie I).

Ilość spalin $V = 7,9 \text{ Nm}^3/\text{kg}$ paliwa

Średnie zużycie paliwa (węgla) 0,47 kg/h, w związku z czym ilość spalin wynosi $V = 3,71 \text{ Nm}^3/\text{h}$,

Przy temperaturze wylotowej spalin 180°, rzeczywista ilość spalin wynosi:

$V_{rz} = 3,715 \cdot [180 + 273] / 273 = 6,15 \text{ m}^3/\text{h}$,

Przy przekroju 0,1 m pole powierzchni przekroju wynosi 0,0078 m²,

Prędkość więc wynosi $v = 0,22 \text{ m/s}$

Prędkość graniczna wynosi $v_{gr} = h^{0,6} \cdot 0,5 = 1,6 \text{ m/s}$

4.3.4 ANALIZA ROZPRZESTRZENIANIA ZANIECZYSZCZEŃ

Założenia do obliczeń

W ramach projektowanej inwestycji wydzielono następujące źródła emisji:

- emitator punktowy E 1 – emitator kotłowni węglowej

Obliczenia wielkości stężeń i ich rozprzestrzeniania w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji przeprowadzono techniką komputerową z zastosowaniem pakietu programów „ATMOTERM”, opracowanych zgodnie z zasadami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska, w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w

powietrzu z dnia 26 stycznia 2010r (Dz. U. nr 16, poz.87 z 2010 roku). Krok siatki przyjęty do obliczeń: $\Delta X = \Delta Y = 4\text{m}$.

Obliczeń dokonano na poziomie terenu oraz na najbliższych budynkach mieszkalnych położonych w promieniu 100 m od granic terenu inwestycji.

4.3.5 Wyniki obliczeń

Zanieczyszczeniami emitowanymi do powietrza będą substancje pochodzące z procesów energetycznego spalania paliwa stałego w celach grzewczych.

Dla emitowanych zanieczyszczeń obliczono najwyższe maksymalne stężenia zanieczyszczeń na poziomie powierzchni terenu oraz na najbliższej zabudowie mieszkaniowej.

Wyniki obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu zestawiono w poniższych tabelach:

Tabela 9 Zestawienie obliczonych stężeń maksymalnych i norm zanieczyszczeń

Zanieczyszczenie	Wartości odniesieniaD1 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Stężenie maksymalne [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Częstość przekroc. [%]
pył zawieszony PM _{2,5}	–	6,289	0,00
benzo(a)piren	0,012	0,00945	0,00
dwutlenek azotu	200,0	6,91	0,00
dwutlenek siarki	350,0	50,216	0,00
pył zawieszony PM ₁₀	280,0	6,289	0,00
tlenek węgla	30 000,0	141,201	0,00

Tabela 10 Zestawienie obliczonych stężeń średniorocznych i norm zanieczyszczeń

Zanieczyszczenie	Dopuszczalne wartości Da–R [µg/m ³]	Stężenie średnioroczne [µg/m ³]
pył zawieszony PM2,5	18,0	0,236
benzo(a)piren	0,0009	0,00035
dwutlenek azotu	36,0	0,259
dwutlenek siarki	18,0	1,88
pył zawieszony	36,0	0,236
tlenek węgla	-	5,303

4.3.6 WNIOSKI

W zakresie oceny poziomów stężeń substancji zanieczyszczających powietrze, zastosowano referencyjną metodykę modelowania poziomów substancji w powietrzu i częstości przekraczania. Obliczenia wykonano stosując program komputerowy ATMOTERM. Program ten realizuje metodykę przedstawioną w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 16 poz. 87).

Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykazały, że stężenia maksymalne liczone dla: dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10 oraz tlenku węgla nie przekraczają 10% dopuszczalnego poziomu odniesienia.

Stężenia maksymalne natomiast pozostałych substancji (benzo(a)pirenu i dwutlenku siarki) nie przekraczają poziomów dopuszczalnych określony w obowiązującym ustawodawstwie, a częstość przekroczeń jest równa zero.

Zgodnie z wynikami analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń stężenia maksymalne dla dwutlenku siarki nie przekraczają 15 % wartości dopuszczalnej, natomiast benzo(a)pirenu nie przekracza 79% wartości dopuszczalnej.

Przeprowadzone obliczenia na poziomie najbliższej zabudowy mieszkaniowej również nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w obowiązującym ustawodawstwie. Wyjątek stanowi jedynie stężenie maksymalne benzo(a)pirenu, które w punkcie o współrzędnych X=192m; Y=209m przekracza dopuszczalny poziom odniesienia, dotrzymana jest jednak częstość przekroczeń i jest ona niższa od 0,2 % (wynosi 0,16%).

Stężenia średnioroczne liczone dla wszystkich emitowanych substancji nie przekraczają wartości dopuszczalnych.

Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, iż inwestycja nie będzie stanowiła uciążliwości dla terenów przyległych.

4.4 ANALIZA ODDZIAŁYWANIA AKUSTYCZNEGO

Wpływ inwestycji na środowisko akustyczne rozważano z uwzględnieniem następujących przepisów prawnych i metodycznych:

- q Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 05.07.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. Nr 120, poz. 826,
- q Instrukcja ITB nr 338/96 „Metoda określania emisji i imisji hałasu przemysłowego w środowisku”
- q „Poziom mocy akustycznej ruchomych źródeł dźwięku poruszających się ze stałą prędkością” oraz „Poziom mocy akustycznej ruchomych źródeł dźwięku poruszających się ruchem przyspieszonym lub opóźnionym” - XXVII Szkoła Zimowa Zwalczania Zagrożeń Wibroakustycznych Gliwice – Ustroń, 1999 r.

Ochrona akustyczna terenów

Konieczność ochrony akustycznej terenów wynika z przepisów:

- q Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 05.07.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. Nr 120, poz. 826,

Dla terenu inwestycji oraz terenów sąsiednich nie uchwalono planu zagospodarowania przestrzennego. Na terenach bezpośrednio sąsiadujących z terenem inwestycji brak jest obiektów mogących podlegać ochronie akustycznej.

Najbliżej położonymi obiektami chronionymi akustycznie jest zabudowa typu zagrodowego położona po stronie zachodniej w odległości około 30 m od terenu inwestycji.

Jako poziom dopuszczalny imisji hałasu dla w/w zabudowy przyjęto wartości podane w załączniku nr 1 do cytowanego rozporządzenia:

dla zabudowy zagrodowej

dla pory dnia	(od 6 ⁰⁰ do 22 ⁰⁰)	55	dB,
dla pory nocy	(od 22 ⁰⁰ do 6 ⁰⁰)	45	dB,

Obliczenia akustyczne wykonano w celu przedstawienia zasięgu oddziaływania akustycznego inwestycji oraz sprawdzenia czy wpłynie ona znacząco na zmianę klimatu akustycznego wokół inwestycji oraz budynków mieszkalnych położonych po stronie północnej.

Inwestycja będzie pracować tylko w porze dziennej wobec czego obliczenia wykonano dla pory dziennej.

Obecny stan środowiska akustycznego

Na podstawie przeprowadzonej wizji terenowej wynika, że tło jest kształtowane głównie przez ruch kołowy na drodze krajowej nr 78 przebiegającej po stronie południowej.

Metodyka obliczeń rozprzestrzeniania hałasu w środowisku

Rozprzestrzenianie hałasu z inwestycji obliczono z wykorzystaniem programu komputerowego, działającego zgodnie z instrukcją ITB 338. Program ten oblicza poziom dźwięku w postaci wartości występujących w zadanych punktach pomiarowych lub w postaci izolinii równego poziomu dźwięku prezentowanych na mapie hałasu. W trakcie obliczeń jest uwzględniane tłumienie dźwięku przez powietrze, przez pasy zieleni, spadek poziomu dźwięku wraz z odległością od źródła hałasu, występowanie przeszkód - ekranów pomiędzy źródłem hałasu, a punktem recepcyjnym, ugięcie fal dźwiękowych na krawędziach ekranów. W przypadku emitowania hałasu ze źródeł znajdujących się wewnątrz budynków uwzględniana jest izolacyjność akustyczna tychże budynków oraz występowanie w nich elementów o innej izolacyjności akustycznej - okien, bram, drzwi itp.

Źródła dźwięku

Źródłem emisji hałasu będą pojazdy poruszające się po terenie inwestycji oraz moment ustawiania pojazdów niezdolnych do samodzielnego poruszania się na placu magazynowym.

Ze względu na charakterystykę źródeł dźwięku wyróżniono na terenie przedmiotowej inwestycji następujące źródła:

- ruchome – tory poruszania się pojazdów po terenie zakładu
- punktowe – plac magazynowy, operacja startu i hamowania na wadze najazdowej w sektorze przyjmowania pojazdów.
- kubaturowe – hala demontażu

Źródła ruchome

Źródła ruchome reprezentują tory poruszania się pojazdów po terenie inwestycji.

Zasady tworzenia zastępczych, punktowych źródeł dźwięku, reprezentujących źródła liniowe są zgodne z wytycznymi instrukcji ITB 338. Poziom mocy akustycznej pojazdów poruszających się po terenie stacji i parkingu obliczono zgodnie z metodyką ITB 338. Poziomy mocy akustycznej pojazdów poruszających się po terenie inwestycji przyjęto na podstawie wydawnictwa Politechniki Śląskiej pt.: „Poziom mocy akustycznej ruchomych źródeł hałasu poruszających się ze stałą prędkością” oraz „Poziom mocy akustycznej ruchomych źródeł hałasu poruszających się ruchem przyspieszonym lub opóźnionym”.

W tabeli poniżej poziomy mocy akustycznej pojazdów samochodowych przyjęte na podstawie w/w wydawnictwa.

Tabela 11 poziomy mocy akustycznej pojazdów samochodowych

Manewr	Pojazdy osobowe	pojazdy ciężarowe
start	85,8 dB	100,8 dB
hamowanie	79,4 dB	94,0 dB
jazda	82,0 dB	96,5 dB

Przyjęto do obliczeń hałas emitowany w czasie ośmiu najniekorzystniejszych godzin odniesienia pory dziennej przez 2 pojazd ciężarowy i 10 pojazdów osobowych.

W obliczeniach uwzględniono wykorzystanie wózka widłowego do transportu pojazdów niezdolnych do samodzielnego poruszania się na plac magazynowy.

Przyjęto katalogowy poziom mocy akustycznej wózków widłowych wynoszący 79 dB.

Plac magazynowania pojazdów.

Plac magazynowania pojazdów będzie źródłem emisji hałasu tylko w momencie ustawiania pojazdów niezdolnych do samodzielnego poruszania się przez wózek widłowy.

Na podstawie pomiarów własnych przeprowadzanych na terenie inwestycji o podobnym przeznaczeniu przyjęto do obliczeń poziom hałasu 82 dB.

Waga

Waga będzie źródłem emisji hałasu związanym z operacją startu i hamowania.

Na podstawie pomiarów własnych przeprowadzanych na terenie inwestycji o podobnym przeznaczeniu przyjęto do obliczeń poziom hałasu 73,8 dB.

Źródło kubaturowe – hala demontażu

Hałas emitowany z tego źródła związany będzie z wszelkimi czynnościami wykonywanymi podczas demontażu pojazdu oraz wykorzystywanymi do tego celu narzędziami.

Na podstawie pomiarów własnych przeprowadzanych na terenie inwestycji o podobnym przeznaczeniu przyjęto do obliczeń poziom hałasu 85 dB

Podsumowanie

Wyniki obliczeń wykazały, że realizacja inwestycji nie pogorszy znacząco obecnego stanu klimatu akustycznego. Obliczenia wykonane przy założeniu tła zerowego w punktach usytuowanych na zabudowie po stronie zachodniej pokazują, że poziom hałasu nie przekroczy 44,0 dB w porze dziennej.

Biorąc pod uwagę akustyczny stan klimatu akustycznego można stwierdzić, że inwestycja będzie niewyróżniana z tła akustycznego.

Graficzne przedstawienie wyników oraz wydruki danych i wyników obliczeń analizy akustycznej znajdują się w zał. 6

4.5 WPŁYW NA POZOSTAŁE ELEMENTY ŚRODOWISKA

4.5.1 ODDZIAŁYWANIE NA LUDZI

Przedmiotowa inwestycja, polega na realizacji przedsięwzięcia polegającego na przystosowaniu terenu mieszkaniową byłego warsztatu samochodowego do pełnienia funkcji stacji demontażu pojazdów zużytych lub wycofanych z eksploatacji. Teren inwestycji zlokalizowany został na obszarze zainwestowanym, który nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie ma terenów ani obiektów które podlegałyby ochronie przed oddziaływaniem inwestycji. Najbliższy budynek mieszkalny to budynek położony po stronie zachodniej w odległości około 30 m oraz zabudowa po stronie północnej w odległości około 180 - 200 m od terenu inwestycji.

Zgodnie z założeniami projektowymi dla potrzeb inwestycji wykorzystany zostanie istniejący budynek i uzbrojenie terenu. Prace budowlane związane będą jedynie z adaptacją istniejącego budynku na potrzeby prowadzenia projektowanej działalności. Wykonane zostaną również niezbędne prace związane z przystosowaniem istniejących nawierzchni do możliwości przyjmowania i magazynowania pojazdów wyłączonych z eksploatacji.

Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji jak i późniejsza działalność inwestycji odbywać się będzie w granicach projektowanego zakładu. Wjazd i wyjazd prowadzony będzie istniejącym wjazdem tj. od strony południowej z drogi krajowej nr 78. Nie przewiduje się w związku z realizacją inwestycji wprowadzania zmian do istniejącego układu komunikacyjnego.

Technologia demontażu pojazdów nie będzie powodować emisji zanieczyszczeń do powietrza. Budynki będą ogrzewane w okresie zimowym za pomocą kotła węglowego, emisja zanieczyszczeń nie spowoduje przekroczeń stężeń dopuszczalnych na terenach chronionych

Stacja demontażu będzie źródłem hałasu powodowanego używaniem narzędzi mechanicznych, transportem odpadów do pojemników oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu ograniczenia zasięgu oddziaływania hałasu powodowanego pracami demontażowymi wszelkie prace związane demontażem pojazdów należy wykonywać wewnątrz hali.

Spełnienie założeń przyjętych do projektu inwestycji spowoduje, że działalność punktu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będzie miała negatywnego wpływu na interesy osób trzecich.

4.5.2 WPŁYW NA ŚWIAT ROŚLINNY, ZWIERZĘCY, GRZYBY I SIEDLISKA PRZYRODNICZE W TYM OBSZAR NATURA 2000

Teren przeznaczony pod inwestycję jest już zagospodarowany. Brak jest powierzchni biologicznie czynnych wobec czego realizacja projektowanej inwestycji nie będzie się wiązała z usuwaniem zieleni czy też wycinki zieleni wysokiej na rzecz utworzenia powierzchni utwardzonych.

W trakcie realizacji inwestycji potencjalnie występujące tu zwierzęta kręgowce i szybko poruszające się bezkręgowce zostaną wyparte na tereny przyległe.

Potencjalna emisja hałasu na etapie budowy i eksploatacji może spowodować, iż gatunki bardziej wrażliwe na zmianę warunków akustycznych przeniosą się w rejony pozostające poza zasięgiem oddziaływania hałasu. Jednakże z uwagi na lokalizację przedmiotowego terenu w sąsiedztwie terenów już zagospodarowanych należy stwierdzić, iż oddziaływania tego typu już tu występują, a zwierzęta potencjalnie odwiedzające przedmiotowy teren są już przyzwyczajone w pewnym stopniu do hałasu.

Do najbliższej położonym obszarem chronionym jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Górnej Pilicy” (PLH 260018), którego granice przebiegają w odległości około 3 km na północny-wschód oraz 4,4 km na południowy wschód od terenu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oddaleniu o około 3,3 km na południowy-zachód od granic opracowania zlokalizowany jest Specjalny Obszar ochrony Siedlisk „Źródła Rajeczniczy” (PLH 240033). Z obszarem tym powiązany jest terytorialnie także rezerwat przyrody „Kępina”.

W odległości ok. 6,4 km na północ od terenu przedsięwzięcia znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Suchy Młyn” (PLH240016).

Z uwagi na odległości dzielące teren planowanego przedsięwzięcia od obszarów chronionych, a także na charakter inwestycji i charakter jej najbliższego otoczenia (tereny zagospodarowane) można stwierdzić, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie oddziaływać na wspomniane obszary chronione, ani na siedliska i gatunki dla ochrony których zostały ustanowione.

Realizacja przedsięwzięcia objętego niniejszym opracowaniem nie wpłynie również na możliwości migracji i żerowania awifauny w obrębie przestanku pośredniego dla migracji awifauny, w zasięgu którego zlokalizowany jest teren inwestycji.

4.5.3 ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE

Przyjęte rozwiązania odnośnie gospodarki wodno – ściekowej zapewniają, że w fazie eksploatacji inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla wód powierzchniowych, gdyż :

- Wody deszczowe i roztopowe z sektorów I i II odprowadzane będą do inwestycji szczelnego zbiornika bezodpływowego. Przed wprowadzeniem do zbiornika, wody z tych sektorów podczyszczane będą w separatorze produktów ropopochodnych.
- Pracownicy stacji demontażu pojazdów korzystać będą z zaplecza sanitarnego i socjalnego znajdującego się w obsługi budynku socjalno - biurowym. Ścieki socjalno – bytowe odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego.
- Odcieki (ścieki przemysłowe) z sektorów III i IV kierowane będą systemem odprowadzania odcieków do separatora substancji ropopochodnych skąd po podczyszczeniu kierowane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego.
- W razie awaryjnego rozlania się paliwa zastosowane zostaną sorbenty.

Łącznie wszystkie wymienione rozwiązania pozwolą na maksymalne ograniczenie uciążliwości inwestycji na środowisko.

4.5.4 ODDZIAŁYWANIE NA GLEBĘ, WODY PODZIEMNE

Standardowe zabezpieczenia przed wypływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo – wodne, które zostały przyjęte w założeniach projektowych to:

- utwardzone i szczelne nawierzchnie na stanowiskach przyjmowania, magazynowania i demontażu pojazdów,
- szczelne pojemniki do gromadzenia elementów i odpadów niebezpiecznych zabezpieczające przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu,
- podczyszczanie wód opadowych w separatorze produktów ropopochodnych przed wprowadzeniem do kanalizacji miejskiej,
- ścieki socjalno – bytowe odprowadzane są do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Projektowane zabezpieczenia stanowią wystarczające zabezpieczenie dla środowiska gruntowo - wodnego.

4.5.5 ODDZIAŁYWANIE NA DOPRA MATERIAŁNE, ZABYTKI I KRAJOBRAZ KULTUROWY, OBJĘTE ISTNIEJĄCĄ DOKUMENTACJĄ, A W SZCZEGÓLNOŚCI REJESTREM ZABYTKÓW

Na przedmiotowym terenie oraz w zasięgu oddziaływania projektowanej inwestycji nie występują żadne dobra materialne, zabytki a także elementy dziedzictwa i krajobraz

kulturowy mogące podlegać ochronie lub podlegające ochronie, na które planowana inwestycja mogłaby mieć wpływ.

4.5.6 ODDZIAŁYWANIE NA WARUNKI KLIMATYCZNO - METEOROLOGICZNE I KRAJOBRAZ

Planowana inwestycja nie będzie stanowiła źródła ciepła, wilgoci ani też nie będzie powodować zakłóceń w ruchu powietrza w związku, z czym nie będzie miała wpływu na warunki klimatyczno – meteorologiczne na tym terenie.

Przedmiotowy teren nie posiada znaczących walorów krajobrazowych. Postronie południowej przebiega droga krajowa nr 78. Inwestycja nie wymaga usunięcia zieleni wysokiej oraz nie będą przeprowadzane wyburzenia czy budowa nowych obiektów kubaturowych. W związku z powyższym realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe analizowanego obszaru.

4.6 PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA PLANOWEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCE BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Raport opracowany dla przedmiotowego przedsięwzięcia został oparty na zbiorze danych od inwestora oraz informacji zebranych podczas wizji lokalnej w terenie.

W opracowaniu przyjęto metodę prostego prognozowania wynikowego, polegającą na ocenie planowanego rozwiązania i analizie możliwego wpływu obiektu na otaczające środowisko.

Tabela 12 Macierz wpływu inwestycji na środowisko

Oddziaływanie	Istnienie przedsięwzięcia (zajęcie powierzchni ziemi)	Wykorzystanie zasobów środowiska (pobór wody)	Emisja				
			Wody opadowe	Ścieki soc.-byt.	Powietrze	Hałas	odpady
Bezpośrednie	+	-	-	-	+	+	-
Pośrednie	-	+	+	+	-	-	+
Wtórne	-	-	-	-	-	-	-
Skumulowane	-	-	-	-	-	-	-
Krótkoterminowe	-	-	-	-	-	-	-
Średnioterminowe	-	-	-	-	-	-	-
Długoterminowe	+	-	-	-	+	-	+
Stałe	+	-	-	-	-	+	+
Chwilowe	-	+	-	-	-	-	+

Na podstawie analizy przedstawionej w tabeli, można stwierdzić, że istnienie przedsięwzięcia w postaci punktu przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji nie spowoduje znaczących oddziaływań na poszczególne elementy środowiska.

W przypadku emisji hałasu do środowiska wystąpią jedynie oddziaływania miejscowe i bezpośrednie. Emisja hałasu polega na emisji energii, której oddziaływanie jest miejscowe i nie wywołuje negatywnych skutków dla środowiska.

W przypadku ścieków sanitarnych oraz opadowych występuje oddziaływanie pośrednie. Ścieki odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego, skąd w miarę potrzeb przekazywane będą do oczyszczalni ścieków i nie będą powodować zanieczyszczenia wód gruntowych i ziemi.

Pobór wody z wodociągu oddziaływać będzie na środowisko pośrednio poprzez zwiększenie poboru wody z warstwy wodonośnej w ujęciu wody dla wodociągu. Będzie to oddziaływanie chwilowe i minimalne – pobór jest nieciągły, podczas poszczególnych zmian pracy stacji demontażu.

Zajęcie powierzchni ziemi będzie miało charakter stały i będzie to oddziaływanie bezpośrednie.

Oddziaływanie inwestycji w przypadku odpadów będzie miało charakter pośredni, długoterminowy i stały.

4.7 POWAŻNE AWARIE

Zgodnie z art. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska pojęcie poważna awaria przemysłowa definiowana jako: "... jest to zdarzenie, w szczególności pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, lub środowiska, lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem".

Biorąc pod uwagę zakres działalności oraz przewidywaną ilość substancji niebezpiecznych powstających na terenie projektowanej stacji demontażu pojazdów nie można zaliczyć jej *do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej* (Rozporządzenie Ministra Gospodarki Dz. U. Nr. 58, poz 535 z 2002 r.).

4.8 SPOSOBY OGRANICZENIA UJEMNEGO WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Rodzaj działalności oraz rozwiązania technologiczne stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ograniczające negatywny wpływ inwestycji na środowisko, zostały szczegółowo omówione w poszczególnych rozdziałach niniejszego opracowania dotyczących wpływu inwestycji na różne elementy środowiska.

Najistotniejszymi elementami ograniczającymi negatywny wpływ stacji demontażu pojazdów na środowisko będą:

- szczelne nawierzchnie sektorów I i II na których będą przyjmowane i magazynowane pojazdy oraz III i IV, na których będą demontowane pojazdy, co po-

zwoli przy ewentualnych wyciekach płynów uniknąć ich przedostawania się do gruntu

- odpowiednie gromadzenie odpadów, a przede wszystkim odpadów niebezpiecznych w szczególności zużyte sorbenty oraz przepracowane płyny i oleje z rozbieranych samochodów,
- podczyszczanie opadowych ścieków przemysłowych spływających z sektorów I i II oraz ścieków sektorów III i IV w separatorze produktów ropopochodnych przed odprowadzeniem do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Łącznie wszystkie wymienione rozwiązania pozwolą na maksymalne ograniczenie uciążliwości inwestycji na środowisko.

4.8.1 LOKALNY MONITORING

Nie przewiduje się prowadzenia lokalnego monitoringu z zakresu emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu, wód powierzchniowych i podziemnych dla projektowanej inwestycji.

4.9 OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Zgodnie z zapisem art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 62, poz. 627), inwestycja nie kwalifikuje się do inwestycji, dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając charakter projektowanej inwestycji jak również fakt, iż uciążliwości związane z prowadzeniem działalności gospodarczej na jej terenie, nie obejmują swym zasięgiem obiektów chronionych, nie istnieje potrzeba wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowej inwestycji.

4.10 Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem

Inwestycja realizowana będzie na terenie i w budynku byłego warsztatu samochodowego. Dla terenu przeznaczony pod inwestycję oraz okolicznych terenów sąsiednich nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa to zabudowa zagrodowa położone po zachodniej stronie terenu inwestycji w odległości około 30m oraz po stronie północnej w odległości około 180 – 200 m.

Największy wpływ inwestycji na obecny stan środowiska związany będzie z emisją hałasu. Zgodnie z przeprowadzaną w niniejszym raporcie analizą oddziaływania akustycznego działalność demontażu stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych wielkości dla budynków mieszkalnych po stronie zachodniej i północnej określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. Nr 120, poz. 826.

Analiza przyjętych rozwiązań projektowych w tym zabezpieczeń środowiska gruntowo – wodnego oraz gospodarki odpadami wykazała, że projektowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska.

Mając na uwadze powyższe można stwierdzić, że projektowana inwestycja nie wpłynie znacząco na warunki życia ludzi mieszkających w pobliżu terenu lokalizacji stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Projektowany obiekt nie będzie miał również wpływu na obszary chronione, a także nie będzie znacząco wpływał na walory krajobrazowe okolicy.

Reasumując inwestycja nie będzie źródłem potencjalnych konfliktów społecznych.

5 ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO NA ETAPIE LIKWIDACJI

Na etapie ewentualnej likwidacji stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie głównie źródłem emisji hałasu oraz odpadów.

Faza likwidacji będzie związana bądź z przeznaczeniem obiektów pod inną działalność lub z likwidacją obiektów wykorzystywanych do demontażu pojazdów i magazynowania odpadów.

W przypadku likwidacji niezbędne będą:

- wykonanie badań stopnia zanieczyszczenia środowiska gruntowego zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem (celem stwierdzenia czy nie doszło do zanieczyszczenia środowiska gruntowego w związku z prowadzoną działalnością)
- zagospodarowanie terenu, zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego.

Oddziaływanie na tym etapie będzie krótkotrwałe i nie wpłynie na stan środowiska w tym terenie.

Etap likwidacji związany będzie przede wszystkim z przekazaniem zmagazynowanych na terenie inwestycji odpadów odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia określone w prawie zezwolenia. W dalszej kolejności likwidacji ulegną wszystkie urządzenia wykorzystywane do demontażu lub zostaną odsprzedane firmie podejmującej analogiczną działalność. Teren działki zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu sprzed realizacji inwestycji. Takie postępowanie ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko, które miałyby miejsce w przypadku pozostawienia obiektu bez nadzoru do tzw. śmierci technicznej.

W związku z powyższym głównym źródłem odpadów na tym etapie (poza odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów) będą prace rozbiórkowe oraz odpady z procesów ubocznych (np. bytowania człowieka itp.)

- 13 05 08 Mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów
w separatorach (odpad niebezpieczny)
- 15 02 02 Sorbenty (odpad niebezpieczny)
- 16 02 13 Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne
niż wymienione w 160209 do 160212
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
- 17 01 03 Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposa-
żenia
- 17 01 81 Odpady z remontów i przebudowy dróg
- 17 04 07 Mieszanina metali

Oddziaływanie na środowisko na etapie likwidacji będzie krótkotrwałe i ustąpi po zakoń-
czeniu prac likwidacyjnych. Likwidacja nie będzie miała negatywnego oddziaływania na
środowisko, jeżeli wszystkie prace zostaną przeprowadzone przy jednoczesnym zabezpie-
czeniu środowiska gruntowo - wodnego. Ważne jest, więc aby nie stawiać poszczególnych
elementów instalacji na niezabezpieczonym podłożu gruntowym.

6 OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW

6.1 WARIANT LOKALIZACYJNY

W przypadku przeprowadzonej analizy dotyczącej lokalizacji inwestycji przyjęto że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie wykorzystanie istniejącej zabudowy byłego warsztatu samochodowego której właścicielem jest Inwestor.

Teren inwestycji znajduje się w zasięgu istniejących ciągów komunikacyjnych, za pomocą których działka jest skomunikowana z układem komunikacyjnym kraju.

Duży wpływ na wybór niniejszej lokalizacji miało również położenie w stosunku do terenów zwartej zabudowy na której położone są budynki mieszkalne (zabudowa zagrodowa). Najbliżej położona zabudowa tego typu położona jest w odległości około 180 - 200 m. Inwestycja sąsiaduje natomiast bezpośrednio z zabudową typu zagrodowego od strony zachodniej gdzie budynek mieszkalny położony jest w odległości około 30 m od terenu inwestycji. Przeprowadzone obliczenia oddziaływania inwestycji wykazały, że nie będzie ona miała znaczącego wpływu na najbliższą położoną zabudowę mieszkalną.

Nie występują tu zbiorowiska chronione bądź rzadkie. Mało atrakcyjne uwarunkowania siedliskowe nie sprzyjają występowaniu rzadkich i cennych gatunków zwierząt.

W związku z powyższym odrzucono inne rozwiązanie lokalizacyjne między innymi polegające na zakupie terenu pod realizację inwestycji. W tym przypadku oprócz warunków ekonomicznych zachodziło niebezpieczeństwo, że realizacja na innym terenie może być związana z likwidacją zieleni oraz siedlisk zwierząt w tym siedlisk zwierząt chronionych.

Na terenie tym istnieje już zabudowa, która może po wykonaniu prac remontowych pełnić funkcję stacji demontażu.

Mając na uwadze przytoczone powyżej położenie przedmiotowego terenu należy uznać, że wybrany do realizacji wariant lokalizacyjny będzie w tym przypadku rozwiązaniem najlepszym oraz nie brano pod uwagę innej lokalizacji inwestycji.

6.2 WARIANT NAJKORZYSTNIEJSZY DLA ŚRODOWISKA

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia opracowana została koncepcja zagospodarowania terenu, która uwzględnia wszelkie wymagania określone dla takiej inwestycji w obowiązującym ustawodawstwie.

Przedsięwzięcie posiadać będzie zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego w postaci szczelnej kanalizacji odprowadzającej ścieki opadowe i ścieki sanitarne do kanalizacji miejskiej.

Teren stacji demontażu zabezpieczony zostanie przed dostępem osób trzecich.

Zastosowane urządzenia pozwalają ograniczyć oddziaływania przedsięwzięcia do granic działki, na której położona będzie projektowana inwestycja.

Inwestycja nie będzie związana z zajęciem nowych terenów, a realizowana będzie na terenie zainwestowanym. Nie przewiduje się w związku z realizacją inwestycji wycinki zieleni czy likwidacji terenów zielonych.

Teren inwestycji znajduje się w zasięgu istniejących ciągów komunikacyjnych samochodowych, za pomocą których działka jest skomunikowana z układem komunikacyjnym kraju. Nie zachodzi zatem potrzeba przeznaczania nowych terenów pod inwestycje związane z połączeniem komunikacyjnym.

Przyjęte na terenie projektowanej stacji demontażu rozwiązania i zabezpieczenia środowiska sprawiają, iż wariant zaproponowany przez inwestora i omówiony w niniejszym raporcie jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

6.3 WARIANT PROPONOWANY PRZEZ INWESTORA

Szczegółowe rozwiązania w zakresie projektowanego zagospodarowania terenu oraz prowadzonych procesów technologicznych na terenie inwestycji zostały omówione w poprzednich punktach niniejszego raportu. Przeprowadzona analiza założeń projektowych wraz z wprowadzonymi rozwiązaniami ograniczającymi oddziaływanie inwestycji na środowisko wykazała, że inwestycja nie będzie stanowiła uciążliwości dla poszczególnych elementów środowiska.

I tak dla zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego przyjęto rozwiązania w zakresie gospodarki wodno – ściekowej przewidujące odprowadzenie ścieków opadowych z miejsc narażonych na skażenie ropopochodnymi do separatora substancji ropopochodnych skąd po podczyszczeniu odprowadzane będą do kanalizacji miejskiej. Ścieki socjalno – bytowe odprowadzane są do kanalizacji miejskiej.

Wykonanie szczelnych nawierzchni sektora przyjmowania pojazdów, magazynowania przyjętych pojazdów oraz wewnątrz hali demontażu i pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych również stanowi zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego np. w przypadku awaryjnego rozlania się substancji ropopochodnych.

Eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z emisją hałasu do środowiska. Przeprowadzone na potrzeby niniejszego raportu obliczenia wykazały, że inwestycja nie będzie stanowić uciążliwości dla najbliższej położonych, na których położone są budynki mieszkalne.

Powyższe dowodzi, iż wszelkie oddziaływania związane z eksploatacją projektowanej inwestycji ograniczone będą do terenu zainwestowanej działki. Przedsięwzięcie nie wymaga prowadzenia monitoringu zarówno emisji hałasu, jak i powietrza.

Biorąc pod uwagę brak oddziaływań inwestycji poza granice zainwestowania można stwierdzić, że wariant przyjęty przez Inwestora jest wariantem korzystnym dla środowiska.

6.4 RACJONALNY WARIANT ALTERNATYWNY

Z punktu widzenia Inwestora przyjęte w projekcie rozwiązania, które zostały przedstawione w niniejszym raporcie są optymalne zarówno pod względem ekologicznym jak i ekonomicznym.

Jako alternatywę dla przedstawionych w raporcie rozwiązań analizie można było rozpatrywać inne miejsce lokalizacji inwestycji. Koncepcja ta jednak upadła głównie ze względów ekonomicznych i ekologicznych. Zakup nowej działki w przypadku gdy Inwestor dysponuje już działką na której znajdują się zabudowania, które mogą pełnić funkcję stacji demontażu po przeprowadzeniu prac remontowych wewnątrz budynku bez prowadzenia wyburzeń czy dobudowy jakichkolwiek dodatkowych obiektów kubaturowych znacznie podniósłby koszty realizacji inwestycji.

Pod względem ekologicznym lokalizacja inwestycji w innym miejscu może być związana z potencjalną likwidacją terenów zielonych (wycinka zieleni niskiej i wysokiej), co może mieć wpływ również na likwidację istniejących w tym miejscu siedlisk zwierząt w tym również zwierząt chronionych

6.5 OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

W przypadku zastosowania wariantu polegającego na nie podejmowaniu działań związanych z uruchomieniem przedmiotowej inwestycji nie zmieni się stan środowiska na omawianym obszarze.

Należy jednak zwrócić uwagę, iż teren przeznaczony pod projektowaną inwestycję położony jest na terenach zainwestowanych. Powierzchnia terenu została już w tym miejscu przekształcona. Występująca na tym terenie roślinność to głównie dziko rosnąca zieleń niska głównie trawy. Teren ten w stanie istniejącym ze względu na jego obecne przeznaczenie i zagospodarowanie nie sprzyja również powstawaniu jakichkolwiek siedlisk dla zwierząt.

Nie podejmowanie realizacji inwestycji nie przyczyni się więc do poprawy środowiska w omawianym terenie.

W związku z powyższym można stwierdzić, że nie podejmowanie realizacji inwestycji na tym terenie nie jest najkorzystniejsze dla środowiska.

6.6 Osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza w kontekście wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej

Zgodnie z art. 4 pkt.1b (i) Dyrektywy 2000/60/WE „Państwa Członkowskie wdrażają działania niezbędne dla zapobiegania dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i zapobiegania pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych...”. Przedmiotowa stacja demontażu znajduje się w zlewni rzeki Krztyni stanowiącej Jednolitą Część Wód o kodzie europejskim PLRW2000224254149 (Krztynia od Białki do ujścia).

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do Planu Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły opisywana JCW ma status naturalnej części wód, a stan wód na tym odcinku jest dobry, a derogacja jest zagrożona

Zgodnie z informacją przedstawioną w raporcie na przedmiotowej inwestycji zostaną zastosowane zabezpieczenia ograniczające możliwość zanieczyszczenia środowiska wodnego. Na terenie inwestycji wykonane zostaną szczelne nawierzchnie utwardzone, a demontaż pojazdów i magazynowanie odpadów niebezpiecznych prowadzone będzie wewnątrz hali demontażu na szczelnych powierzchniach utwardzonych.

Ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do zbiornika bezodpływowego. Wody opadowe i roztopowe tzw. „brudne” (zbierane z miejsc narażonych na zanieczyszczenie) ujmowane będą szczelną kanalizacją deszczową i odprowadzane będą do szczelnego zbiornika bezodpływowego. Przed odprowadzeniem do zbiornika wody podczyszczane będą w separatorze substancji ropopochodnych.

Mając na uwadze powyższe można więc stwierdzić, że inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły w kontekście wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w obrębie jednolitych części wód podziemnych JCWPd 97 o kodzie PLGW230097 – region wodny Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły. Na podstawie Planów gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. z 2011r., nr 40, poz. 451) JCWPd 97 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym (w subczęści) i dobrym stanem chemicznym wód, a osiągnięcie celów środowiskowych jest niezagrożone.

7 Porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 Ustawy Prawo ochrony środowiska

a/ Stosowanie substancji o małym potencjale zagrożeń

W procesie demontażu pojazdów będą stosowane materiały o małym potencjale zagrożeń dla ludzi i środowiska. Nie będą stosowane rodzaje 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 oraz substancje stwarzające zagrożenie dla warstwy ozonowej oraz dla środowiska wodnego (nie przewiduje się przetwarzania odpadów stanowiących zespoły klimatyzacyjne).

b/ Efektywne wytwarzanie oraz wykorzystanie energii

W procesie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przewiduje się stosowanie wysokosprawnych urządzeń i narzędzi zasilanych energią elektryczną. Stosowane będą urządzenia i narzędzia o niskim zapotrzebowaniu w energię (elektronarzędzia). Przewiduje się zastosowanie energooszczędnych źródeł światła.

c/ Zapewnienie racjonalnego zużycia wody i innych surowców oraz materiałów i paliw

Eksploatacja instalacji do demontażu nie wymaga zapotrzebowania na wodę dla celów technologicznych. Zaopatrzenie w wodę dla potrzeb socjalno-porządkowych zgodne z obowiązującymi normami zaopatrzenia w wodę.

d/ Stosowanie technologii bezodpadowych i małoodpadowych oraz możliwość odzysku powstających odpadów

W procesie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji będą powstawały odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne. Generowane odpady w pierwszej kolejności poddawane będą odzyskowi, niektóre z nich wykorzystane zostaną w całości lub w części. Niektóre z wyeksploatowanych zespołów elektrycznych i elektronicznych po wymianie elementów będą ponownie używane. Większość powstających odpadów zostanie poddanych procesowi recyklingu (oleje, płyny eksploatacyjne, resztki paliwa i smary).

e/ Rodzaj, zasięg i wielkość emisji

Podczas pracy instalacji przewiduje się emisje odpadów, ścieków socjalno-bytowych, wód opadowych oraz emisję pyłu i spalin samochodowych. Wprowadzane do środowiska substancje i energie nie spowodują przekroczenia obowiązujących standardów emisyjnych. Zgodnie z przeprowadzonymi obliczeniami hałas emitowany przez instalację nie

spowoduje przekroczenia poziomów dopuszczalnych na najbliższym położonym budynku mieszkalnym chronionych przed oddziaływaniem akustycznym znajdujących się w odległości około 30 m od terenu inwestycji.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza pochodząca z terenu inwestycji będzie związana głównie z ruchem pojazdów po terenie będącym własnością Inwestora.

f/ Wykorzystanie porównywalnych procesów i metod, które zostały skutecznie zastosowane w skali przemysłowej

Wszystkie urządzenia projektowane do zainstalowania są typowymi urządzeniami stosowanymi powszechnie na tego typu obiektach. Urządzenia posiadać będą niezbędne dopuszczenia i certyfikaty wymagane prawem.

g/ Postęp naukowo - techniczny

Zastosowana zostanie najbardziej efektywna technika w osiągnięciu wysokiego ogólnego poziomu ochrony środowiska jako całości. Instalacja planowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji spełnia dyrektywy Unii Europejskiej dotyczącej pojazdów wyeksploatowanych. Dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. (Dz. U. Nr 143, poz. 1206 z późn. zmianami) w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

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

Przy opracowywaniu raportu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko mogą wystąpić trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy jak również zakresu informacji dostarczonych wykonującym opracowanie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest typowym obiektem tego typu realizowanym na terenie kraju. Zastosowane rozwiązania w zakresie ochrony środowiska są typowymi rozwiązaniami stosowanymi na tego typu obiektach. Inwestycja nie wymaga stosowania rozwiązań nietypowych wynikających z warunków geologicznych.

Typowa dla branży technologia i rozwiązania oraz brak istotnych utrudnień i ograniczeń technicznych i lokalizacyjnych ograniczyły trudności napotkane podczas opracowywania raportu.

Wszystkie niezbędne informacje oparte zostały na danych otrzymanych od projektantów obiektu oraz przedstawicieli zakładu.

Nie stanowiło trudności określenie rodzaju i sposobu oddziaływania zakładu na środowisko, związanego z realizacją w/w przedsięwzięcia, wystąpiły natomiast pewne trudności związane z doprecyzowaniem jej parametrów co wynikało z faktu iż raport został opracowany w trakcie opracowywania szczegółowego projektu. W związku z powyższym inwestor poczynił pewne założenia przedprojektowe, które dopiero zostaną uwzględnione w aktualnie opracowywanym projekcie.

Nie sporządzono również dla wszystkich obiektów szczegółowego projektu prac budowlanych, brak więc na obecnym etapie wszystkich danych o prowadzeniu robót budowlanych i rodzaju wykorzystywanych materiałów. W związku z powyższym w raporcie zawarto jedynie pewne zalecenia, uznane za szczególnie ważne, nie oceniano jednak konkretnych rozwiązań.

Niniejszy raport uwzględnia oddziaływania, które mogą wystąpić w związku z jego realizacją. Wykonując obliczenia wpływu zakładu na środowisko uwzględniono również wszystkie projektowane źródła emisji.

Należy również zauważyć, iż określając wpływ stacji demontażu na środowisko w zakresie emisji posłużono się modelami matematycznymi i programami komputerowymi. Zastosowane modele, nie uwzględniają wielu zjawisk zachodzących w naturze, w związku z czym dają tylko przybliżony obraz rzeczywistego wpływu danego obiektu na środowisko.

Obliczenia wykonano dla aktualnie obowiązujących przepisów prawnych określających dopuszczalne wartości w środowisku (dopuszczalne poziomy dźwięku na terenach podlegających ochronie akustycznej itp.). W ostatnich latach przepisy ulegały zmianie wielo-

krotnie, lecz w dniu dzisiejszym nie można jednoznacznie określić dalszego kierunku i charakteru tych zmian celem ich uwzględnienia w niniejszym opracowaniu.

Mając na uwadze powyższe podczas opracowania raportu nie napotkano trudności wynikających z niedostatków techniki bądź luk we współczesnej wiedzy.

9 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Projektowane przedsięwzięcie to budowa stacji demontażu pojazdów, która ma być zlokalizowana w Bonowicach, województwo śląskie, powiecie zawierciańskim na działkach o nr ew. 953/1, 954, 955 obręb 0001 Bonowice w jednostce ewidencyjnej Szczekociny – Obszar Wiejski. Właścicielem działek zgodnie z wypisem z rejestru gruntów jest Inwestor, jest Inwestor Pan Adam Musiał, zam. Bonowice 99, 42 – 445 Bonowice.

Planowana działalność gospodarcza polegać będzie na uruchomieniu w miejscu byłego warsztatu samochodowego stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dla realizacji inwestycji zaadaptowana zostanie istniejąca zabudowa. Istniejący budynek warsztatowy przystosowany zostanie do pełnienia funkcji hali demontażu pojazdów, magazynu odpadów niebezpiecznych i magazynu wymontowanego wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz wygospodarowane zostanie powierzchnia biurowa (obsługi klienta) i zaplecze socjalne. W zachodniej części działki w sąsiedztwie istniejącego budynku warsztatu przeznaczonego na halę demontażu i magazyn odpadów niebezpiecznych na powierzchni około 250 m² zaprojektowano sektory I i II tj. przyjmowania pojazdów i magazynowania pojazdów przyjętych do demontażu. Wszystkie przedstawione zmiany odbędą się na terenie do którego Inwestor posiada prawo dysponowania na podstawie w/w umowy.

Dla terenu inwestycji oraz terenów sąsiednich nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie ma terenów ani obiektów które podlegałyby ochronie przed oddziaływaniem inwestycji. Najbliższy budynek mieszkalny to budynek położony po stronie zachodniej w odległości około 30 m oraz zabudowa po stronie północnej w odległości około 180 - 200 m od terenu inwestycji.

Teren na którym planowana jest realizacja przedmiotowej inwestycji jest ogrodzony i nosi wyraźne znamiona przekształceń antropogenicznych. Znaczną powierzchnię działek inwestycji, przede wszystkim w środkowej i południowej części, zajmują aktualnie zabudowania oraz powierzchnie utwardzone. W związku z istniejącym zagospodarowaniem terenu siedliska przyrodnicze pierwotnie tu występujące zostały przekształcone. Obecne w środkowej części działek przedsięwzięcia warunki siedliskowe sprzyjają występowaniu roślinności synantropijnej, w tym gatunków o szerokiej tolerancji siedliskowej. Bujniejsza roślinność, związana z siedliskami bardziej wilgotnymi porasta w północnej części działek przedsięwzięcia. Planowana inwestycja nie obejmuje zasięgiem tego rejonu.

Z uwagi na mało atrakcyjne warunki siedliskowe fauna przedmiotowego obszaru jest raczej reprezentowana nielicznie. Do zwierząt mogących potencjalnie się pojawiać na tym terenie należą przede wszystkim gatunki zsynantropizowane przyzwyczajone do bliskiej obecności człowieka i mało wrażliwe na oddziaływania tu występujące. Należą do nich

między innymi gryzonie (np. szczur wędrowny), a ponadto tolerujące takie warunki siedliskowe bezkręgowce jak owady czy pajęczaki.

Na terenie stacji prowadzony będzie demontaż zużytych lub nienadających się do użytkowania pojazdów. Na terenie stacji prowadzona będzie również segregacja powstałych odpadów i części pod kątem utylizacji, odzysku, recyklingu lub ponownego wykorzystania oraz kontynuowany będzie skład złomu.

Do realizacji powyższego celu wykorzystana zostanie istniejąca infrastruktura. W stanie obecnym powierzchnia terenu inwestycji jest częściowo utwardzona. Teren przeznaczony na sektor przyjmowania pojazdów i sektor magazynowania pojazdów przyjętych do demontażu zostanie uszczelniony na powierzchni około 250 m² oraz wykonane zostanie odwodnienie zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 28.07.2005 r. w sprawie wymagań dla stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 143, poz. 1206, z późn. zmianami). W ramach inwestycji nie przewiduje się wyburzania istniejącego budynku byłego warsztatu samochodowego, zostanie on natomiast adaptowane do pełnienia funkcji związanych działalnością stacji demontażu tj. na sektory III, IV, V i VIB oraz wygospodarowana zostanie część biurowa i socjalna.

Nie przewiduje się wykorzystywania wody do celów technologicznych. Woda wykorzystywana będzie tylko do celów socjalno – bytowych. Budynek posiada węzeł sanitarny.

Obsługę Stacji demontażu stanowić będą 4 osoby. Przewidywana ilość zużywanej wody do celów socjalno – bytowych obliczona na podstawie wskaźników zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8 poz. 70), wyniesie około 2,88 m³/m-c. Dokładne ilości określone będą na podstawie odczytu wodomierza. Przyjęto, że ilość ścieków socjalno – bytowych równa będzie ilości zużywanej wody tj około 2,88 m³/m-c. Dokładna ilość rozliczana będzie na podstawie odczytu liczników. Ścieki odprowadzane są kanalizacji miejskiej realizacja inwestycji nie zmienia sposobu odprowadzania ścieków sanitarnych.

Wody opadowe spływające z dachu oraz terenów **nie narażonych** na skażenie ropopochodnymi będą tak jak dotychczas wsiąkały w podłoże.

Dla odprowadzenia wód opadowych z sektorów I i II wykonane zostanie odwodnienie liniowe i instalacja kanalizacyjna kierująca ścieki do separatora a następnie do szczelnego zbiornika bezodpływowego.

Całkowita maksymalna ilość wód opadowych powstających na terenie stacji demontażu pojazdów będzie wynosić około **18,67 l/s**.

Wody opadowe z sektorów I i II ze względu na potencjalne zagrożenie skażenia ropopochodnymi odprowadzane będą przez separator do zbiornika bezodpływowego.

Dla odprowadzenia odcieków z sektorów III i IV wykonane zostanie również odprowadzenie do zbiornika bezodpływowego przez separator.

Inwestycja będzie źródłem hałasu. Wyniki obliczeń wykazały, że realizacja inwestycji nie pogorszy znacząco obecnego stanu klimatu akustycznego.

Budynek ogrzewany jest za pomocą kotła o mocy 3,5 kW opalanego węglem. W związku realizacją inwestycji nie przewiduje się zmiany sposobu ogrzewania budynku.

Zgodnie z wynikami analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń stężenia maksymalne dla dwutlenku siarki nie przekraczają 15 % wartości dopuszczalnej, natomiast benzo(a)pirenu nie przekracza 79% wartości dopuszczalnej.

Przeprowadzone obliczenia na poziomie najbliższej zabudowy mieszkaniowej również nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w obowiązującym ustawodawstwie. Wyjątek stanowi jedynie stężenie maksymalne benzo(a)pirenu, które w punkcie o współrzędnych X=192m; Y=209m przekracza dopuszczalny poziom odniesienia, dotrzymana jest jednak częstość przekroczeń i jest ona niższa od 0,2 % (wynosi 0,16%).

Stężenia średnioroczne liczone dla wszystkich emitowanych substancji nie przekraczają wartości dopuszczalnych.

Biorąc pod uwagę powyższe można stwierdzić, iż inwestycja nie będzie stanowiła uciążliwości dla terenów przyległych.

Wstępnie założono, że w skali roku zakład przyjmie ok. 315 Mg odpadu o kodzie 16 01 04. Przyjmując średni ciężar pojazdu na ok. 1200 kg należy przyjąć około 5 pojazdów na tydzień. Odpady o kodzie 16 01 04* będą magazynowane w sektorze S-II. Sektor posiadać będzie utwardzoną, szczelną powierzchnię oraz zostanie wyposażony w system odprowadzania odcieków do bezodpływowego zbiornika bezodpływowego poprzez separator.

Odpad o kodzie 16 01 06 powstanie po usunięciu z pojazdów wszystkich cieczy i elementów niebezpiecznych. Odpad ten nie będzie składowany ponieważ będzie on poddany dalszemu demontażowi.

W granicach terenu objętego opracowaniem nie ma żadnych obszarowych form ochrony przyrody wyznaczonych w myśl Ustawy o Ochronie Przyrody. Nie ma tu również pomników przyrody.

Najbliżej położonym obszarem chronionym jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Górnej Pilicy” (PLH 260018), którego granice przebiegają w odległości około 3 km na północny-wschód oraz 4,4 km na południowy wschód od terenu przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oddaleniu o około 3,3 km na południowy-zachód od granic opracowania zlokalizowany jest Specjalny Obszar ochrony Siedlisk „Źródła Rajecznicy” (PLH 240033). Z obszarem tym powiązany jest terytorialnie także rezerwat przyrody „Kępina”.

W odległości ok. 6,4 km na północ od terenu przedsięwzięcia znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Suchy Młyn” (PLH240016).

Przedstawione w niniejszym raporcie analizy oddziaływania inwestycji na środowisko wykazały, że nie będzie ona miała wpływu na najbliższe położone obszary Natura 2000.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach niniejszego opracowania można stwierdzić, że projektowana inwestycja nie wpłynie znacząco na warunki życia ludzi mieszkających w pobliżu inwestycji.

Założenia przyjęte do projektu inwestycji spowodują, że działalność stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie będzie miała negatywnego wpływu na interesy osób trzecich.

Przyjęte rozwiązania odnośnie gospodarki wodno – ściekowej zapewniają, że fazie eksploatacji inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla wód powierzchniowych.

Szczelne nawierzchnie sektorów przyjmowania, magazynowania, osuszania i demontażu pojazdów, odpowiednie magazynowanie odpadów oraz prawidłowa gospodarka wodno – ściekowa stanowią wystarczające zabezpieczenie dla środowiska gruntowo - wodnego.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na dobra materialne, zabytki, a także elementy dziedzictwa i krajobraz kulturowy a także nie wprowadzi zmian w warunkach krajobrazowych oraz meteorologicznych.

Projektowane przedsięwzięcie prowadzone będzie na etapie budowy i funkcjonowania w sposób nie powodujący przekroczeń standardów jakościowych środowiska w rejonie zabudowy mieszkaniowej. Wobec czego nie przewiduje się wystąpienia konfliktów społecznych na tym tle.

Ze względu na niewielki i ograniczony, jeżeli chodzi o zasięg, wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia, dla tego typu inwestycji nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Dla określenia znaczącego oddziaływania planowego przedsięwzięcia na środowisko, (obejmującego bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko) przyjęto metodę prostego prognozowania wynikowego.

Biorąc pod uwagę zakres prowadzonej działalności oraz kryteria określone rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 09.04.2002 r. (Dz. U. Nr 58, poz. 535 z późn. zmianami) można stwierdzić, że analizowana inwestycja nie zalicza się do zakładów o zwiększonym ryzyku w rozumieniu art. 248 ustawy Prawo Ochrony Środowiska. W związku z powyższym ma obowiązek wykonania dla zakładu „Raportu o bezpieczeństwie”, „Wewnętrznego planu operacyjno ratowniczego” i „Programu zapobiegania awariom”.

Dla analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się ustanowienia dodatkowego obszaru ograniczonego użytkowania, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, czy wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

Reasumując po przeanalizowaniu lokalizacji obiektu i warunków terenowych oraz założeń projektowych, można stwierdzić, że planowana inwestycja nie pogorszy istniejącego stanu środowiska tzn. nie wpłynie negatywnie na gleby, krajobraz, świat zwierzęcy i ro-

ślinność oraz ludzi. Przyjęte na terenie inwestycji zabezpieczenia i rozwiązania można stwierdzić, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie stwarzała zagrożenia dla terenów sąsiednich i ludzi. Przedmiotowa inwestycja nie narusza uzasadnionych praw osób trzecich na etapie budowy oraz w czasie jej eksploatacji. Inwestycja nie powinna więc stwarzać konfliktów społecznych.