

# **RAPORT**

**O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO  
INWESTYCJI POLEGAJĄCEJ NA  
ZMIANIE SPOSOBU UŻYTKOWANIA  
OBIEKTU BUDOWLANEGO INWENTARSKIEGO  
NA STACJĘ DEMONTAŻU POJAZDÓW  
ZLOKALIZOWANĄ W TOMARYNACH  
na działkach nr 69/2 i 71/2  
obręb Tomaryny.**

*Tomaryny 2013 r.*

# SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE .....	5
1.1	Podstawa opracowania .....	5
2.	OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	6
2.1	Charakterystyka całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania .....	6
2.2	Główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych .....	9
2.3	Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia .....	11
3.	OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA, OBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, W TYM ELEMENTÓW ŚRODOWISKA OBJĘTYCH OCHRONĄ NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY .....	12
4.	OPIS ISTNIEJĄCYCH W SĄSIEDZTWIE LUB W BEZPOŚREDNIM ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA ZABYTKÓW CHRONIONYCH NA PODSTAWIE PRZEPISÓW O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI .....	14
5.	OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	14
6.	OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM: .....	15
6.1	Wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego .....	15
6.2	Najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem jego wyboru..	15
7.	OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM RÓWNIEŻ W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ, A TAKŻE MOŻLIWEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	16
8.	UZASADNIENIE WYBRANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU, ZE WSKAZANIEM JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	17

8.1	Oddziaływanie na ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze .....	17
8.2	Oddziaływanie na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz .....	38
8.3	Oddziaływanie na dobra materialne .....	38
8.4	Oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków .....	39
8.5	Oddziaływanie między elementami o których mowa w punktach 8.1-8.4 ...	39
9.	OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO -, ŚREDNIO - I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	40
9.1	Oddziaływania wynikające z istnienia przedsięwzięcia .....	40
9.2	Oddziaływania wynikające z wykorzystywania zasobów środowiska .....	40
9.3	Oddziaływania wynikające z emisji do środowiska .....	40
10.	OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ .....	40
11.	PORÓWNANIE PROPONOWANEJ TECHNOLOGII Z TECHNOLOGIĄ SPEŁNIAJĄCĄ WYMAGANIA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 143 USTAWY Z DNIA 27 KWIEŹNIA 2001 R. – PRAWO OCHRONY ŚRODOWISKA .....	42
12.	WSKAZANIE CZY DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA KONIECZNE JEST USTANOWIENIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA ORAZ OKREŚLENIE GRANIC TAKIEGO OBSZARU, OGRANICZEŃ W ZAKRESIE PRZEZNACZENIA TERENU, WYMAGAŃ TECHNICZNYCH DOTYCZĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I SPOSOBÓW KORZYSTANIA Z ICH .....	42
13.	PRZEDSTAWIENIE ZAGADNIĘŃ W FORMIE GRAFICZNEJ .....	43
14.	PRZEDSTAWIENIE ZAGADNIĘŃ W FORMIE KARTOGRAFICZNEJ.	43
15.	ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM .....	43
16.	PRZEDSTAWIENIE PROPOZYCJI MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE JEGO BUDOWY I EKSPLOATACJI .....	44

17.	WSKAZANIE TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, JAKIE NAPOTKANO OPRACOWUJĄC RAPORT .....	45
18.	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM INFORMACJI ZAWARTYCH W RAPORCIE .....	45
19.	NAZWISKO OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ RAPORT .....	46
20.	ŹRÓDŁA INFORMACJI STANOWIĄCE PODSTAWĘ DO SPORZĄDZENIA RAPORTU .....	46
21.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW .....	47

# **1. WPROWADZENIE**

## **1.1. Podstawa opracowania.**

Opracowanie niniejsze jest raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko obiektu – **stacji demontażu pojazdów** sporządzonym na etapie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzji - pozwolenia na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego inwentarskiego w oparciu o zamierzenia i założenia projektowe Inwestora oraz dane zawarte w dostępnej literaturze. Ponadto w trakcie pracy zastosowano także obowiązujące przepisy i wytyczne stosowane przy wykonywaniu tego typu dokumentacji, dla inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do których to przedsięwzięć zaliczyć należy inwestycję, której dotyczy niniejsze opracowanie. W trakcie wykonywania pozyskiwano w szczególności informacje od Inwestora.

Przedmiotem raportu jest określenie oddziaływania na środowisko obiektu stacji demontażu pojazdów lokalizowanej w Tomarynach, gm. Gietrzwałd, powiat olsztyński na działkach nr 69/2 i 71/2 obręb 19 Tomaryny. W stacji demontażu pojazdów przewidywany jest demontaż pojazdów o łącznej masie ok. 500 Mg/rok. Obiekt budowlany, zlokalizowany na działce **nr 69/2**, przewidziany bezpośrednio na stację demontażu został wybudowany pod koniec lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. Jest to budynek spełniający przez pewien czas rolę budynku inwentarskiego (chlewni), do którego wzdłuż dłuższego boku dobudowano pod koniec lat dziewięćdziesiątych budynek gospodarczy nie będący przedmiotem bieżącego opracowania. Obecnie obiekt w znacznej części jest niewykorzystany i stąd między innymi pomysł inwestora na jego zagospodarowanie. Wobec formalnego wymogu posiadania pozwolenia na użytkowanie stacji demontażu pojazdów, Inwestor przeprowadza procedurę uzyskania pozwolenia na zmianę sposobu użytkowania obiektu z zakresu Prawa budowlanego. Posiadanie ww. pozwolenia na użytkowania obiektu jest jednym z podstawowych wymogów stawianych dla starających się o uzyskanie pozwolenia na wytwarzanie odpadów, a co za tym idzie formalnego wpisania do rejestru Marszałka podmiotów upoważnionych do wystawiania upoważnień do wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Inwestorem i dysponującym prawem do działki, na której zlokalizowano obiekt wymagający zmiany sposobu użytkowania jest Robert Opacki, zam. Tomaryny 1C. Raport ma na celu określenie skutków, jakie omawiane przedsięwzięcie (zmiana sposobu użytkowania) może spowodować w środowisku.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na

środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z póź. zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie „**stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji**” zakwalifikowane zostało w § 2 ust. 1 pkt. 42 do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, które wymagają raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Wymogi dotyczące zawartości raportu oddziaływania na środowisko zostały określone w art. 66 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z póź. zm.).

## **2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.**

### **2.1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji lub użytkowania.**

Zabudowanie gospodarcze przewidziane do wykorzystania na stację demontażu pojazdów istnieje. Zostało ono, jak już wspomniano wybudowane pod koniec lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. Jest to budynek spełniający przez pewien czas rolę budynku inwentarskiego (chlewni), nie podpiwniczony, do którego wzdłuż dłuższego boku dobudowano pod koniec lat dziewięćdziesiątych budynek gospodarczy, jednakże nie będący przedmiotem bieżącego opracowania. Obecnie obiekt w znacznej części jest niewykorzystany i stąd między innymi pomysł inwestora na jego zagospodarowanie na stację demontażu pojazdów. Budynek wybudowano w technologii tradycyjnej z przyziemiem murowanym. Posadzka wykonana została z betonu. Dach jest stromy o konstrukcji drewnianej tworzącej poddasze. Pokrycie dachowe stanowi blacha. W celu dostosowania obiektu do wymagań stawianych stacji demontażu pojazdów przewidziane jest przeprowadzenie prac adaptacyjnych wewnątrz budynku, w tym m. in. urządzenie zaplecza biurowo-socjalnego, zamontowanie separatora substancji olejowych oraz podnośnika. Ponadto przewidziane jest wykonanie innych prac dostosowawczych.

Całe przedsięwzięcie ma być realizowane na działkach: 69/2 – obiekt budowlany, 71/2 – droga wewnętrzna będąca miejscem ewentualnego magazynowania odpadów. Teren wymienionej działki jak również obiekt znajdujący się na działce 69/2 należą do Roberta Opackiego. Działki przewidziane pod planowane przedsięwzięcie sąsiadują: od południa z gminną drogą lokalną Tomaryny-Biesal. Za drogą stoi budynek mieszkalny inwestora wybudowany na jego działce. Od południa, zachodu i północnego zachodu działki przedsięwzięcia sąsiadują z działkami rolniczymi stanowiącymi własność inwestora. Najbliższy budynek mieszkalny stanowiący własność osoby obcej jest usytuowany od strony północnej i północno-wschodniej w odległości ok. 100 m.

Do prowadzenia stacji demontażu pojazdów docelowo przewidziane jest

posiadanie własnych środków transportu w postaci samochodu „Pomocy drogowej” i wózka widłowego o napędzie elektrycznym lub spalinowym.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma być realizowane w oparciu o jeden budynek, położony na działce nr 69/2, który ma służyć jako miejsce magazynowania pojazdów przed demontażem o wymaganej powierzchni 200 m<sup>2</sup>, miejsce demontażu pojazdów, miejsce magazynowania części do ponownego użycia oraz wybranych rodzajów odpadów. Powierzchnia obiektu będącego przedmiotem opracowania przewidzianego jako bezpośrednio pomieszczenia służące do demontażu pojazdów wynosi 407,4 m<sup>2</sup>. Ponadto do dyspozycji pozostają pomieszczenia, które będą służyły jako pomieszczenia biurowo-socjalne. Powierzchnia całego budynku to 563,57 m<sup>2</sup>. Budynek został oddany do użytkowania w latach 70- tych ubiegłego wieku.

Według posiadanych danych zawartych w „Projekcie technicznym rozbudowy istniejącej chlewni” z kwietnia 1998 r. (budynek przylegający bezpośrednio do obiektu planowanej stacji demontażu pojazdów) podłoże gruntowe w analizowanym miejscu zbudowane jest z utworów pochodzenia wodno-lodowcowego. W poziomie posadowienia obiektu przewidzianego na stację demontażu pojazdów zalegają grunty rodzime, mineralne, wykształcone w postaci glin piaszczystych w stanie plastycznym. Woda gruntowa zalega poniżej poziomu posadowienia fundamentów. Ogólnie warunki gruntowe oceniono jako dobre pozwalające na posadowienie obiektu.

Magazynowanie części odpadów będzie prowadzone na działkach nr 69/2 i 71/2. Działka nr 71/2 będzie stanowiła także drogę dla wywozu odpadów ze stacji demontażu, poprzez pobliską drogę lokalną gminną do odbiorców. Tak jest zresztą ujęte na mapkach ewidencyjnych. Teren mającej funkcjonować stacji demontażu pojazdów jest ogrodzony płotem z elementów drewnianych (które służą jako element ekranu akustycznego). Teren magazynowania odpadów na działce nr 71/2, aktualnie nie jest ogrodzony. Takie wyposażenie zostanie wykonane na etapie prac dostosowawczych. Ma być wykonane ogrodzenie z siatki zamontowane na słupkach metalowych. Ogrodzenie będzie stanowiło spełnienie wymogu zapisanego w § 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 143, poz. 1206 z późn. zm.).

Wewnątrz obiektu mającego służyć na stację demontażu jest kanał (system kanalizacyjny) mający za zadanie odebranie ewentualnych wód opadowych i spływowych z miejsca przyjmowania i magazynowania pojazdów oraz miejsca ich demontażu do urządzenia podczyszczającego - separatora. Separator będzie zamontowany wewnątrz obiektu, w jego narożniku. Po oczyszczeniu woda (ścieki) wprowadzona zostanie do zbiornika bezodpływowego betonowego o pojemności ok. 50 m<sup>3</sup> usytuowanego na zewnątrz w bezpośrednim sąsiedztwie omawianego budynku.

Zainstalowanie kanalizacji deszczowej, odbierającej i podczyszczającej wody opadowe i spływowe z terenu przyjmowania i magazynowania pojazdów przed demontażem stanowi spełnienie wymogu zapisanego w § 5 ust. 1 i § 6 ust. 1 rozporządzenia z dnia 28 lipca 2005r.

Do tej samej ww. sieci kanalizacyjnej podłączone zostaną ewentualne wody odciekowe z sektora usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów, znajdującego się w tym samym pomieszczeniu co sektor przyjmowania i magazynowania pojazdów. Będzie to stanowiło spełnienie wymogu zapisanego w § 7 ust. 1 rozporządzenia z dnia 28 lipca 2005 r.

Dojazd do ww. opisywanego miejsca będzie realizowany drogą lokalną łączącą Tomaryny z Biesalem, z bezpośrednim wjazdem na teren prowadzenia działalności. Inwestor przewiduje realizację transportu w kierunku Biesala, celem uniknięcia przejazdu przez miejscowość Tomaryny. Takie rozwiązanie komunikacyjne ma na celu ograniczenie ewentualnego wpływu na obszar Natura 2000. Teren zamierzonego prowadzenia działalności położony jest na skraju ww. obszaru.

Na załączonej mapie widoczny jest wjazd/wyjazd na teren posesji prowadzenia działalności z drogi publicznej. Transport odpadów (wywóz) będą realizowały głównie firmy zewnętrzne.

Obiekt budowlany mający służyć bezpośrednio do demontażu pojazdów posiada utwardzone cementowe podłoże i ściany wykonane tradycyjnie tj. cegła dziurawka + cegła pełna oraz podłączone media typu: instalacja energetyczna oraz sieć wodociągowa gminna i kanalizacyjna (lokalna z wykorzystaniem zbiornika bezodpływowego). W budynku będzie wydzielona część pomieszczenia przewidziana do demontażu pojazdów i magazynowania części odpadów oraz zaplecze socjalno-biurowe.

Użytkowane obiekty będą ogrzewane elektrycznie. Na terenie zaplecza zostaną zamontowane sanitariaty i umywalki. Odprowadzenie ścieków socjalno-bytowych odbywać się do zbiornika bezodpływowego o pojemności ok. 5 m<sup>3</sup>.

Nieruchomość nie leży w obszarach objętych inną niż ww. wymieniona ochroną ze względu na walory przyrodnicze. Na jej terenie nie występują szkody górnicze, nie jest również objęta ochroną konserwatorską.

Według posiadanych danych dla analizowanego terenu nie ma obowiązującego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego. W uchwalonym uchwałą Nr IX/67/2011 Rady Gminy Gietrzwałd z dnia 30 czerwca 2011r. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY GIETRZWAŁD miejscowość Tomaryny zaliczona została do jednostki strukturalnej „PRT” – przedsiębiorczość, rolnictwo, turystyka. Jest to jednostka położona w środkowej części gminy. Jest to jednostka wielofunkcyjna, co oznacza, że funkcje gospodarcze takie jak rolnictwo, leśnictwo, przemysł, przedsiębiorczość i turystyka mają równorzędne uwarunkowania rozwoju. Warunki przyrodnicze stwarzają



tu stosunkowo mniej ograniczeń niż na pozostałym terenie gminy. Do głównych ograniczeń należą obszary włączone w Sieć Natura 2000 oraz rezerwat przyrody „Ostoja bobrów na rzece Pasłęce”. Jednakże w miejscu planowanego przedsięwzięcia nie ma przeciwwskazań do jej lokalizacji.

## **2.2. Główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych w stacji demontażu pojazdów.**

Proces technologiczny demontażu pojazdów będzie polegał na:

- A/. Zważeniu pojazdu (ważenie w obiekcie stacji demontażu pojazdów), przed przyjęciem pojazdu do stacji demontażu, ale po jego oględzinach.
- B/. Usunięciu i unieważnieniu tablic rejestracyjnych, unieważnieniu dowodu rejestracyjnego i karty pojazdu (o ile karta występuje).
- C/. Wydaniu dokumentów o przyjęciu pojazdu do stacji demontażu.
- D/. Ocenie sposobu demontażu pojazdu.
- E/. Wprowadzeniu pojazdu do budynku stacji i usunięciu płynów eksploatacyjnych z wykorzystaniem wysysarki.
- F/. Przeprowadzeniu demontażu elementów wyposażenia pojazdu nadających się do ponownego wykorzystania.
- G/. Demontażu akumulatora.
- H/. Demontażu zbiornika z gazem bez jego opróżniania, bądź usunięcie gazu ze zbiornika za pomocą specjalnego urządzenia, w przypadku pojazdów wyposażonych w instalację gazową.
- I/. Demontażu elementów zawierających materiały wybuchowe.
- J/. Demontażu katalizatora spalin.
- K/. Usunięciu czynnika chłodniczego z układu klimatyzacyjnego za pomocą specjalnego urządzenia, bądź zlecenie tej operacji wyspecjalizowanej firmie.
- L/. Demontażu kondensatorów z pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1986 r.
- Ł/. Demontażu części i elementów zawierających rtęć.
- M/. Demontażu szyb.
- N/. Demontażu ogumienia.
- O/. Demontażu części niemetalowych, a kolejno elementów napędowych pojazdu oraz pozostałych.
- P/. Bieżącej ocenie przydatności wymontowanych elementów do odzysku lub do recyklingu oraz skierowanie tych elementów w wyznaczone miejsce magazynowania.
- R/. Skierowaniu karoserii pojazdu do złomowania.

W ramach dodatkowych informacji o możliwościach technicznych oraz o stanie technicznym instalacji (stacji demontażu) należy wskazać, że teren stacji będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem osób postronnych (zamykane bramy).

Na terenie stacji wyodrębnione będą sektory zgodnie z opisem w rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie wymogów dla stacji demontażu pojazdów:

- Sektor przyjmowania pojazdów przeznaczonych do wycofania z eksploatacji zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym zadaszonym na utwardzonej, szczelnej betonowej powierzchni wyposażonej w system odprowadzania wód odciekowych, kierowanych do separatora substancji ropopochodnych i dalej do zbiornika bezodpływowego.
- Sektor magazynowania przyjętych pojazdów zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym na utwardzonym szczelnym podłożu betonowym. Jego wielkość wystarcza do zmagazynowania co najmniej 10 pojazdów i posiada powierzchnię co najmniej 200 m<sup>2</sup>. Wody odciekowe z tej powierzchni kierowane będą do separatora substancji ropopochodnych i dalej do zbiornika bezodpływowego.
- Sektor usuwania z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym, wyposażonym w utwardzone szczelne podłoże z systemem odprowadzania wód odciekowych (a raczej potencjalnych wycieków) j.w. oraz zadaszenie i ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi. Sektor wyposażony będzie w: urządzenia do usuwania paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów, oznakowane pojemniki na usunięte lub wymontowane z pojazdów odpady określonych rodzajów, pojemniki na wymontowane z pojazdów odpady kondensatorów, sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków i płynów eksploatacyjnych z tych pojazdów.
- Sektor demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku, recyklingu albo unieszkodliwienia zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym. Sektor wyposażony będzie w pojemniki na szyby hartowane i klejone zdemontowane z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz na przedmioty wyposażenia i części zawierające metale nieżelazne.
- Sektor magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym na utwardzonej i zadaszonej powierzchni (w części magazynowej stacji). Do magazynowania lekkich części samochodowych nadających się do ponownego użycia przewidywane jest wykorzystanie części poddasza nadającej się do tego celu.
- Sektor magazynowania odpadów innych niż niebezpiecznych pochodzących z demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji zlokalizowany jest na utwardzonej powierzchni wyznaczonego placu. Pozostałe odpady, głównie niebezpieczne magazynowane będą w wydzielonej części obiektu budowlanego.

Według przyjętych założeń w budynku stacji demontażu pojazdów ze względów organizacyjno-technicznych będzie możliwe poddanie demontażowi w ciągu 1 roku pojazdów o masie sumarycznej ok. 500 Mg. W zależności od tego, jakiego rodzaju będą to pojazdy i o jakiej masie, będzie kształtowała się ilość pojazdów poddanych procesowi rozmontowania. Zakładając średnią masę demontowanego pojazdu jako ok. 1 Mg to liczba demontowanych pojazdów może wynieść nawet do ok. 500 sztuk rocznie. W zależności od potrzeb kształtował się będzie czas pracy stacji demontażu oraz liczba zatrudnionych pracowników. Wstępnie przyjęto 1 zmianowy system pracy maksymalnie 3 pracowników.

### **2.3. Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.**

Funkcjonowanie stacji demontażu pojazdów powodować będzie powstawanie następujących zanieczyszczeń:

- Sektory wymagające uszczelnionego podłoża z ujęciem wód opadowych i odciekowych w systemy kanalizacyjne, tj. przyjęcia pojazdów, magazynowania pojazdów przed demontażem oraz usuwania z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów zlokalizowany będzie w obiekcie budowlanym, wyposażonym w utwardzone szczelne podłoże i system odprowadzania wód odciekowych (a raczej potencjalnych wycieków) do separatora substancji ropopochodnych oraz zadaszenie i ściany boczne zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi. Wobec powyższego ilość powstających wód opadowych i odciekowych będzie relatywnie niewielka. Wody opadowe i odciekowe po ich oczyszczeniu w separatorze będą zbierane w zbiorniku bezodpływowym.
- Ścieki sanitarno-bytowe powstawać będą w związku z przebywaniem pracowników obsługujących stację. Pomieszczenia sanitarno-socjalne dla obsługi znajdować się będą w wydzielonych pomieszczeniach obiektu budowlanego. Ścieki podłączone będą do zbiornika bezodpływowego o pojemności 5 m<sup>3</sup>. Ilość ścieków= ilość zużytej wody 3 os. x 0,09 m<sup>3</sup> /dobę = 0,27 m<sup>3</sup> x 21 dni robocze = 5,67 m<sup>3</sup>/m-c x współczynnik 0,9 = 5,1 m<sup>3</sup>/m-c.
- Odpady niebezpieczne i inne – uruchomienie stacji demontażu pojazdów spowoduje powstawanie odpadów. Prowadzenie stacji demontażu pojazdów spełniającej stawiane wymagania spowoduje wyeliminowanie ze środowiska zagrożeń wynikających m. in. z wylewania płynów eksploatacyjnych i wyrzucaniu części nielegalnie demontowanych pojazdów do środowiska (rowy, lasy). Ilości

powstających odpadów w procesie demontażu podane zostaną w dalszej części dokumentacji.

- Zanieczyszczenia powietrza: w związku z użytkowaniem obiektu będzie nieznaczne. Obiekt stacji demontażu ma być ogrzewany za pośrednictwem urządzeń elektrycznych. W procesie demontażu nie przewiduje się powstawania emisji stanowiącej jakikolwiek problem dla środowiska. Emisję niezorganizowaną stanowić będą poruszające się po terenie samochodu związane ze stacją. Zanieczyszczenia stanowiące spaliny z tych pojazdów powstawać będą w trakcie pracy silników pojazdów. Z racji niewielkiego ruchu pojazdów związanego ze stacją demontażu pojazdów emisja do powietrza z pojazdów jest pomijalnie mała.
- Oddziaływanie akustyczne – stacja sąsiaduje z terenem, dla którego nie obowiązują wartości progowe poziomów hałasu w środowisku wymienione w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826). Najbliższe zabudowania mieszkalne znajdują się za drogą lokalną gminną od strony wschodniej i należą do właściciela terenu stacji demontażu. Analizowana stacja demontażu jest lokalizowana na terenie na którym prowadzono działalność rolniczą, związaną m. in. z przemieszczaniem się środków transportu. Ten aspekt oddziaływania będzie rozszerzony w dalszej części opracowania.
- Realizacja przedsięwzięcia (zmiana sposobu użytkowania obiektu) nie stworzy nowych źródeł zagrożeń środowiska w zakresie np. awarii przemysłowej czy też transgranicznego oddziaływania.

### **3. OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA, OBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, W TYM ELEMENTÓW ŚRODOWISKA OBJĘTYCH OCHRONĄ NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŹNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY.**

Na analizowanej części działki nr 69/2 w Tomarynach, gm. Gietrzwałd znajduje się obiekt budowlany przeznaczony na stację demontażu pojazdów. Dodatkowo do prowadzenia przedmiotowej działalności przewidziane jest wykorzystanie terenu niezabudowanej działki o numerze 71/2. Teren, na którym będzie urządzona stacja jest uzbrojony i docelowo będzie w całości ogrodzony. Sąsiedztwo terenów ze stacją

demontażu pojazdów zostało opisane wcześniej.

Realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia w świecie roślinnym np. wycinki drzew.

Tomaryny położone są w centralnej części gminy Gietrzwałd. Najbliższa sąsiednia wieś to Biesal, oddalony o ok. 1,5 km w kierunku zachodnim. Odległość od Gietrzwałdu - siedziby gminy to ok. 5 km.

Miejsce planowanej stacji demontażu pojazdów znajduje się:

- w odległości ok. 270 m od rzeki Pasłęki objętej obszarem Natura 2000, o oznaczeniu PLH 280006 – Rzeką Pasłęka. Obszar zatwierdzony Decyzją Komisji Europejskiej jako specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa),

- na skraju obszaru oznaczonego jako PLB 280002 – Dolina Pasłęki. Jest to obszar wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska, jako obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia).

Pasłęka jest drugą co do wielkości rzeką Mazur i ma długość 211 km. Jej źródła znajdują się na Pojezierzu Olsztyńskim pod Gryźlinami (na północ od Olsztynka), na wysokości 157 m n.p.m. Pasłęka wpływa do Zalewu Wiślanego koło Nowej Pasłęki. Największe dopływy to Wałsza i Drwęca Warmińska. Charakterystyczną cechą Pasłęki są zróżnicowane krajobrazowo oraz przyrodniczo tereny przez, które przepływa. Od wąskiej i wciętej doliny otoczonej wysoczyznami - gdzie rzeka ma charakter podgórski, przez płaskie dno doliny rozszerzające się do 1000 m, do uregulowanych i obwałowanych brzegów. Pasłęka uchodzi do Zalewu Wiślanego trzema odnogami, odcinając od stałego lądu 2 wyspy

Ostoja jest siedliskiem bytowania ośmiu gatunków ryb cennych dla Europy m.in. bolenia i głowacza białopłetwego, kozy oraz trzech gatunków minogów. W dolinie Pasłęki występuje dziewięć rodzajów siedlisk ważnych dla ochrony europejskiej przyrody. Są to m.in. grąd środkowoeuropejski, lasy łęgowe i żyzne buczyny. Teren ten jest również ważną ostoja ptaków. Występuje tu 47 gatunków ptaków cennych z europejskiego punktu widzenia m.in. bocian czarny, derkacz, brodziec leśny, rybitwa czubata, rybitwa białoczelna oraz wiele ptaków drapieżnych.

Nieruchomość nie leży w obszarach objętych inną ochroną ze względu na walory przyrodnicze niż wymieniono powyżej. Na jej terenie nie występują szkody górnicze, nie jest również objęta ochroną konserwatorską pod względem przyrodniczym.

#### **4. OPIS ISTNIEJĄCYCH W SĄSIEDZTWIE LUB W BEZPOŚREDNIM ZASIEGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA ZABYTKÓW CHRONIONYCH NA PODSTAWIE PRZEPISÓW O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI.**

W rejonie lokalizacji omawianego przedsięwzięcia nie występują zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, na które przedsięwzięcie mogłoby negatywnie oddziaływać. Na terenie miejscowości występują wpisane do rejestru zabytków: zabytkowa kapliczka przydrożna przy posesji Tomaryny 11 (odległość ok. 300 m od planowanej stacji demontażu) oraz wieże obronne mostu kolejowego na rzece Pasłęce (w odległości ok. 900 m).

#### **5. OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA.**

Przedsięwzięcie opiera się na procesie technologicznym wynikającym z charakteru prowadzonej działalności, polegającej na demontażu pojazdów według schematu wytyczonego w rozporządzeniu w sprawie prowadzenia stacji demontażu pojazdów. Wariant polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia, to nieuruchamianie stacji demontażu. Obiekty przeznaczone do prowadzenia przedmiotowej działalności są w stopniu ogólnym przygotowane funkcjonalnie do prowadzenia demontażu pojazdów. W niniejszym raporcie poddano szczegółowej analizie wariant polegający na zrealizowaniu przedsięwzięcia, oceniając go pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami prawa, wykorzystaniu właściwych technologii, uwzględniając zwłaszcza wymogi ochrony środowiska tak, aby zrealizowane przedsięwzięcie było ekologicznie i w pełni bezpieczne.

Nie podejmowanie przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy prawidłowy i zgodny z zasadami ochrony środowiska sposób postępowania z odpadami jakimi są zużyte wycofane z eksploatacji pojazdy. W przypadku nie podejmowania planowanego przedsięwzięcia zachodzi obawa o stosowanie przez użytkowników pojazdów dotychczasowych praktyk polegających na pokątnym demontażu lub porzucaniu pojazdów w środowisku, powodując jego zanieczyszczenie i skażenie. Utworzenie stacji demontażu pojazdów spełniającej określone wymagania przyczyni się do rozwiązania tego problemu. Dodatkowo istniejący obiekt doskonale nadaje się do pełnienia tej funkcji, a cały teren jest dobrym miejscem na prowadzenie tego typu działalności.

Reasumując niepodejmowanie przedmiotowego przedsięwzięcia oznaczałoby także zachowanie stanu istniejącego (nie zagospodarowanego pojazdy wycofywane z eksploatacji) oraz brak specjalistycznego zakładu demontażu pojazdów.

## **6. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW, W TYM:**

### **6.1. Wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego.**

Uruchomienie stacji demontażu pojazdów niewątpliwie spowoduje dodatkową emisję czynników do środowiska (np. powstawanie odpadów z demontowanych pojazdów), jednak przy zastosowaniu odpowiednich wymogów technologicznych i technicznych prowadzenia procesu demontażu emisja ta nie będzie duża i wpływająca niekorzystnie na środowisko.

Wariant polegający na uruchomieniu stacji i prowadzeniu demontażu pojazdów z jednoczesnym właściwym gospodarowaniem wszystkimi powstającymi odpadami powoduje zapewnienie pełnej kontroli nad segregacją materiałów niebezpiecznych, ich magazynowaniem, transportem, a następnie ich zagospodarowaniem. Kontrola nad pozostałymi emisjami zapewni nie pogarszanie stanu środowiska naturalnego w sąsiedztwie stacji. Jest to zatem wariant korzystny dla środowiska.

Uruchomienie stacji spowoduje możliwość zapewnienia zajęcia kilku osobom oraz przyczyni się do nieznacznego wzrostu gospodarczego rejonu. Nie ma racjonalnego wariantu alternatywnego.

### **6.2. Najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem jego wyboru.**

Przyjęte założenia projektowe określają odpowiedni efekt techniczny, ekologiczny i ekonomiczny. Przeprowadzona w niniejszym raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiza wpływu projektowanego przedsięwzięcia na środowisko wykazała, że jego uciążliwość przy przyjęciu odpowiednich rozwiązań będzie mieścić się w granicach obowiązujących standardów. Nie przewiduje się przekraczania dopuszczalnych poziomów w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza, emisji hałasu i wpływu na pozostałe komponenty w stopniu zagrażającym środowisku. Za wyborem przedstawionego wariantu przemawiają nie tylko względy z punktu widzenia zakładu, ale także i ochrony środowiska oraz względy ekonomiczne. Wynikają one z możliwości prowadzenia procesu demontażu pojazdów (który to proces ma się odbywać w urządzonych obiektach a nie na gruntach nieutwardzonych co jest jeszcze często spotykaną metodą postępowania) bez istotnego zwiększenia wpływu na środowisko.

Wybrany przez inwestora sposób demontażu pojazdów jest najkorzystniejszym sposobem postępowania z tym odpadem z punktu widzenia ochrony środowiska. Przeprowadzenie demontażu według ściśle określonych zasad, warunkujących maksymalny odzysk substancji i materiałów, a także gwarantującym zachowanie czystości środowiska jest najlepszym wariantem prowadzenia przedsięwzięcia.

Prawidłowe funkcjonowanie przedmiotowej stacji zapewni ochronę środowiska przed skażeniem powierzchni ziemi i wód niebezpiecznymi substancjami znajdującymi się w pojazdach wycofanych z eksploatacji.

Podstawową bowiem zasadą gospodarowania odpadami (tu: wycofanymi z eksploatacji pojazdami) jest to aby:

1). Zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ich ilość przy wytwarzaniu produktów, podczas i po zakończeniu użytkowania przedmiotu.

W UE zasada zapobiegania powstawaniu odpadów realizowana jest jako:

- zapobieganie powstawaniu odpadów przez technologie tzw. „czyste” – stosowanie takich procesów wytwarzania, podczas których powstawałaby niewielka ilość odpadów lub nie byłoby ich wcale,
- zapobieganie powstawaniu odpadów z produktów poprzez uwzględnienie wpływu jaki wywiera produkt na środowisko podczas wytwarzania, użytkowania i końcowego usuwania ze środowiska.

2). Zapewnić zgodny z zasadami zawartymi w przepisach odzysk odpadu, jeżeli nie było możliwości zapobieżenia jego powstaniu.

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

Przy zachowaniu zasad ochrony środowiska wariant związany z uruchomieniem stacji demontażu pojazdów nie powinien negatywnie oddziaływać na środowisko.

Na terenie stacji nie występują instalacje ani substancje powodujące możliwość wystąpienia poważnej awarii, w tym awarii przemysłowej.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, wielkość przewidywanych emisji oraz odległość od granicy państwa, transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się.



## **8. UZASADNIENIE WYBRANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU, ZE WSKAZANIEM JEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.**

Ze wstępnych ustaleń wynika, że decydującymi czynnikami mogącymi wpływać na stan środowiska ze strony planowanej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji są w szczególności: powstawanie odpadów, emisja hałasu i postępowanie z wodami opadowymi i odciekowymi z jej terenu.

### **8.1. Oddziaływanie na ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę oraz powietrze.**

#### **Ochrona powietrza**

Funkcjonowanie stacji demontażu pojazdów nie powinno wpływać negatywnie na stan powietrza atmosferycznego.

Na stan powietrza wpływ może mieć transport dowożonych lub dojeżdżających do stacji pojazdów. Jednakże przy zakładanej docelowej ilości przyjmowanych do stacji pojazdów ciągu roku ok. 500 sztuk, ilość pojazdów przyjmowanych w ciągu jednego dnia roboczego będzie wynosiła średnio ok. 1- 2 sztuki. Chociaż bardziej prawdopodobne jest przetwarzanie pojazdów w ilościach 100-200 rocznie. Nie spowoduje to znacznego wzrostu zanieczyszczeń do powietrza.

Budynek stacji demontażu pojazdów nie został wyposażony w wentylację wymuszoną powietrza. Krótkotrwała wentylacja będzie następowała w momencie otwierania drzwi podczas wprowadzanie pojazdu do demontażu (samochodem lawetą). Obiekty stacji demontażu będą ogrzewane elektrycznie.

Demontaż pojazdu będzie prowadzony w szczególności przy użyciu narzędzi ręcznych (nożyce mechaniczne lub sprzęt zasilany prądem) nie emitujących zanieczyszczeń do powietrza.

Emisję niezorganizowaną do powietrza stanowić będą poruszające się po terenie samochody związane ze stacją demontażu (dowóz pojazdów do demontażu, ewentualny transport odpadów i części do ponownego użycia z miejsca wytwarzania w miejsce magazynowania, wywóz odpadów, transport klientów). Zanieczyszczenia stanowiące spaliny z tych pojazdów powstawać będą w trakcie pracy silników pojazdów. Z racji niewielkiego ruchu pojazdów związanego ze stacją demontażu pojazdów, emisja do powietrza z pojazdów jest pomijalnie mała. Nie przewiduje się używania do cięcia demontowanych pojazdów palników gazowych powodujących emisję zanieczyszczeń do powietrza.

**Konkluzja** – emisja do powietrza z planowanego przedsięwzięcia stanowi

nieznaczące oddziaływanie na środowisko. Nie wymaga ona ujęcia w formie specjalnego zapisu w przyszłej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na okres eksploatacji nie będzie wymagane posiadanie żadnych pozwoleń lub zgłoszeń emisyjnych.

Poniżej przedstawiono wyliczenia emisji do powietrza, pomimo ich małych wartości.

W związku z eksploatacją stacji demontażu pojazdów będzie powstawała emisja ze spalania paliw w silnikach pojazdów (transport). Jest to zdecydowanie emisja nieorganizowana, nie wymagająca posiadania pozwolenia na emisję. Podstawowymi zanieczyszczeniami towarzyszącymi są: tlenek węgla (CO), tlenki azotu (NO<sub>x</sub>), dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), sadza oraz węglowodory alifatyczne w postaci mieszaniny.

Spaliny silników stwarzają w zasadzie problem o charakterze lokalnym i z uwagi na zazwyczaj niewielką wysokość emisji dotyczy głównie obszarów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych (maksymalnie do 150 m od krawędzi drogi).

Jak wskazano powyżej emisja ze spalania paliw w pojazdach użytkowanych na terenie stacji demontażu pojazdów jest w zasadzie pomijalnie mała. Według założeń przewiduje się 16 przejazdów pojazdów dziennie (głównie osobowych i dostawczych, w tym wózek widłowy) po 120 m każdy (przyjęto założenie najmniej korzystne jakby każdy pojazd pokonywał taką odległość na terenie prowadzenia działalności) z prędkością 5 km/h ( $16 \times 0,12 \text{ km} = 1,92 \text{ km}$ , przy zużyciu paliwa na poziomie 15 l/100 km,  $1,92 \times 0,15 \text{ l} = 0,288 \text{ l/d}$  (dzień), do tego dodano dwukrotność zużycia paliwa zużytego podczas przejazdu, jako spalonego podczas postoju, stąd  $0,288 \text{ l} + 0,288 \text{ l} \times 2 = 0,864 \text{ l/d}$ , zużycie miesięczne  $\Rightarrow 0,864 \text{ l} \times 25 \text{ dni} = 21,6 \text{ l}$ ). Według szacunków w trakcie pobytu sprzętu na terenie obiektu (transport) miesięcznie maksymalnie spalane jest ok.  $0,0216 \text{ m}^3$  oleju napędowego (ON) co daje 0,018 Mg. Rocznie daje to  $12 \times 0,018 \text{ Mg} = 0,216 \text{ Mg}$  (ON).

Wielkość wprowadzonych zanieczyszczeń ze spalania paliw w silnikach pojazdów obliczono na podstawie wskaźników emisji wydanych przez MOŚZNiL w 1993 r. dotyczących emisji jednostkowej z pojazdów samochodowych (przyjęto średnie wartości dla samochodów ciężarowych z zapłonem samoczynnym):

Tabela 1. Wskaźniki emisji jednostkowej ze spalania paliw silnikach pojazdów.

Substancja	Wskaźnik emisji
CO	37 g/kg paliwa
NO <sub>2</sub>	66 g/kg paliwa
węglowodory alif.	8,5 g/kg paliwa
węglowodory arom.	3,5 g/kg paliwa
SO <sub>2</sub>	6 g/kg paliwa
pył zawieszony	4,3 g/kg paliwa

Tabela 2. Emisja niezorganizowana ze spalania paliw w silnikach pojazdów.

Substancja	Wielkość emisji [Mg/rok]
CO	0,008
NO <sub>2</sub>	0,014
węglowodory alif.	0,002
węglowodory arom.	0,001
SO <sub>2</sub>	0,001
pył zawieszony	0,001

Z racji małej skali problemu środowiskowego emisji ze spalania paliw w silnikach pojazdów nie wyliczano emisji godzinowej.

Jak wynika z powyższego opisu zmiana sposobu użytkowania obiektu nie spowoduje niekorzystnych skutków w rodzaju osiągnięcia lub przekroczenia dopuszczalnych wielkości stężeń emisyjnych poza terenem stacji demontażu pojazdów. Relatywnie minimalny wpływ emisji zanieczyszczeń podstawowych nie pociąga za sobą znaczących konsekwencji dla stanu zanieczyszczenia powietrza poza terenem stacji.

### **Gospodarka wodna**

- Do obiektu stacji demontażu pojazdów jest doprowadzona woda (podłączenie istniało przed zmianą sposobu użytkowania obiektu), z której będzie korzystała obsługa stacji (urządzenia socjalne). Ilość zużywanej na potrzeby funkcjonowania stacji demontażu pojazdów wody będzie znikoma. Zakładane zużycie wody na stacji demontażu to (umywalka, WC, sprząatanie): Ilość wody 3 os. x 0,09 m<sup>3</sup>/dobę = 0,27 m<sup>3</sup> x 21 dni robocze = 5,67 m<sup>3</sup>/m-c

### **Ochrona wód**

Wody opadowe i odciekowe z terenu stacji demontażu pojazdów (obiekt budowlany) odprowadzane będą za pośrednictwem wewnętrznej sieci kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator. Wody te, a w zasadzie ścieki po przejściu przez separator odprowadzane będą do studni bezodpływowej. Ze studni ścieki te będą wywożone do oczyszczalni ścieków.

Pojazdy do demontażu będą dowożone bezpośrednio do hali stanowiącej miejsce magazynowania pojazdów i miejsce demontażu. Takie rozwiązanie ogranicza w znacznym stopniu bezpośrednie oddziaływanie gospodarki wodnej wodami

opadowymi i odciekowymi na wody w sąsiedztwie stacji demontażu pojazdów. Oczyszczanie tych wód, jak już wskazano, następować będzie w separatorze koalescencyjnym, który zapewnia stężenie substancji ropopochodnych w wodach odpływających do zbiornika bezodpływowego na poziomie poniżej 10 mg/l. Separator posiada też urządzenie zabezpieczające, które bez ingerencji człowieka zamyka odpływ ścieków z separatora po uzyskaniu maksymalnej pojemności przetrzymania. To zamknięcie jest istotne, ponieważ wymusza konserwację separatora, a w przypadku nagłego wycieku oleju pływak zamyka natychmiast odpływ, co zapobiega przepływowi niepodczyszczonych ścieków do zbiornika bezodpływowego.

Wpust liniowy występujący w hali demontażu z podłączeniem do separatora jest wymagany rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu. Generalnie nie przewiduje się mycia posadzki wodą ani mycia części przeznaczonych do ponownego użycia. W przypadku powstania rozlewów substancji olejowych użyte zostaną sorbenty do ich usunięcia.

Na terenie stacji demontażu jest zbiornik bezodpływowy służący do gromadzenia ścieków socjalnych. Ścieki te są wywożone do lokalnej oczyszczalni ścieków.

Czyste wody opadowe z dachu obiektu stacji spływać będą grawitacyjnie na teren nieutwardzony: bezpośrednio lub za pośrednictwem części utwardzonego placu.

Mając na uwadze istniejące rozwiązania technologiczno-techniczne i projektowany sposób postępowania z wodami opadowymi i odciekowymi (oczyszczanymi na lokalnych urządzeniach oczyszczających) oraz ściekami sanitarnymi należy stwierdzić, że w zakresie gospodarki wodno – ściekowej stacja demontażu pojazdów w obecnym stanie, przy prawidłowo pracujących urządzeniach podczyszczających nie stanowi zagrożenia dla środowiska wodnego.

Najbliżej położone wody powierzchniowe – rzeka Pasłęka znajduje się w odległości ok. 270 m od planowanej stacji w kierunku północno-wschodnim. Najbliżej położone ujęcie wody w Biesalu położone jest w odległości ok. 1,3 km w kierunku zachodnim.

### **Gospodarka odpadami.**

Na terenie stacji demontażu pojazdów w procesie demontażu, czyli odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji wytwarzane będą odpady charakterystyczne dla tego typu działalności.

Wśród wytwarzanych odpadów wyszczególnić należy zgodnie z obowiązującymi przepisami odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne. Odpady klasyfikuje się w zależności od źródeł powstawania, stopnia uciążliwości bądź stwarzania zagrożeń dla życia lub zdrowia ludzi oraz środowiska. Powstające na terenie stacji demontażu odpady sklasyfikowane są zgodnie z wytycznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra

Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz.1206), w grupach:

- 13 - oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19),
- 15 - odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- 16- odpady nieujęte w innych grupach oraz ewentualnie w grupie 19, podgrupie 19 12.

**Ilość odpadów przewidzianych do wytworzenia, przy założeniu demontażu 500 pojazdów w ciągu roku, może wynieść odpowiednio.**

### **Odpady niebezpieczne.**

<b>L.p.</b>	<b>Kod odpadu</b>	<b>Nazwa odpadu</b>	<b>Ilość wytwarzana w ciągu roku w Mg</b>
1.	13 01 13*	Rodzaj - Inne oleje hydrauliczne	1,2
2.	13 02 08*	Rodzaj – Inne oleje smarowe	1,5
3.	13 05 01*	Rodzaj – Odpady stałe z odwadniania olejów w separatorach	1,5
4.	13 05 06*	Rodzaj – Olej z odwadniania olejów w separatorach	0,15
5.	13 07 01*	Rodzaj – Olej napędowy	0,5
6.	13 07 02*	Rodzaj – Benzyna	0,5
7.	15 02 02*	Rodzaj – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania	0,2
8.	16 01 07*	Rodzaj – filtry olejowe	0,5
9.	16 01 08*	Rodzaj - elementy zawierające rtęć	0,15
10.	16 01 09*	Rodzaj – elementy zawierające PCB	0,12
11.	16 01 10*	Rodzaj – elementy wybuchowe	0,3
12.	16 01 11*	Rodzaj – okładziny hamulcowe zawierające azbest	0,15
13.	16 01 13*	Rodzaj – płyny hamulcowe	0,3
14.	16 01 14*	Rodzaj – płyny zapobiegające zamarzaniu.	0,45
15.	16 02 11*	Rodzaj – Zużyte urządzenia zawierające freony, HCFC, HFC	0,6
16.	16 02 13*	Rodzaj – Zużyte urządzenia zawierające subst. niebezpieczne.	0,09
17.	16 06 01*	Rodzaj – Baterie i akumulatory ołowiowe	9,0
18.	16 08 07*	Rodzaj – Zużyte katalizatory	0,6

### Odpady inne niż niebezpieczne.

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość wytwarzana w ciągu roku w Mg
1.	16 01 03	Rodzaj –zużyte opony	30,0
2.	16 01 16	Rodzaj – zbiorniki na gaz	1,8
3.	16 01 17	Rodzaj – metale żelazne	375,0
4.	16 01 18	Rodzaj – metale nieżelazne	9,0
5.	16 01 19	Rodzaj – Tworzywa sztuczne	12,0
6.	16 01 20	Rodzaj – Szkło	19,0
7.	16 01 22	Rodzaj – płyny ze spryskiwaczy	0,8
8.	16 01 99	Rodzaj – inne niewymienione odpady (elementy tapicerki)	3,0
9.	16 02 14	Rodzaj – Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13.	0,7
10.	16 08 01	Rodzaj – zużyte katalizatory zawierające złoto, srebro, ren, rod, pallad, iryd lub platynę (z wyłączeniem 16 08 07)	0,9
11.	19 12 07	Rodzaj – drewno	20,0
12.	19 12 08	Rodzaj – tekstylia	10,0

Wszystkie odpady, przewidziane do wytworzenia na terenie stacji demontażu pojazdów, magazynowane będą z wykorzystaniem odpowiednich środków technicznych, zapewniających warunki bezpieczeństwa dla ludzi i środowiska.

### **Informacje wskazujące na sposoby zapobiegania powstawaniu odpadów lub ograniczenia ich ilości i ich negatywnego oddziaływania na środowisko.**

1. Odpady na terenie stacji zbierane będą selektywnie.
2. Działania zakładu w zakresie zapobiegania lub minimalizacji ilości powstających odpadów są ograniczone. Możliwe będzie jedynie odzyskiwanie części elementów pojazdów nadających się do odzysku.
3. W firmie zwracać się będzie uwagę na właściwe postępowanie z odpadami niebezpiecznymi, w szczególności, aby odpady płynne (oleje przepracowane i elektrolit z akumulatorów) nie wylewały się na nieutwardzony grunt.
4. W firmie prowadzona będzie ewidencja jakościowa i ilościowa wytwarzanych odpadów zgodnie z ich aktualną klasyfikacją i wzorami dokumentów.
5. Magazynowanie odpadów nie spowoduje negatywnego wpływu na środowisko.

### **Szczegółowy opis sposobów gospodarowania odpadami, z uwzględnieniem zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.**

## **Odpady niebezpieczne**

### **1. 13 01 13\* – inne oleje hydrauliczne.**

### **2. 13 02 08\* – inne oleje smarowe.**

Powyższe odpady będą powstawały w procesie opróżniania olejów z układów hydraulicznych oraz z silników i przekładni pojazdów w hali stacji demontażu. Odpad będzie spuszczaany lub odsysany z układów pojazdów do „małego” zbiornika metalowego, z którego opróżniany będzie do zbiorczych zbiorników metalowych o pojemności ok. 200 l. W procesie opróżniania olejów stosowane będą w miarę potrzeb wanny zapobiegające spływowi olejów na podłoże. Ze zbiorczych zbiorników ustawionych w wyznaczonych miejscach oleje zostaną odebrane przez firmę posiadającą uregulowania formalnoprawne wymagane przepisami ustawy o odpadach w zakresie prowadzonej działalności.

### **3. 13 05 01\* - Odpady stałe z odwadniania olejów w separatorach.**

W procesie oczyszczania wód deszczowych i odciekowych w separatorze mogą powstawać odpady stałe, które w procesie czyszczenia separatora bezpośrednio z miejsca powstania odbierze uprawniona firma.

### **4. 13 05 06\* - olej z odwadniania olejów w separatorach.**

W procesie oczyszczania wód deszczowych i odciekowych w separatorze mogą powstawać oleje z odwadniania, które w procesie czyszczenia separatora bezpośrednio z miejsca powstania odbierze uprawniona firma.

### **5. 13 07 01\* – olej napędowy.**

Odpad będzie wylewany ze zbiornika pojazdu do „małego” pojemnika metalowego lub wysysany wysysarką, a następnie wlewany i gromadzony w zbiorczym pojemniku.

### **6. 13 07 02\* – benzyna.**

Odpad będzie wylewany ze zbiornika pojazdu do „małego” pojemnika metalowego lub wysysany wysysarką, a następnie wlewany i gromadzony w zbiorczym pojemniku.

### **7. 15 02 02\* – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania.**

Odpady powstaną w wyniku wymiany sorbentów z urządzeń podczyszczających wody opadowe, sorbenty stosowane do usuwania rozlewów substancji ropopochodnych lub jako zużyte czyszczywo zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Odpady będą zbierane do pojemnika, skąd w miarę potrzeb zostaną zabrane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne uregulowania prawne.

#### **8. 16 01 07\* – filtry olejowe.**

Odpad powstaje najczęściej w trakcie demontażu tego elementu układu olejowego. Zużyte filtry będą odsączane z resztek oleju na odsączarce, a następnie składane w pojemniku w wyznaczonym miejscu. W miarę potrzeb odpady będą przekazywane uprawnionemu odbiorcy do odzysku lub unieszkodliwiania.

#### **9. 16 01 08\* – elementy zawierające rtęć**

Zdemontowane elementy będą wkładane do pojemnika i w miarę potrzeb odpady będą przekazywane uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwiania.

#### **10. 16 01 09\* – elementy zawierające PCB**

Zdemontowane elementy będą wkładane do pojemnika i w miarę potrzeb odpady będą przekazywane uprawnionemu odbiorcy do unieszkodliwiania.

#### **11. 16 01 10\* – elementy wybuchowe.**

Odpad będzie powstawał w momencie demontażu pojazdu posiadającego elementy pirotechniczne. W celu wyeliminowania występowania ładunku wybuchowego możliwe będzie wywoływanie detonacji w sposób sztuczny (uruchomienie poduszek powietrznych). Pozostałości po elementach wybuchowych nie będą stanowiły odpadów niebezpiecznych. Będą gromadzone i okresowo przekazywane odbiorcy tego odpadu posiadającemu stosowne uregulowania formalnoprawne.

#### **12. 16 01 11\* – okładziny hamulcowe zawierające azbest.**

W rzeczywistości bardzo trudno będzie odróżnić okładziny azbestowe od bezazbestowych. Jednakże w przypadku powstania takiego odpadu będzie on zbierany w pojemniku i okresowo przekazywany firmie posiadającej pozwolenie na odbiór odpadów.

#### **13. 16 01 13\* – płyny hamulcowe.**



Odpad po usunięciu z układu hamulcowego pojazdu będzie gromadzony selektywnie w pojemnikach i okresowo przekazywany firmie posiadającej pozwolenie na odbiór odpadów.

**14. 16 01 14\* – płyny zapobiegające zamarzaniu.**

Odpad po usunięciu z układu chłodzącego pojazdu będzie gromadzony selektywnie w pojemnikach i okresowo przekazywany firmie posiadającej pozwolenie na odbiór odpadów.

**15. 16 02 11\* – zużyte urządzenia zawierające freony, HCFC, HFC.**

Nominalnie urządzenia klimatyzacyjne zawierające freony będą demontowane przez zleconą firmę, z którą podpisana zostanie stosowna umowa. W wyjątkowych sytuacjach urządzenia będą zdemontowane we własnym zakresie, a czynnik chłodzący będzie opróżniany przez wyspecjalizowaną firmę.

**16. 16 02 13\* – zużyte urządzenia zawierające substancje niebezpieczne.**

Zużyte świetlówki i lampy rtęciowe z oświetlenia terenu stacji demontażu będą gromadzone w wyznaczonym miejscu i okresowo będą przekazywane uprawnionej firmie.

**17. 16 06 01\* – baterie i akumulatory ołowiowe.**

Odpad powstaje w momencie usuwania akumulatora z demontowanego pojazdu. Odpad będzie magazynowany w wyznaczonym miejscu do czasu odbioru przez uprawnioną firmę.

**18. 16 08 07\* - zużyte katalizatory.**

Odpad powstaje w momencie usuwania katalizatora z demontowanego pojazdu. Odpad będzie magazynowany w wyznaczonym miejscu do czasu odbioru przez uprawnioną firmę.

**Odpady inne niż niebezpieczne**

**1. 16 01 03 – zużyte opony.**

Odpady zużytych opon nie nadających się do bezpośredniego wykorzystania lub

wulkanizacji będą gromadzone w wyznaczonym miejscu i okresowo odbierane przez uprawnioną firmę.

## **2. 16 01 16 – zbiorniki na gaz skroplony.**

Nominalnie gazowe układy zasilania gazem będą wymontowywane przez wyspecjalizowaną firmę. W szczególnych przypadkach z zachowaniem warunków bezpieczeństwa zbiorniki z gazem będą demontowane, a następnie opróżniane z gazu przez wyspecjalizowaną firmę. Magazyn butli z gazem będzie zlokalizowany >30 m od budynku mieszkalnego. (kosz drewniany, metalowy), miejsce gromadzenia butli będzie wyposażone w gaśnicę (jedną proszkową 9 kg lub 2 śniegowe po 5 kg).

## **3. 16 01 17 – metale żelazne**

Metale żelazne pochodzące w szczególności z demontażu karoserii i podwozi pojazdów będą gromadzone w wydzielonym miejscu i okresowo odbierane przez uprawnionego odbiorcę odpadu.

## **4. 16 01 18 – metale nieżelazne**

Metale nieżelazne pochodzące w szczególności z demontażu karoserii, podwozi pojazdów oraz pozostałego wyposażenia pojazdu będą gromadzone w wydzielonym miejscu i okresowo odbierane przez uprawnionego odbiorcę odpadu.

## **5. 16 01 19 – tworzywa sztuczne**

Odpadowe tworzywa sztuczne gromadzone będą w miarę możliwości i potrzeb selektywnie. Tworzywa będą przekazywane firmie uprawnionej do odbioru odpadów.

## **6. 16 01 20 – szkło**

Odpadowe szkło z pojazdów (szyby) gromadzone będzie w wydzielonym miejscu i przekazywany firmie uprawnionej do odbioru odpadów.

## **7. 16 01 22 – płyny ze spryskiwaczy**

Płyny będą usuwane ze zbiorników i układu pojazdu, zlewane do pojemników oraz przekazywane uprawnionym odbiorcom.

## **8. 16 02 14 – zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13.**

Odpady w postaci urządzeń klimatyzacyjnych nie posiadających freonów będą gromadzone a następnie przekazywane w całości wyspecjalizowanym firmom lub poddawane dalszemu demontażowi.

## **9. 19 12 07 – drewno.**

Odpady w postaci drewna usuniętego z pojazdów głównie dostawczych.

## **10. 19 12 08, 16 01 99 – tekstylia, inne nie wym. odpady (elementy tapicerki)**

Odpady w postaci tekstyliów usuniętych z elementów siedzeń pojazdów.

## **11. 16 08 01 – zużyte katalizatory**

Odpad powstaje w momencie usuwania katalizatora z demontowanego pojazdu. Odpad będzie magazynowany w wyznaczonym miejscu do czasu odbioru przez uprawnioną firmę.

Warunki magazynowania odpadów będą dostosowane do wymagań stawianych przepisami prawa. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w wyznaczonym miejscu w przystosowanych do tego celu pojemnikach. W przypadkach określonych szczegółowych wymagań, w formie rozporządzenia właściwego ministra, w zakresie magazynowania odpadów sposób i miejsce magazynowania zostaną dostosowane do tych wymagań.

Odpadowe oleje będą magazynowane w szczelnym zamykanym pojemniku metalowym z ociekaczem. Pojemnik z odpadami ustawiony będzie w wydzielonym miejscu magazynowym. Miejsce magazynowania odpadów olejowych wyposażone zostanie w odpowiednie środki techniczne zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów i zanieczyszczeniem powierzchni ziemi w sytuacjach awaryjnych (m. in. sorbenty). Obiekt magazynowy zabezpieczony będzie przed dostępem osób niepowołanych i będzie posiadać odpowiednio przygotowane, utwardzone podłoże betonowe, na którym ustawiony zostanie pojemnik do gromadzenia odpadów. Pomieszczenie magazynowe wyposażone zostanie w odpowiedni sprzęt i środki ochrony przeciwpożarowej. Ewentualne wycieki zgromadzonych substancji ropopochodnych usuwane będą za pomocą sorbentów, których odpowiedni zapas zgromadzony zostanie w miejscu magazynowania odpadów.

Odpady wytworzone w trakcie demontażu wyeksploatowanych lub zniszczonych pojazdów samochodowych w postaci ogumienia kół lub dętek, magazynowane będą w

wyznaczonym miejscu (sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów) na terenie placu składowego, w stosach zabezpieczonych przed osunięciem. Wydzielone miejsce magazynowania zużytych opon wyposażone zostanie w odpowiednie urządzenia gaśnicze. Ze względu na to, że odpady te zaliczane są do odpadów obojętnych nie przewiduje się dodatkowego zabezpieczenia w miejscu ich magazynowania.

Pozostałe odpady będą magazynowane w sposób przewidziany dla poszczególnych rodzajów, z wykorzystaniem kontenerów i pojemników.

Odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwienia, po zgromadzeniu pewnej ilości podmiotowi posiadającemu wymagane zezwolenie właściwego Marszałka lub Starosty w zakresie gospodarowania odpadami.

Przekazanie odpadów odbywać się będzie nie rzadziej niż raz na 2,5 roku, z zastosowaniem dokumentu przekazania odpadu. Na odbiór odpadów podpisane zostaną umowy z uprawnionymi firmami. Część odpadów będzie poddawana procesowi powtórnego użycia.

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy prawne w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach ( t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 21 z późn. zm.), należy stwierdzić, że Inwestor podejmie szereg działań mających na celu dostosowanie sposobu postępowania z wytwarzanymi odpadami do obowiązujących wymagań. Podjęte przez jednostkę kroki organizacyjne i techniczne pozwolą ograniczyć oddziaływanie odpadów na środowisko w miejscu ich powstania, zaś odpady wytworzone w większości przekazywane będą do odzysku lub do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.

W myśl obowiązujących przepisów firma po uzyskaniu pozwolenia z zakresu Prawa budowlanego będzie występowało o wydanie pozwolenia na wytwarzanie odpadów w toku prowadzenia stacji demontażu pojazdów.

### **Oddziaływania na klimat akustyczny.**

#### **Klimat akustyczny – stan aktualny.**

Teren, na którym planuje się lokalizację przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie posiada obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Zatem w ocenie tego, które tereny zlokalizowane wokół działki/działek inwestora podlegać będą ochronie akustycznej kierowano się rzeczywistym zagospodarowaniem terenu, na dzień sporządzania dokumentacji.

Teren lokalizacji przedsięwzięcia oraz tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie, to typowe tereny wiejskie z rozproszoną zabudową zagrodową.

Na takich terenach wpływ na klimat akustyczny ma jedynie transport (bliskie sąsiedztwo drogi lokalnej) oraz praca maszyn rolniczych podczas prac polowych.

Dla tych terenów nie przeprowadzano oceny jakości klimatu akustycznego.

Na podstawie badań przeprowadzonych w Polsce, w odniesieniu m.in. do hałasów drogowych, stwierdzono, że poziomy ekwiwalentne dla terenów wiejskich i osiedlowych, zlokalizowanych w pobliżu dróg, zawierają się w granicach: 45 – 62 dB.

## **Emisja hałasu**

### ***Realizacja przedsięwzięcia***

Realizacja przedsięwzięcia, w analizowanym przypadku nie będzie wymagać użycia mechanicznego sprzętu budowlanego, który będzie źródłem emisji hałasu do środowiska. W fazie realizacji przedsięwzięcia będą wykonywane głównie prace modernizacyjne obiektu.

Ogólnie można założyć, że hałas emitowany do środowiska w fazie budowy charakteryzuje się poziomami rzędu: 85 dB – 90 dB dla maszyn budowlanych, 65 dB – 85 dB dla środków transportu, charakteryzuje się również dużą zmiennością i dynamiką (rzędu 15 – 25 dB). W przypadku realizowanego przedsięwzięcia prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w porze dnia, a zatem oddziaływanie ogranicza się jedynie do momentu pracy maszyn, czyli jest krótkotrwałe. Użycie mechanicznego sprzętu budowlanego ograniczone będzie skalą przedsięwzięcia i zakresem prowadzonych prac.

### ***Funkcjonowanie przedsięwzięcia***

Zasadniczymi procesami, które wywierają wpływ na klimat akustyczny otoczenia, w przypadku projektowanej stacji demontażu pojazdów zlokalizowanej w m. Tomaryny – działka nr 69/2, gmina Gietrzwałd będą prace związane z demontażem zużytych samochodów, oraz z pracą urządzeń stanowiących wyposażenie projektowanej stacji demontażu.

Źródłami hałasu będą elektronarzędzia (np. wiertarka, szlifierka kąтова, przecinarka do metalu), silnik pracującego wózka widłowego, silniki samochodów przyjeżdżających na stację demontażu, w tym samochody-lawety z samochodami przeznaczonymi do demontażu, samochód ciężarowy przyjeżdżający po złom, załadunek złomu, samochody klientów i pracowników.

W części budynku gospodarczego, w którym będzie znajdować się projektowana stacja demontażu, prowadzona będzie rozbiórka samochodów, eksploatowane będą elektronarzędzia (wiertarki, wkrętarki, szlifierki kątowe). Aktualnie w budynku nie jest prowadzona działalność związana z procesami mechanicznymi. Budynek w pierwotnej funkcji służył do celów rolniczych.

Poziom hałasu w pomieszczeniach, gdzie wykorzystywane będą elektronarzędzia, ujęty w obliczeniach został przyjęty na podstawie pomiarów wykonywanych na

stanowiskach pracy, w zakładzie o identycznym profilu działalności oraz w oparciu o wyniki pomiarów mocy akustycznej urządzeń emitujących hałas.

Ponieważ urządzenia pracujące na stacji demontażu nie pracują bez przerwy przez 8 godzin, poziom mocy akustycznej pomierzony (w zakładzie zajmującym się tym samym profilem działalności, a już istniejącym tj. w stacji demontażu samochodów) został przeliczony, zgodnie z rzeczywistym czasem pracy urządzeń na poziom równoważny hałasu. W analizowanym przypadku, również urządzenia nie będą pracowały bez przerwy. W każdej stacji demontażu są prowadzone praktycznie identyczne operacje techniczne.

Poziom ten został wyliczony zgodnie ze wzorem na wyliczenie poziomu ekwiwalentnego na podstawie „Metody pomiarów hałasu zewnętrznego w środowisku” – załącznik Nr 2 do Zarządzenia Nr 79 GIOŚ:

$$L_{Aeqi} = 10 \log \sum t_i \times 10^{0,1 L_{aeqi}} / T$$

lub:

$$L_{Aeqi} = 10 \log \sum t_i \times 10^{0,1 L_{AW}} / T$$

gdzie:

$L_{Aeq}$  - poziom równoważny hałasu dB

T - czas pracy zakładu - w tym przypadku 8 godzin.

$t_i$  - czas trwania i - tego cyklu ( w tym przypadku czas pracy urządzeń znajdujących się w pomieszczeniu ).

$L_{aeqi}$  - poziom natężenia hałasu pomierzony w trakcie pracy urządzeń w danym pomieszczeniu

$L_{AW}$  – poziom mocy akustycznej danego źródła

W pomieszczeniach warsztatowych maksymalny poziom hałasu pomierzony podczas pracy wszystkich znajdujących się tam maszyn i urządzeń wynosił 86,1 dB. Większość prac w pomieszczeniu warsztatowym jest prowadzonych za pomocą narzędzi ręcznych. Czas pracy elektronarzędzi wynosi w sumie 1 godz./dobę, zatem poziom równoważny hałasu wynosi **77,1 dB**. Poziom hałasu występujący aktualnie w przeliczeniu na 8 godzin – **68,8 dB**.

Działalność zakładu będzie związana z transportem i komunikacją samochodów klientów przyjeżdżających do stacji demontażu (np. w celu zakupu części samochodowych), samochodów dowożących pojazdy przeznaczone do złomowania oraz samochodów ciężarowych odbierających złom. Nie jest planowane umieszczenie na

terenie stacji demontażu strzępiarki, która charakteryzuje się dużym poziomem mocy akustycznej.

Planowany jest demontaż 1-2 pojazdów dziennie. Zatrudnienie 2-3 pracowników. Ilości pojazdów poruszających się po terenie stacji w ciągu dnia:

- pojazdy do złomowania (przywożone lawetą) 1 maksymalnie 2,
- pojazdy pracowników 3,
- pojazdy klientów 5 maksymalnie 10,
- pojazdy odwożące odpady z demontażu 1 (może być ciężarowy).

Dodatkowym źródłem hałasu typu komunikacyjnego będzie hałas generowany przez wózek widłowy spalinowy, który będzie poruszał się po placu między halą demontażu a miejscem magazynowania odpadów złomu. Czas pracy wózka maks. – 1 h/dobę.

Moc akustyczna silnika wózka widłowego, jako wypadkowa procesu jazdy, hamowania i startu, zgodnie z „Ochroną środowiska przed hałasem i wibracjami” pod redakcją Jerzego Sadowskiego, ITB, W-wa 1992 rok wynosi 82 dB.

Uśredniony poziom mocy akustycznej pojazdów „ciężkich” wg Instrukcji ITB 311”Metoda prognozowania hałasu emitowanego z obszarów dużych źródeł powierzchniowych”, wynosi 96 dB.

Uśredniony poziom mocy akustycznej pojazdów „lekkich” wg Instrukcji ITB 311”Metoda prognozowania hałasu emitowanego z obszarów dużych źródeł powierzchniowych”, wynosi 90 dB, przy średnim czasie trwania zjawiska akustycznego polegającego na starcie i hamowaniu oraz krótkiej jeździe samochodów parkujących przy wjeździe do stacji demontażu wynosi 5 minut/dobę.

Po przeliczeniu zgodnie z ww. wzorem poziomu hałasu występującego podczas ww. „zjawisk akustycznych” (każde z tych zjawisk trwa maks. 4 minuty licząc czas przejazdu po placach i drodze) obejmujących: hałas pochodzący z silników samochodowych pojazdów dowożących samochody na lawetach, samochodu ciężarowego odbierającego złom, samochodów osobowych pracowników i klientów oraz z poruszającego się wózka widłowego wynosi odpowiednio:

- ✓ dla samochodów ciężarowych dojeżdżających do budynku hali demontażu – **72 dB,**
- ✓ dla samochodów osobowych pracowników i klientów – **68,6 dB,**
- ✓ dla wózka widłowego – **72 dB.**

Dodatkowo zadano do obliczeń hałas generowany podczas załadunku złomu. Praktyka oraz dane literaturowe [Jan Gronowicz, Teresa Kubiak: *Zastosowanie procedury oceny oddziaływania na środowisko w procesie projektowania stacji demontażu samochodów wycofanych z eksploatacji. Wyd. Politechnika Poznańska*] wykazuje, że proces załadunku złomu wywiera duży wpływ na oddziaływanie akustyczne stacji demontażu. Choć jest to proces krótkotrwały (czas maksymalny do pół godziny) i nie występuje codziennie,

należy go uwzględnić w obliczeniach. Dane literaturowe wskazane na wstępie podają, że poziom mocy akustycznej zmierzonej podczas zjawiska akustycznego polegającego na załadunku złomu wynosić może nawet 90 dB, co po przeliczeniu zgodnie z ww. wzorem daje poziom hałasu równoważnego o wartości **78 dB**.

A zatem na terenie planowanej inwestycji będą znajdować się następujące źródła hałasu:

#### Liniowe źródła hałasu (źródła komunikacyjne i transportowe)

Jako liniowe źródła hałasu przyjęto odcinki hipotetycznych dróg poruszania się samochodów dostawczych, osobowych oraz wózka widłowego.

#### Pośrednie źródła hałasu typu budynek.

Na terenie planowanej inwestycji źródłem typu budynek jest budynek hali demontażu.

W źródłach typu budynek ważnym parametrem zależnym od konstrukcji budynku i rodzaju zastosowanych materiałów jest izolacyjność akustyczna ścian.

Szczegóły konstrukcyjne budynku projektowanego przedstawiają się następująco:

- ✓ Ściany obiektu wykorzystywanego jako hala demontażu wykonane są warstwowo: 25 cm warstwy cegły dziurawki, 7 cm tzw. pustki powietrznej oraz 12 cm warstwa z cegły pełnej,
- ✓ Budynek jest dwukondygnacyjny, nad halą demontażu jest strop z lekkich płyt, na piętrze znajduje się strych, konstrukcja dachu tradycyjna, drewniana z umocowaną od zewnątrz blachą trapezową.
- ✓ Okna z ramą z PCV i szybami zespolonymi,
- ✓ Brama wjazdowa - metalowe z blachy trapezowej, nieocieplone,
- ✓ Drzwi drewniane (2 sztuki).

Na podstawie ww. informacji na temat budowy obiektu oraz norm, w oparciu o które wyznaczane są wartości izolacyjne elementów w zakresie akustycznym, należy przyjąć izolacyjność akustyczną ścian (zgodnie z **PN-B-02151-3:1999 „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem a budynkach - Izolacyjność akustyczna przegród w budynkach oraz izolacyjność akustyczna elementów budowlanych”** na poziomie – 43 dB, okien zgodnie z normą PN-B 02131-3: 1999, oraz PN-EN ISO 717-1:1999 „Ważony wskaźnik izolacyjności akustycznej” na poziomie 28 dB. Izolacyjność akustyczna drzwi, zgodnie z Instrukcją ITB 369/2002 „Właściwości dźwiękoizolacyjne przegród budowlanych i ich elementów”, na poziomie 25 dB(A), a bramy stalowej na poziomie 23 dB(A).



## Ekran akustyczny

W analizowanym przypadku rolę ekranu akustycznego będzie spełniać część biurowo-socjalna i przybudówka bezpośrednio przylegające do hali demontażu oraz 2 budynki gospodarcze aktualnie niewykorzystywane, w przyszłości mogą być tam utworzone magazyny części.

W rzeczywistości role ekranu będą również pełnić:

- część strychowa nad halą demontażu,
- wiaty zlokalizowane pomiędzy niewykorzystywanym budynkiem, a halą demontażu,
- ogrodzenie pełne z drewna, wokół działki nr 69/2, ale nie na pełnej jej długości.

Tych ekranów w obliczeniach nie uwzględniano.

## Źródła liniowe.

Drogi dojazdu samochodów oraz manewrowania wózka.

## Punkty obserwacji

Wytypowano 16 punktów obserwacji, przy czym 3 punkty (1,2,3) są zlokalizowane na granicy zabudowy mieszkalnej istniejącej (punkt nr 1 na granicy domu mieszkalnego inwestora), a 13 punktów zlokalizowanych jest na granicy terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

## **Oddziaływanie na klimat akustyczny**

Planowane przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na klimat akustyczny środowiska ze względu na:

- ✓ Pracę wyłącznie w porze dziennej,
- ✓ Charakterem pracy, gdzie czas trwania poszczególnych zjawisk akustycznych nie przekracza 1 h/dobę,
- ✓ Lokalizację przedsięwzięcia, w oddaleniu od terenów chronionych akustycznie.

## Faza eksploatacji.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, natężenie hałasu w środowisku oraz ocenę jego uciążliwości lub szkodliwości określa się wartością poziomu dźwięku A mierzoną w decybelach [dB]. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku podawane są także w [dB].

Wpływ hałasu na człowieka jest zróżnicowany i zależy od takich podstawowych parametrów, jak poziom hałasu, pora występowania i czas trwania oraz częstotliwość. W pomieszczeniach mieszkalnych hałas przenikający z zewnątrz nie powinien przekraczać wartości 40 dB w porze dziennej i 30 dB w nocnej. Wartość poziomu hałasu istniejącego na zewnątrz, nie przekraczająca 60 dB zapewnia odpowiedni standard akustyczny wewnątrz pomieszczeń. Jest to granica, powyżej której uciążliwość hałasu wzrasta się bardzo wyraźnie. Występuje wówczas zmęczenie organu słuchu, spadek koncentracji, nerwowość, a nawet bóle głowy. Poziomy hałasu powyżej 70 dB uważane są za szkodliwe dla zdrowia.

Aktualnie dopuszczalne wielkości hałasu w środowisku określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu (Dz.U Nr 120 z 2007 roku, poz.826), zmienione rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012 nr 0 poz. 1109).

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa załącznik do rozporządzenia [1], w tym przedstawiona niżej tabela pt.: *Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu (tj. drogi lub linie kolejowe oraz instalacje i pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu) z wyłączeniem hałasu powodowanego przez linie elektroenergetyczne oraz starty, lądowania i przeloty statków powietrznych.*

*Tab. Dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów chronionych*

Lp.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A w dB			
		Drogi lub linie kolejowe		Instalacje i pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1	a. Obszary A ochrony uzdrowiskowej b. Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	55	50	50	40

	b. tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży c. Tereny domów opieki d. Tereny szpitali w miastach				
3	a. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi c. Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe poza miastem d. <b><u>Tereny zabudowy zagrodowej#</u></b>	60	50	<b><u>55</u></b>	<b><u>45</u></b>
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ze zwartą zabudową mieszkaniową i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych	65	55	55	45

#### Objaśnienia:

# oznaczono rodzaj terenu, który podlega ochronie akustycznej od strony północnej.

Charakterystyka terenu lokalizacji planowanej inwestycji i jej otoczenia z punktu widzenia wymagań ochrony przed hałasem.

Na terenie, na którym położone są działki inwestora o nr ewid. 69/2, 71/2 w Tomarynach brak jest obowiązującego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego. Charakter zabudowy wokół planowanego przedsięwzięcia wskazuje, że jest to zabudowa zagrodowa rozproszona.

W związku z powyższym dopuszczalne równoważne poziomy dźwięku A hałasu emitowanego przez obiekt do środowiska dla otaczających terenów chronionych przed hałasem przyjęto zgodnie z ww. tabelą 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu (Dz. U. Nr 120 z 2007 roku, poz.826), według punktu 3d (*Tereny zabudowy zagrodowej*)

- dla pory dziennej (kolejne najniekorzystniejsze 8 godzin od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>) **55 dB**
- dla pory nocnej (najniekorzystniejsza 1 godzina od 22<sup>00</sup> do 6<sup>00</sup>) **45 dB**

Izofona 55 dB nie wykracza poza teren do którego inwestor/użytkownik obiektu posiada tytuł prawny.

Wielkość i zasięg oddziaływania hałasu w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia

Oddziaływanie akustyczne planowanego przedsięwzięcia określono obliczeniowo, wpływ obiektu na środowisko w zakresie ewentualnej uciążliwości hałasowej oszacowano w oparciu o instrukcję nr 338/96 Instytutu Techniki Budowlanej w Warszawie:

„Metoda określania emisji i imisji hałasu przemysłowego w środowisku” z wykorzystaniem programu komputerowego HPZ 2001 wersja listopad 2007 realizującego obliczeniowo opisaną metodę w odniesieniu do źródeł przemysłowych, dla wariantu pracy rzeczywistej tj. dla pory dziennej.

Jak wynika z przedstawionych obliczeń izofona 55 dB(A) jako dopuszczalny poziom hałasu nie wykracza poza granice działki należącej do Inwestora (vide-dołączona mapa hałasu).

Zastosowane w niniejszym raporcie metody prognozowania przewidywanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko oparte zostały na doświadczeniu z funkcjonowania podobnych, istniejących instalacji do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Szczegółowy opis przyjętego zbioru obiektów będących źródłami hałasu wraz z parametrami przedstawiono w danych wejściowych do obliczeń.

Dla ujętych w analizie źródeł hałasu wykonano obliczenia równoważnego poziomu dźwięku A w siatce receptorów obejmujących teren inwestycji i jego otoczenie o wielkości 270 x 220 m. Krok siatki obliczeniowej przyjęto w wielkości 10 m w obu kierunkach x i y.

Wyniki obliczeń hałasu przedstawiono w postaci graficznej na załączonej mapie z izofonami poziomu dopuszczalnego i poziomów o zbliżonych wartościach, w celu ułatwienia oceny zasięgu i szybkości zanikania hałasu. Do prezentacji wykorzystano fragment mapy z naniesionymi granicami terenów otaczających projektowaną stację demontażu, w tym w szczególności podlegających ochronie przed hałasem. Załączona mapa z izofonami wyskalowana została odpowiednio do rozmiarów wydruku (skala 1: 2000).

Biorąc pod uwagę charakterystykę i lokalizację planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na środowisko. Jak udowodniono w niniejszym opracowaniu wpływ Zakładu na środowisko będzie niewielki, a oddziaływanie praktycznie zamknie się w jego granicach. Jak wykazano w raporcie nie przewiduje się znaczących oddziaływań związanych z istnieniem przedsięwzięcia oraz emisją do środowiska.

Dla przyjętych rozwiązań wszystkie analizowane oddziaływania mają znaczenie jedynie lokalne i są łatwo odwracalne a także nie podlegają kumulacji zmuszającej do przeprowadzania analizy jej skutków.

Nie przewiduje się systemu monitorowania hałasu emitowanego do środowiska z terenu projektowanego przedsięwzięcia. Z uwagi na wykazany w niniejszym raporcie

stosunkowo nieznaczny poziom hałasu generowany pracą obiektu i przenikający do środowiska, którego oddziaływanie praktycznie zamyka się na terenie przeznaczonym pod inwestycję proponuje się odstąpienie od pomiarowych metod monitorowania wielkości hałasu. W przypadku zaistnienia przesłanek, zostaną przeprowadzone badania natężenia hałasu na zlecenie użytkownika obiektu lub w ramach kontroli służb ochrony środowiska.

#### Podstawa prawna do hałasu i literatura:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu (Dz. U. Nr 120 z 2007 roku, poz.826)
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012r., poz. 1109)

#### **Normy:**

- PN - N - 01341 : 2000 - Hałas środowiskowy. Metody pomiaru i oceny hałasu przemysłowego,
- PN - EN ISO 3743 - 2 : 1998 - Akustyka. Wyznaczanie poziomów mocy akustycznej źródeł hałasu na podstawie ciśnienia akustycznego - Metody techniczne dotyczące małych, przenośnych źródeł w polach pogłosowych - Metody w specjalnych pomieszczeniach pogłosowych,
- PN - EN ISO 3744 :1999 - Akustyka. Wyznaczanie poziomów mocy akustycznej źródeł hałasu na podstawie pomiarów ciśnienia akustycznego - Metoda techniczna w warunkach zbliżonych do pola swobodnego nad płaszczyzną odbijającą dźwięk,
- PN - EN ISO 3746 : 1999 - Akustyka. Wyznaczanie poziomów mocy akustycznej źródeł hałasu na podstawie pomiarów ciśnienia akustycznego - Metoda orientacyjna z zastosowaniem otaczającej powierzchni pomiarowej nad płaszczyzną odbijającą dźwięk,
- PN - EN ISO 9614 - Akustyka. Wyznaczanie poziomów mocy akustycznej źródeł hałasu na podstawie pomiarów natężenia dźwięku,
- PN - 79/N - 06460 - Mierniki poziomu dźwięku. Ogólne wymagania i badania,
- Engel Z.: Ochrona środowiska przed drganiami. PWN Warszawa 1993,
- Gołaś A.: Metody komputerowe w akustyce wnętrza i środowiska. Wyd. Engel AGH, Kraków 1995,
- Instrukcja ITB nr 310. Metody sporządzania kompleksowych planów akustycznych miast i obszarów. ITB, Warszawa 1991,
- Instrukcja ITB nr 311. Metody prognozowania hałasu emitowanego z obszarów dużych źródeł powierzchniowych. ITB, Warszawa 1991,
- Instrukcja ITB nr 338, Metoda określanie emisji i imisji hałasu przemysłowego w środowisku

- Pr PN ISO 9613-2 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej,
- Kucharski R.J. i in.: Obliczeniowe metody oceny klimatu akustycznego w środowisku. Seria Instrukcji IOŚ. Wyd. Geol., Warszawa 1988,
- Jan Gronowicz, Teresa Kubiak: Zastosowanie procedury oceny oddziaływania na środowisko w procesie projektowania stacji demontażu samochodów wycofanych z eksploatacji. Wyd. Politechnika Poznańska.

### **Oddziaływania na rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze**

Analizowany teren jest już zagospodarowany na potrzeby działalności gospodarczej (wcześniej rolniczej) i nie będzie w sposób znaczny dodatkowo przekształcany na potrzeby stacji demontażu pojazdów. Stąd należy wnioskować, że nie będzie istotnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze.

#### **8.2. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz.**

Inwestor zakłada wykonanie drobnych prac budowlanych, głównie dostosowawczych wewnątrz budynku. Obiekt jest w takim stanie, że stosunkowo niewielkim nakładem możliwe będzie dostosowanie jego na potrzeby stacji demontażu pojazdów. Obiekt posiada powierzchnię do prowadzenia bezpośrednich prac związanych z demontażem pojazdów wynoszącą 407,4 m<sup>2</sup>. Taka powierzchnia zapewni urządzenie placu do magazynowania pojazdów przed demontażem, o wymaganej prawem powierzchni co najmniej 200 m<sup>2</sup>.

Wobec występowania planowanego przedsięwzięcia na terenie już zurbanizowanym na cele prowadzenia działalności gospodarczej, planowane uruchomienie stacji demontażu pojazdów wycofanych nie spowoduje zmian krajobrazu. Zachowane zostaną charakterystyczne cechy istniejącego krajobrazu: ukształtowanie i rzeźba terenu, nie zmienią się stosunki wodne i nie będą wycinane drzewa.

Nie przewiduje się wpływu przedsięwzięcia na zmianę klimatu.

#### **8.3. Oddziaływanie na dobra materialne.**

W omawianym obszarze brak jest obiektów czy budowli, które mogą ulec przewartościowaniu z racji uruchomienia stacji demontażu pojazdów. Brak jest w bliskim sąsiedztwie obiektów budowlanych mogących utracić swoją atrakcyjność np. budynki mieszkalne.

#### **8.4. Oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków.**

Jak już wspomniano w punkcie 4 niniejszego opracowania przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest lokalizowane w sąsiedztwie ani nawet w bezpośrednim zasięgu obiektów zabytkowych objętych ochroną prawną.

#### **8.5. Wzajemne oddziaływanie między elementami o których mowa w punktach 8.1-8.4.**

W związku z powyższą analizą oddziaływania stacji demontażu pojazdów na poszczególne elementy środowiska można stwierdzić, że przy bezawaryjnym funkcjonowaniu planowanego przedsięwzięcia oraz prowadzeniu procesu demontażu zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska – przedsięwzięcie nie będzie ujemnie oddziaływać na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego i nie zaburzy harmonii przyrodniczej i funkcjonalnej istniejącej między nimi.

Wybrany wariant techniczno-technologiczny rozwiązań stacji demontażu pojazdów, polegający na dostosowaniu obiektu stacji demontażu do obecnych i przyszłych wymogów stawianych tego typu przedsięwzięciom znajduje swoje uzasadnienie zarówno w sensie rozwoju ekonomicznego przedsiębiorstwa, jak też w sensie ochrony środowiska.

Oddziaływanie na środowisko przedstawia się następująco:

- 1) Powstające wody opadowe i odciekowe z miejsc które muszą być utwardzone i uszczelnione odprowadzane są za pośrednictwem urządzeń podczyszczających do zbiornika bezodpływowego.
- 2) Powstające odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne są zagospodarowywane poprzez przekazanie firmom posiadającym zezwolenia na odbiór tych odpadów. Prowadzona na terenie zakładu gospodarka odpadami minimalizuje ich wpływ na środowisko w miejscu ich wytworzenia.
- 3) W zakresie ochrony atmosfery emisja nie wpłynie niekorzystnie na zwiększenie ilości wprowadzanych do powietrza poszczególnych rodzajów zanieczyszczeń.
- 4) Oddziaływanie akustyczne inwestycji będzie miało niewielki wpływ na teren objęty ochroną akustyczną.
- 5) Realizacja inwestycji (zmiana sposobu użytkowania obiektu) nie stworzy nowych źródeł zagrożeń środowiska w zakresie awarii w środowisku.

Szczegółową analizę oddziaływania na środowisko w zakresie gospodarki wodno – ściekowej, gospodarki odpadami, ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem, emisji

hałasu oraz przeciwdziałania awariom, według wybranego wariantu przedstawiono we wcześniejszych rozdziałach. Wykazano tam zgodność proponowanych rozwiązań z obowiązującymi przepisami prawnymi. Ta zgodność oraz skala przedsięwzięcia, uwarunkowania lokalizacyjne oraz istniejące zagospodarowanie terenu decydują, że oceniane przedsięwzięcie nie powinno oddziaływać negatywnie na ludzi, faunę, florę, glebę, wodę, powietrze, klimat, dobra materialne, dobra kultury, krajobraz oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami.

## **9. OPIS PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO, OBEJMUJĄCY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE, SKUMULOWANE, KRÓTKO -, ŚREDNIO - I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.**

### **9.1. Oddziaływania wynikające z istnienia przedsięwzięcia.**

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko. Nie przewiduje się znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko.

### **9.2. Oddziaływania wynikające z wykorzystywania zasobów środowiska.**

W procesie technologicznym, nie użytkuje się lokalnych zasobów naturalnych. Przedsięwzięcie nie powoduje kolizji ze złożami kopalin, nie zagraża też zasobom wód podziemnych. W tym przypadku też nie przewiduje się znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko.

### **9.3. Oddziaływania wynikające z emisji do środowiska.**

Oddziaływania te należą do bezpośrednich i chwilowych, ograniczonych czasem prowadzenia procesu. Przy prowadzeniu procesu wg warunków określonych w założeniach technicznych, oddziaływania te mieszczą się w granicach dopuszczalnych.

## **10. OPIS PRZEWIDYWANYCH DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJE PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ.**



Oceniany obiekt posiada następujące rozwiązania minimalizujące skutecznie wpływ na środowisko:

***w zakresie gospodarki wodnej:***

1. zabezpieczenie wód opadowych i odciekowych przed zanieczyszczeniem ich substancjami ropopochodnymi poprzez zamontowanie urządzeń podczyszczających i odprowadzenie do zbiornika bezodpływowego.
2. powyższe rozwiązania posiadają odpowiednią skuteczność, zapewniającą dotrzymanie obowiązujących normatywów w zakresie ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem.

***w zakresie gospodarki odpadami:***

1. magazynowanie odpadów w wyznaczonym do tego celu miejscu i przekazywanie ich odbiorcom celem wykorzystania bądź utylizacji,
2. gromadzenie odpadów w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem i przekazywanie ich odbiorcom posiadającym zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami.

***w zakresie ochrony przed hałasem:***

1. teren stacji sąsiaduje z trzech stron z terenami nie chronionymi prawnie w zakresie hałasu,
2. jedynym terenem chronionym pod względem hałasu jest teren znajdującej się w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej. Z analizy hałasu emitowanego do środowiska z racji funkcjonowania stacji wynika, że nie zostanie przekroczony dopuszczalny poziom hałasu dla pory dziennej czyli 50 dB.

***w zakresie ochrony powietrza:***

1. emisja do powietrza nie stanowi zagrożenia dla środowiska stąd nie jest wymagane jej ograniczanie.

Dodatkowo można przedstawić, że celem ograniczania ewentualnego wpływu na obszar Natura 2000 inwestor przewiduje organizację transportu (dowóz pojazdów do demontażu, odbiór odpadów) drogą w kierunku Biesala, a nie przez wieś Tomaryny.

***Przyjęte rozwiązania posiadają odpowiednią skuteczność, zapewniającą dotrzymanie obowiązujących normatywów w zakresie ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem.***

## **11. PORÓWNANIE PROPONOWANEJ TECHNOLOGII Z TECHNOLOGIĄ SPEŁNIAJĄCĄ WYMAGANIA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 143 USTAWY Z DNIA 27 KWIETNIA 2001 R. – PRAWO OCHRONY ŚRODOWISKA.**

Lokalizowana stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji zrealizowana została wg. technologii stosowanych w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Przedsięwzięcie zostało wykonane zgodnie z przetransponowanymi na grunt prawa polskiego (ustawa i rozporządzenie) Dyrektywami Unii Europejskiej. Stację demontażu pojazdów dostosowano do rozporządzenia określającego wymogi dla tego typu obiektów.

Procesy odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji (poprzez odzysk części i materiałów), zgodnie z wymogami ekologicznymi oraz względami technicznymi i bezpieczeństwa będą wykonywane w następującej kolejności:

- usunięcie z pojazdu części i materiałów stwarzających zagrożenie dla środowiska,
- usunięcie części przeznaczonych do ponownego użycia jako części zamiennych przeznaczonych do przekazania odbiorcom indywidualnym lub instytucjonalnym,
- usunięcie części przeznaczonych do recyklingu,
- usunięcie części przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwienia.

W stacji demontażu pojazdów nie występuje w zasadzie instalacja techniczna wymagająca osobnego potraktowania w opisie niniejszego raportu.

## **12. WSKAZANIE CZY DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA KONIECZNE JEST USTANOWIENIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA ORAZ OKREŚLENIE GRANIC TAKIEGO OBSZARU, OGRANICZEŃ W ZAKRESIE PRZEZNACZENIA TERENU, WYMAGAŃ TECHNICZNYCH DOTYCZĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I SPOSOBÓW KORZYSTANIA Z NICH.**

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska: Jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, z analizy porealizacyjnej albo z przeglądu ekologicznego wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla: **oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej** tworzy się obszar ograniczonego użytkowania.

Możliwość utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania nie dotyczy omawianej inwestycji. Niezależnie od tego podkreślić należy, że z przeprowadzonej w niniejszym raporcie analizy oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska wynika, że decydujące o wpływie na środowisko oddziaływanie w zakresie emisji hałasu, odpadów i wód opadowych nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

### **13. PRZEDSTAWIENIE ZAGADNIENÍ W FORMIE GRAFICZNEJ.**

W załączeniu przedstawiono graficzny obraz stacji demontażu pojazdów [4].

### **14. PRZEDSTAWIENIE ZAGADNIENÍ W FORMIE KARTOGRAFICZNEJ.**

W załączeniu przedstawiono kartograficzny układ położenia stacji demontażu pojazdów [5].

### **15. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM.**

Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich zależą od przeznaczenia terenu i uwarunkowań lokalnych. Wymagania te w szczególności obejmują ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby. Pod pojęciem interesów osób trzecich należy rozumieć przede wszystkim możliwość zabudowy własnej działki, oraz możliwość prowadzenia działalności, którą dopuszcza plan zagospodarowania przestrzennego. Granice praw i interesów określają przepisy prawa materialnego, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów techniczno-budowlanych, obowiązujących Polskich Norm oraz innych przepisów zawartych w aktach normatywnych w tym wydanych dla ochrony środowiska.

Występowanie stacji demontażu pojazdów w miejscu przeznaczonym na cele mieszkaniowe z usługami rzemieślniczymi oraz unowocześnienie obiektu (dostosowanie do obowiązujących wymogów) nie stworzy zmiany istniejącego stanu rzeczy, lecz de facto poprawi ten stan poprzez zastosowanie nowszej technologii.

**Ochrona interesów osób trzecich wynikająca z realizacji projektu wyraża się w następujący sposób:**

- lokalizacja inwestycji na terenie nie spowoduje konieczności zajęcia dodatkowego terenu i związanych z tym zmian własności gruntu, wyłączeń z użytkowania,
- dotrzymanie przez inwestycję wymogów z zakresu ochrony środowiska przed hałasem, ochrony powietrza atmosferycznego, ochrona wód powierzchniowych i podziemnych,
- realizowanie gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- oszczędne gospodarowanie terenem w każdej fazie przedsięwzięcia.

Oddziaływanie projektowanego obiektu ograniczone będzie do działki, do której tytułem prawnym dysponuje inwestor.

**Wobec wykazanego w niniejszym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko spełnieniu wymogów prawa budowlanego i norm technicznych przez stację demontażu pojazdów oraz wobec zgodności inwestycji z prawem lokalnym, inwestycja nie narusza interesów osób trzecich, gdyż nie ogranicza w żaden sposób, określony w prawie, w tym również lokalnym, możliwości wykorzystywania terenów należących do osób trzecich – jest prawidłowa do realizacji w zakresie wskazanym. Zakres projektowanego przedsięwzięcia nie powinien być przyczyną konfliktów społecznych.**

## **16. PRZEDSTAWIENIE PROPOZYCJI MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE JEGO BUDOWY I EKSPLOATACJI.**

Z analizy przeprowadzonej w niniejszym raporcie wynika, że nie będzie zachodziła konieczność opracowywania i wykonania lokalnego monitoringu poszczególnych komponentów środowiska dla projektowanego przedsięwzięcia.

Oczywiście zgodnie z wymogami przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska i monitoringu prowadzona będzie ewidencja wytwarzanych odpadów w trakcie demontażu pojazdów. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdów obowiązany jest do prowadzenia ilościowej i jakościowej ewidencji odpadów przy zastosowaniu kart ewidencji i kart przekazania odpadu. Ponadto istnieje obowiązek corocznego składania zbiorczych zestawień o wytwarzanych odpadach marszałkowi województwa oraz przetrzymywania dokumentów związanych z ewidencją przez okres 5 lat licząc od końca roku kalendarzowego, w którym je sporządzono.

Stacja demontażu pojazdów będzie kontrolowana przez wyspecjalizowane służby.

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

Przy opracowywaniu raportu nie napotkano na trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy. Przyjęte w projekcie urządzenia, instalacje

i rozwiązania są sprawdzone i nie stwarzają istotnych problemów w ich ocenie.

Źródłem informacji były między innymi akty prawne, materiały szkoleniowe i publikacje naukowe.

## **18. STRESZCZENIE W JEZYKU NIESPECJALISTYCZNYM INFORMACJI ZAWARTYCH W RAPORCIE.**

Planowane do uruchomienia przedsięwzięcie omawiane w niniejszym raporcie ma być zrealizowane w Tomarynach, gm. Gietrzwałd, na działkach nr 69/2 i 71/2. Na działce nr 69/2 występuje obiekt przeznaczone do działalności jako stacja demontażu pojazdów. Działka nr 71/2 będzie służyła jako droga dojazdowa oraz miejsce ewentualnego magazynowania odpadów wytwarzanych trakcie funkcjonowania stacji. Stacja demontażu jako miejsce przyjęcia pojazdów, magazynowania i demontażu będzie funkcjonowała w obiekcie budowlanym.

Zakład wyposażony będzie w podnośnik dwukolumnowy o napędzie elektrycznym, mobilną wyciągarkę do silników, wyciągarkę linową podsufitową, sprężarkę powietrza jak również szlifierki kątowe, wiertarki, zlewarko-wysysarka do płynów eksploatacyjnych.

Przedsięwzięcie będzie polegało na przekształceniu istniejącego obiektu i terenu do prawidłowego prowadzenia zaplanowanego procesu technologicznego jakim będzie demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji. Działalność ta będzie polegała na usunięciu z pojazdu substancji i elementów uznawanych za niebezpieczne, demontażu pozostałych części pojazdu, weryfikacji przydatności poszczególnych detali oraz właściwej segregacji i magazynowania powstałych odpadów zgodnie ze stawianymi wymaganiami przepisów prawa. W przypadku elementów nadających się do ponownego użycia będą one przeznaczone do ewentualnego przekazania osobom i podmiotom zainteresowanym ich pozyskaniem.

Przeprowadzona analiza potencjalnych oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwala na stwierdzenie, iż projektowana technologia eliminuje do minimum oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko i nie będzie stanowić negatywnego dla niego oddziaływania.

Reasumując planowana stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji służyć będzie ochronie środowiska przed odpadami i nie wpłynie szkodliwie na żaden z komponentów środowiska przy zastosowaniu technologii opisanych w niniejszym opracowaniu i wymagań ochrony środowiska.

## **19. NAZWISKO OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ RAPORT.**

inż. Antoni Borowski

## **20. ŹRÓDŁA INFORMACJI STANOWIĄCE PODSTAWĘ DO SPORZĄDZENIA RAPORTU.**

Niniejsze opracowanie sporządzono w oparciu o następujące obowiązujące przepisy prawne, wytyczne i materiały:

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństw w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z póź. zm.).
3. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21).
4. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 145 z póź. zm.).
5. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005 r. Nr 25, poz. 202 z późn. zm.).
6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 143, poz. 1206 z późn. zm.).
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397).
8. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1206).
9. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 stycznia 2009 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub ziemi oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2009 r. Nr 27, poz.169 z późn. zm.).
10. 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. z 2002 r. nr 58 poz. 535).

11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826).
12. Posiadane materiały, dokumenty i informacje.

## **21. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.**

1. Mapa miejsca lokalizacji stacji demontażu pojazdów w Tomarynach, skala 1:25000.
2. Mapa ewidencyjna w skali 1:5000.
3. Wypis z ewidencji gruntów.
4. Mapa sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:1000.
5. Schemat budynku stacji demontażu pojazdów.
6. Mapa dokumentacyjna lokalizacji stacji demontażu pojazdów w Tomarynach, skala 1:1000.
7. Zdjęcia miejsca planowanej stacji demontażu pojazdów w Tomarynach.
8. Obliczenia i mapa hałasu.

---

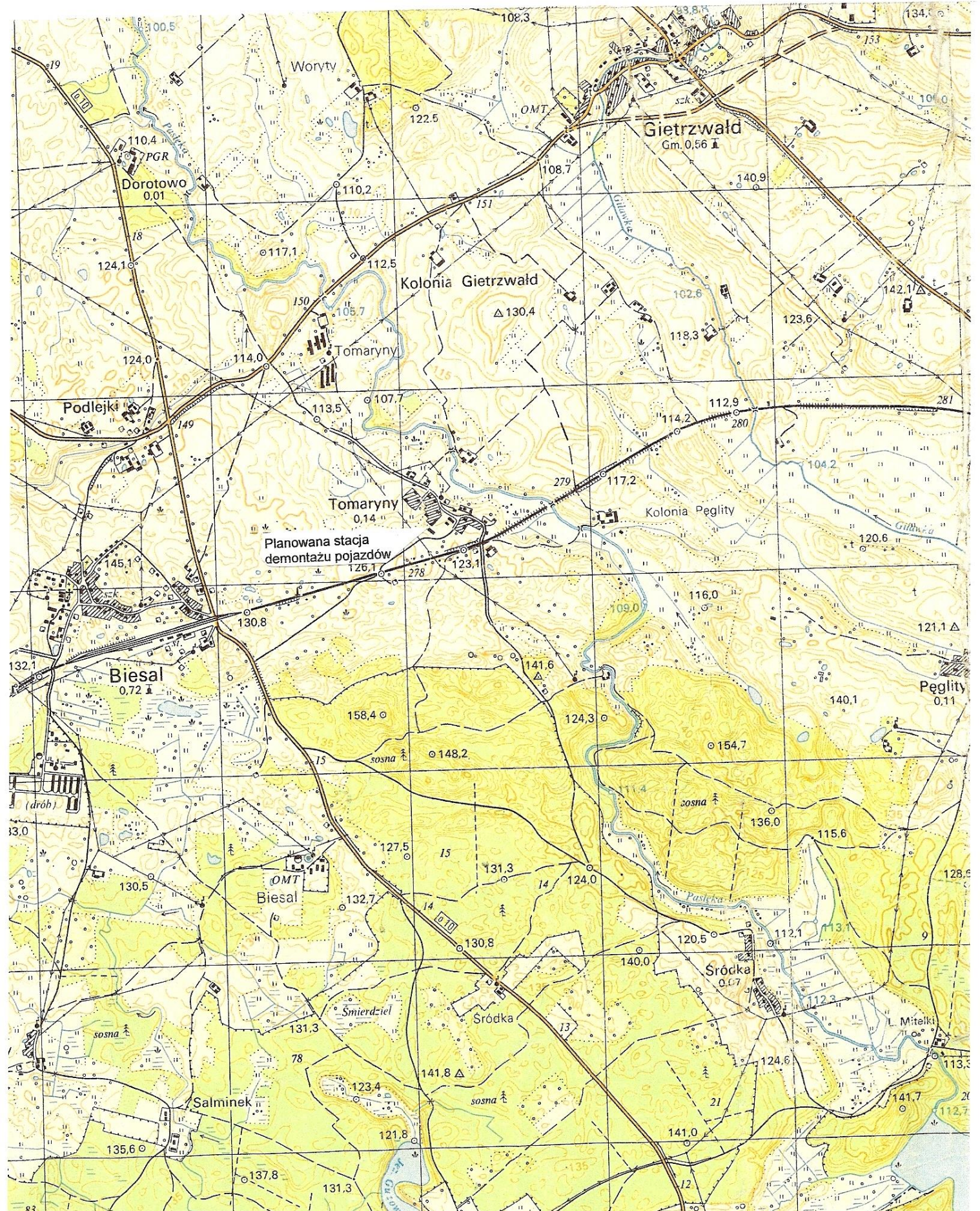
Sporządził:

*Antoni Borowski*



# Miejsce lokalizacji stacji demontażu pojazdów w Tomarynach

skala 1:25000





Miejsce lokalizacji stacji demontażu pojazdów w Tomarynach

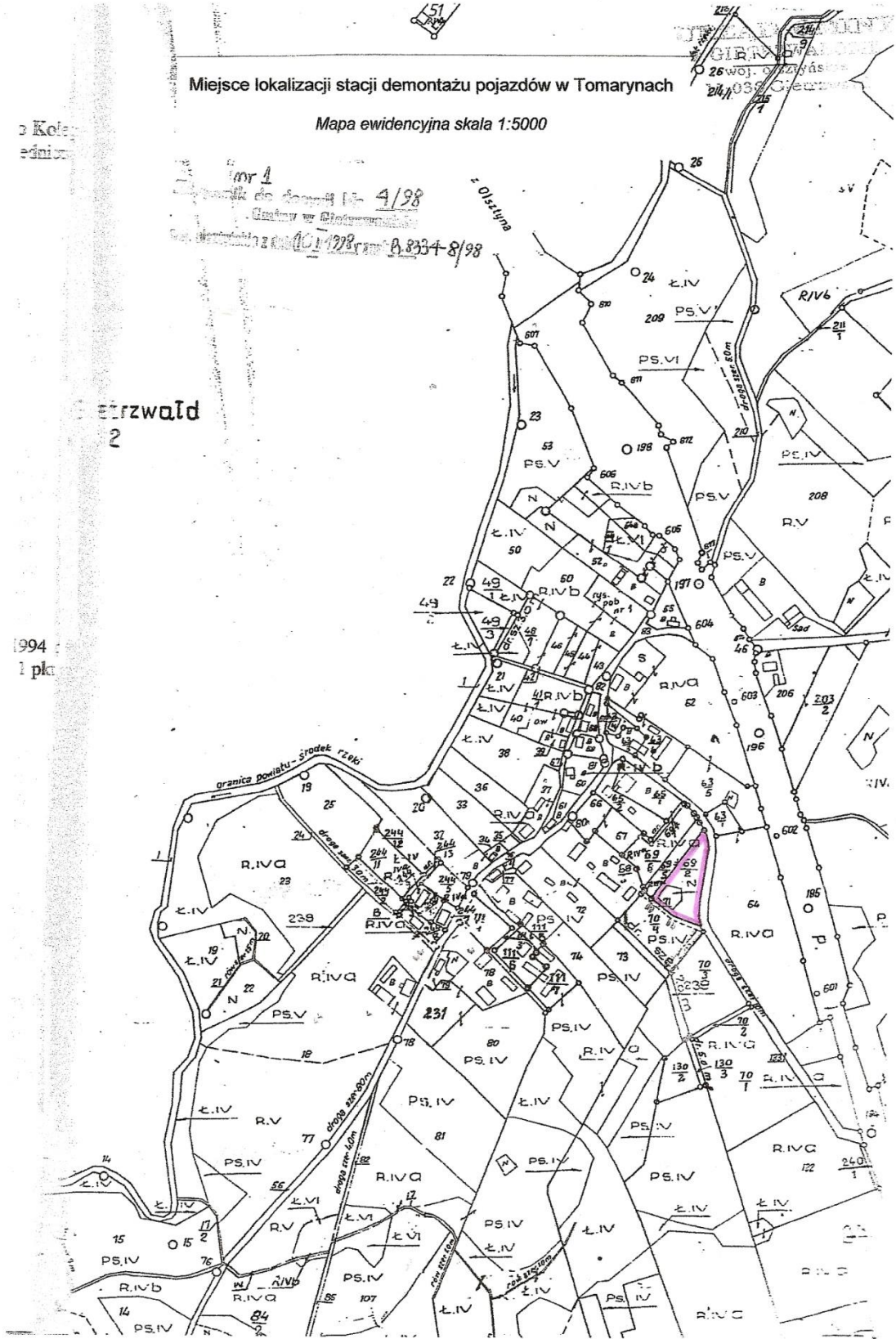
Mapa ewidencyjna skala 1:5000

Kolej  
ednic

nr 1  
dokład do decyzji 15-4/98  
Gminy w Głogowie  
Data dostarczenia: 01.01.1998 r. A.8334-8/98

Strzwałd  
2

1994  
1 pkt



Starostwo Powiatowe  
w Olsztynie  
Plac Behnkego  
10-516 OLSZTYN

## WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2012-03-12

Województwo : **warmińsko-mazurskie**  
Powiat : **olsztyński**  
Jednostka ewidencyjna : **GIETRZWAŁD**  
Obręb : **19 TOMARYNY**  
Jednostka rejestrowa : **G.58**

Wzrost powiatowy jest przeznaczony do dokonywania wpisów w księgach wieczystych

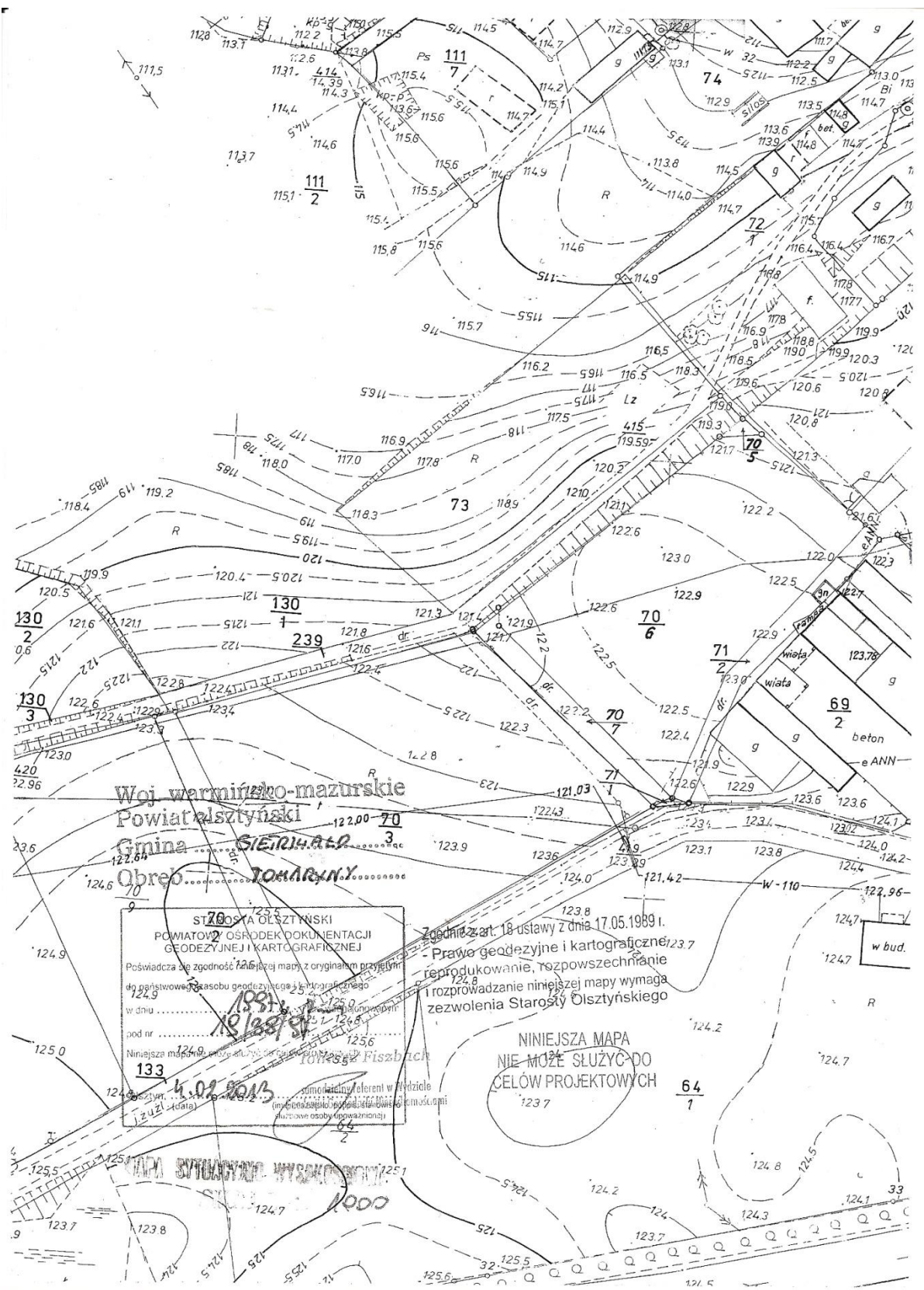
Lp	Podmiot ewidencyjny		Charakter własności / władania		Udział		
1	(małżeństwo) ROBERT OPACKI Rodzice: EDWARD, HALINA TOMARYNY 1; GIETRZWAŁD;  MELANIA OPACKA Rodzice: JAN, WIESŁAWA TOMARYNY 1; GIETRZWAŁD;		własność		1/1		
<b>Działki</b>							
Nr. dz.	ark.	Adres działki / położenie	Pow. [ha]	KW dok. własności	Opis użytku	OFU OZU Klasa	Pow. uż. [ha]
64	2	TOMARYNY 1c	2.0525	OL10/00023436/5	Grunty orne	R IVa	1.8393
69/2	2	TOMARYNY 1b	0.3252	OL10/00074064/8	Pastwiska trwałe	Ps V	0.2132
69/5	2		0.1398	OL10/00074064/8	Użytki rolne zabudowane	B-Ps IV	0.3252
70/6	2		0.3337	OL10/00022781/1	Pastwiska trwałe	Ps IV	0.2969
70/8	1		0.8610	OL10/00022781/1	Nieuzytki	N	0.0468
71/2	2		0.0326	OL10/00083524/7	Grunty orne	R IVa	0.8610
125/3	1		3.7826	OL10/00033433/7	Drogi	dr	0.0326
127/10	1		2.4679	OL10/00033433/7	Grunty orne	R IVa	3.3505
128	1		1.3595	OL10/00033433/7	Łąki trwałe	Ł V	0.0863
130/1	1		5.3804	OL10/00022781/1	Nieuzytki	N	0.3458
131/1	1		7.6420	OL10/00022781/1	Grunty orne	R IVa	1.9397
132	1		1.3808	OL10/00022781/1	Nieuzytki	N	0.5282
					Grunty orne	R IVa	1.1593
					Nieuzytki	N	0.2002
					Grunty orne	R IVa	4.9334
					Łąki trwałe	Ł V	0.0881
					Rowy	W	0.0736
					Nieuzytki	N	0.2653
					Rowy	W	0.0205
					Grunty orne	R IVa	6.2534
					Łąki trwałe	Ł V	0.0352
					Grunty zadrzewione i zakrzewio	Lz IV	0.2011
					Nieuzytki	N	1.1318
					Grunty orne	R IVa	1.3389
					Łąki trwałe	Ł V	0.0419
Razem powierzchnia działek [ha]:			25.7580	ha			
Cała jednostka rejestrowa [ha]:			25.7580	ha			

sporządził: ZENON BUKOWSKI



Wzrost powiatowy jest przeznaczony do dokonywania wpisów w księgach wieczystych





Woj. warmińsko-mazurskie  
 Powiat olsztyński  
 Gmina **SIENIHAŁA**  
 Obwód **JOHANNY**

STACJA OLSZTYŃSKI  
 POWIATOWY OŚRODEK DOKUMENTACJI  
 GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ

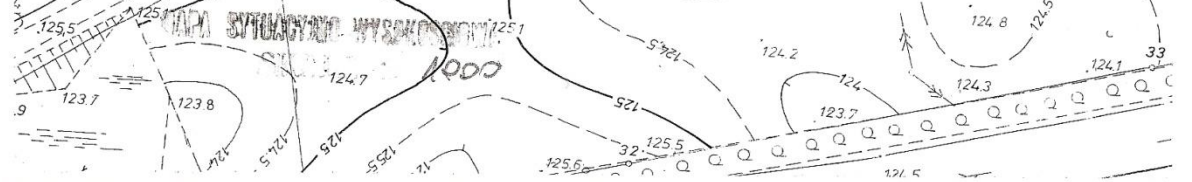
Poświadczam zgodność tej mapy z oryginałem przyjętym  
 do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego  
 w dniu **19.12.2013** r.  
 pod nr **19.12.2013**

Niniejsza mapa jest zgodna z planem sytuacyjnym  
 z dnia **4.02.2013** r. z numerem ewidencyjnym **1000**

**Tomasz Fiszbach**  
 kierownik referatu w dziale  
 (osoba odpowiedzialna za mapy i plany)

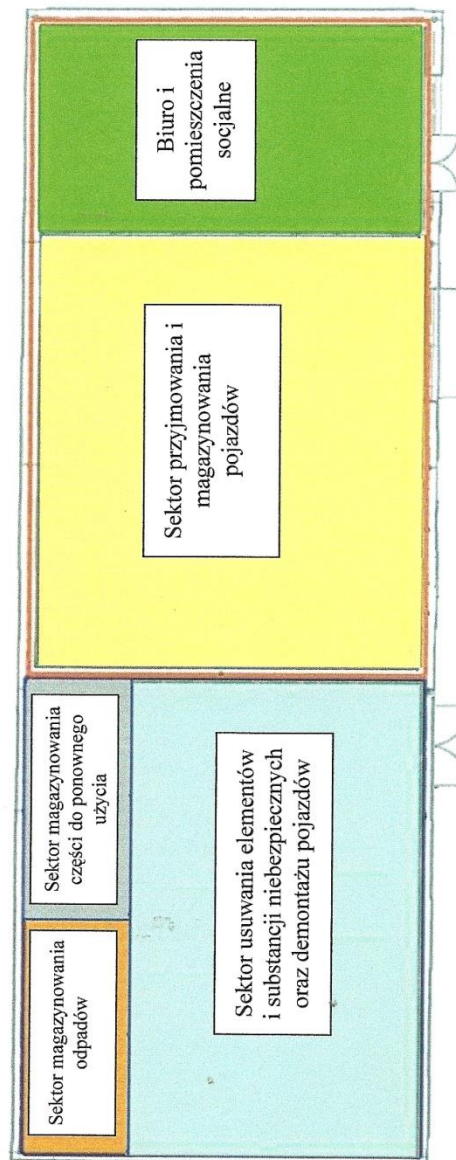
Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 17.05.1989 r.  
 - Prawo geodezyjne i kartograficzne  
 - reprodukcja, rozpowszechnianie  
 i rozprowadzanie niniejszej mapy wymaga  
 zezwolenia Starosty Olsztyńskiego

**NINIEJSZA MAPA  
 NIE MOŻE SŁUżyć DO  
 CEŁÓW PROJEKTOWYCH**



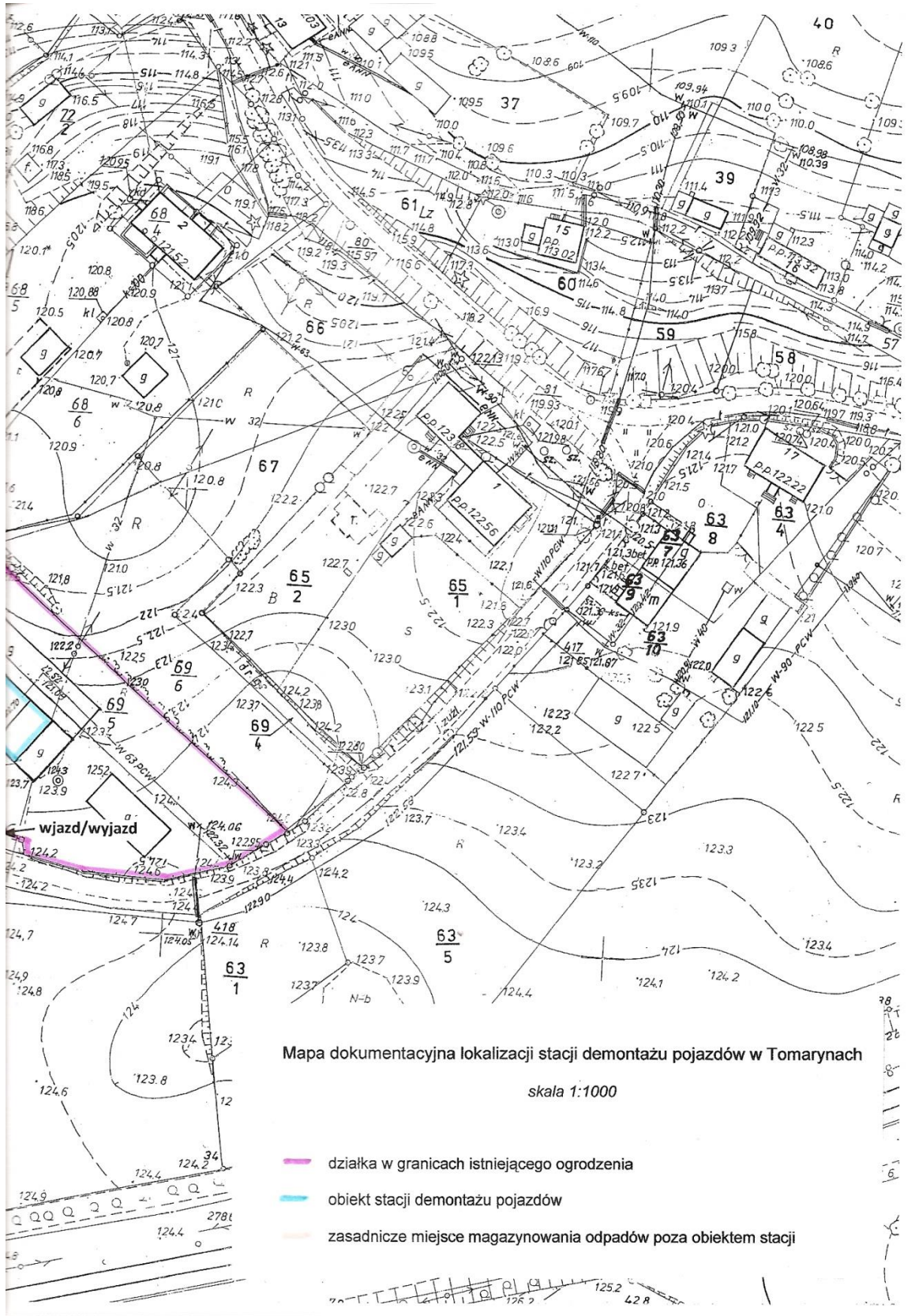






Schemat budynku stacji demontażu pojazdów

Skala 1:200

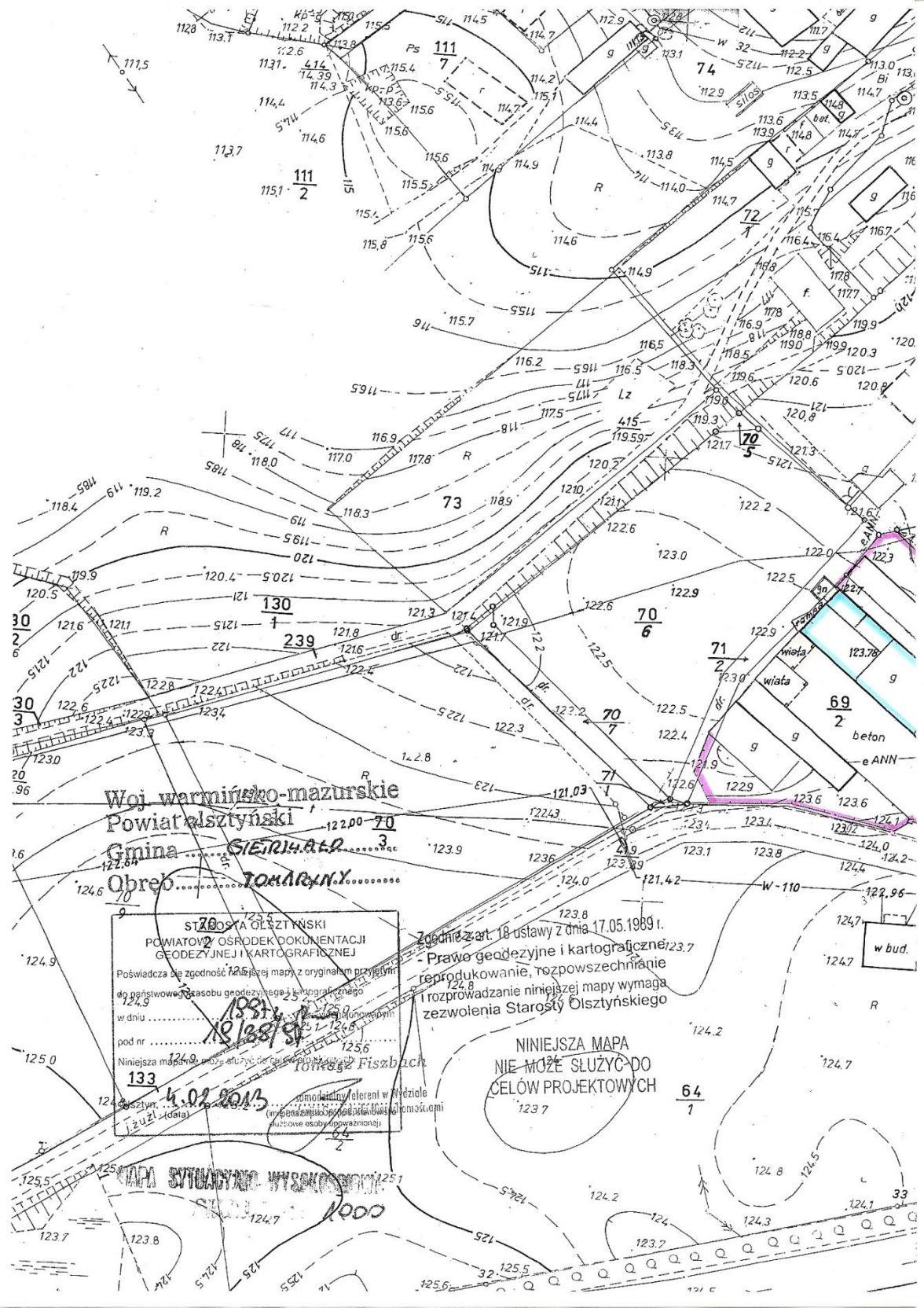


Mapa dokumentacyjna lokalizacji stacji demontażu pojazdów w Tomarynach

skala 1:1000

- działka w granicach istniejącego ogrodzenia
- obiekt stacji demontażu pojazdów
- zasadnicze miejsce magazynowania odpadów poza obiektem stacji





Woj. warmińsko-mazurskie  
 Powiat olsztyński  
 Gmina ..... **SIERZAK** .....  
 Obwód ..... **TOURONIX** .....

STACJA OLSZTYŃSKI  
 POWIATOWY OŚRODEK DOKUMENTACJI  
 GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ  
 Poświadczam zgodność niniejszej mapy z oryginałem przyjętym  
 do gęstwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego  
 w dniu ..... **18/08/13** .....  
 pod nr ..... **133** .....  
 Niniejsza mapa nie może służyć do celów projektowych  
 (data) **4.02.2013**  
 Projektant: **Tomasz Fiszbach**  
 (niepełnomocność) (niepełnomocność) (niepełnomocność)

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 17.05.1989 r.  
 Prawo geodezyjne i kartograficzne  
 reprodukcje, rozpowszechnianie  
 i rozprowadzanie niniejszej mapy wymaga  
 zezwolenia Starosty Olsztyńskiego

NINIEJSZA MAPA  
 NIE MOŻE SŁUŻYĆ DO  
 CEŁÓW PROJEKTOWYCH

MAPA SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWA  
 1:1000

Zdjęcia miejsca planowanej stacji demontażu pojazdów w Tomarynach, gm. Gietrzwałd.



1. Widok wjazdu na teren planowanej stacji demontażu oraz ogrodzenia terenu od strony drogi lokalnej.



2. Widok budynku przeznaczonego na stację demontażu pojazdów.



3. Widok wnętrza obiektu przeznaczonego na stację demontażu pojazdów.



4. Widok terenów sąsiadujących ze stacją od strony północo-zachodniej.



5. Widok terenów sąsiadujących ze stacją od strony zachodniej.



6. Widok drogi potencjalnego dowozu pojazdów i wywozu odpadów w kierunku Biesala.



**Opis projektu:        rozprzestrzenianie hałasu z projektowanej stacji demontażu pojazdów  
Tomaryny - działka nr 69/2, gmina Gietrzwałd**

**S p e c y f i k a c j a   e l e m e n t ó w :**

Lp.	Nr el.	Symbol	Opis:
Źródła wszechkierunkowe			
1	1	Zw_1	załadunek odpadów pod wiatą
Źródła liniowe			
2	1	Zl_1	droga poruszania się lawety + sam. osobowe
3	2	Zl_2	droga poruszania się lawety
4	3	Zl_3	droga poruszania się wózka widłowego
5	4	Zl_4	droga poruszania się wózka widłowego
6	5	Zl_5	droga poruszania się samochodów ciężarowych
7	6	Zl_6	droga poruszania się samochodów ciężarowych
8	7	Zl_7	droga poruszania się samochodów ciężarowych
9	8	Zl_8	droga poruszania się samochodów ciężarowych
10	9	Zl_9	podjazd po odbiór odpadów
Źródła - budynki			
11	1	Zb_1	projektowana stacja demontażu
Ekranry			
12	1	Ek_1	Obiekt nieużytkowany (RSTU)
13	2	Ek_2	biuro (HIŻŻ)
14	3	Ek_3	Obiekt nieużytkowany (MNOP)
Punkty obserwacji			
15	1	Pkt_1	dom właściciela (inwestora)
16	2	Pkt_2	dom mieszkalny – teren chroniony
17	3	Pkt_2	dom mieszkalny – teren chroniony
18	4	Pkt_4	granica działki inwestora
19	5	Pkt_5	granica działki inwestora
20	6	Pkt_6	granica działki inwestora
21	7	Pkt_7	granica działki inwestora
22	8	Pkt_8	granica działki inwestora
23	9	Pkt_9	granica działki inwestora
24	10	Pkt_10	granica działki inwestora
25	11	Pkt_11	granica działki inwestora
26	12	Pkt_12	granica działki inwestora
27	13	Pkt_13	granica działki inwestora
28	14	Pkt_14	granica działki inwestora
29	15	Pkt_15	granica działki inwestora
30	16	Pkt_16	granica działki inwestora

### Tabele danych

Temperatura powietrza= 10°C

Wilgotność względna RH = 70%

#### Ź R Ó D Ł A WSZECHKIERUNKOWE, liczba = 1

Lp	Symbol	x[m]	y[m]	z[m]	L <sub>WA</sub> [dB]	K <sub>0</sub>
1	Zw_1	176,0	187,0	1,5	78,0	3

#### Ź R Ó D Ł A - B U D Y N K I, liczba = 1

Lp	Symbol	x[m] A y[m]	x[m] B y[m]	x[m] C y[m]	x[m] D y[m]	h[m]	h <sub>0</sub> [m]	h <sub>w</sub> [m]		
1	Zb_1	205,0;166,0	214,0;175,0	188,0;199,0	179,0;189,0	3,0	0,0	-.-		
	Ściana nr	1	2	3	4	dach				
	Wsp.odb.β	1,0	1,0	0,8	0,8					
	L wew [dB]	68,8	68,8	68,8	68,8	68,8				
	Izol.R[dB]	43,0	43,0	43,0	43,0	31,0				
	Element nr 1									
	x, y			0,5, 0,0	5,5, 1,5					
	dx, dy			2,0, 2,0	1,0, 1,0					
	Izol.Rx			25,0	28,0					
	Element nr 2									
x, y				8,0, 1,5						
dx, dy				1,0, 1,0						
Izol.Rx				28,0						
Element nr 3										
x, y				10,0, 0,0						
dx, dy				2,0, 2,0						
Izol.Rx				25,0						
Element nr 4										
x, y				13,0, 1,5						
dx, dy				1,0, 1,0						
Izol.Rx				28,0						
Element nr 5										
x, y				15,0, 1,5						
dx, dy				1,0, 1,0						
Izol.Rx				28,0						
Element nr 6										
x, y				19,0, 0,0						
dx, dy				3,0, 2,0						
Izol.Rx				23,0						

Ź R Ó D Ł A L I N I O W E, liczba = 9

Lp	Symbol	x <sub>p</sub> [m]	y <sub>p</sub> [m]	z <sub>p</sub> [m]	x <sub>k</sub> [m]	y <sub>k</sub> [m]	z <sub>k</sub> [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	K <sub>0</sub>
1	Zl_1	207,0	143,0	0,5	207,0	163,0	0,5	70,3	3
2	Zl_2	207,0	163,0	0,5	199,0	170,0	0,5	70,3	3
3	Zl_3	199,0	170,0	0,5	186,0	177,0	0,5	72,0	3
4	Zl_4	186,0	177,0	0,5	176,0	187,0	0,5	72,0	3
5	Zl_5	181,0	196,0	0,5	173,0	189,0	0,5	72,0	3
6	Zl_6	173,0	189,0	0,5	166,0	182,0	0,5	72,0	3
7	Zl_7	166,0	182,0	0,5	162,0	175,0	0,5	72,0	3
8	Zl_8	162,0	175,0	0,5	148,0	154,0	0,5	72,0	3
9	Zl_9	173,0	189,0	0,5	176,0	187,0	0,5	72,0	3

E K R A N Y A K U S T Y C Z N E, liczba = 3

Lp	Symbol	x[m] A y[m]	x[m] B y[m]	x[m] C y[m]	x[m] D y[m]	h[m]	h <sub>0</sub> [m]	h <sub>w</sub> [m]
1	Ek_1	188,0;153,0	192,0;157,0	168,0;178,0	164,0;173,0	4,0	0,0	--
	Bok nr	1	2	3	4	góra		
	Wsp.odb.β	1,0	1,0	1,0	1,0			
2	Ek_2	210,0;161,0	219,0;170,0	214,0;175,0	205,0;166,0	3,0	0,0	--
	Bok nr	1	2	3	4	góra		
	Wsp.odb.β	1,0	1,0	1,0	1,0			
3	Ek_3	240,0;141,0	246,0;147,0	232,0;160,0	227,0;153,0	3,5	0,0	--
	Bok nr	1	2	3	4	góra		
	Wsp.odb.β	1,0	1,0	1,0	1,0			

P U N K T Y O B S E R W A C J I, liczba = 16

Lp	Symbol	x[m]	y[m]	z[m]	L <sub>ta</sub> [dB]
1	Pkt_1	201,0	133,0	1,5	0,0
2	Pkt_2	240,0	240,0	1,5	0,0
3	Pkt_2	280,0	200,0	0,0	0,0
4	Pkt_4	259,0	139,0	1,5	0,0
5	Pkt_5	245,0	130,0	1,5	0,0
6	Pkt_6	225,0	137,0	1,5	0,0
7	Pkt_7	178,0	150,0	1,5	0,0
8	Pkt_8	154,0	149,0	1,5	0,0
9	Pkt_9	150,0	150,0	1,5	0,0
10	Pkt_10	109,0	189,0	1,5	0,0
11	Pkt_11	109,0	193,0	1,5	0,0
12	Pkt_12	159,0	223,0	1,5	0,0
13	Pkt_13	169,0	224,0	1,5	0,0
14	Pkt_14	197,0	211,0	1,5	0,0
15	Pkt_15	201,0	212,0	1,5	0,0
16	Pkt_16	272,0	146,0	1,5	0,0

## SIATKA PUNKTÓW OBSERWACJI

$X_{\min}$ [m]	$X_{\max}$ [m]	$Y_{\min}$ [m]	$Y_{\max}$ [m]	$dx$ [m]	$dy$ [m]	$z$ [m]	$L_{\text{ta}}$ [dB]
50,0	300,0	100,0	300,0	10,0	10,0	1,5	0,00

## Tabela wyników

Równoważny poziom dźwięku A w zadanych punktach obserwacji

Lp.	Symbol	x [m]	y [m]	z [m]	$L_A$ [dB]
1	Pkt_1	201,0	133,0	1,5	42,0
2	Pkt_2	240,0	240,0	1,5	33,1
3	Pkt_2	280,0	200,0	0,0	28,6
4	Pkt_4	259,0	139,0	1,5	30,5
5	Pkt_5	245,0	130,0	1,5	37,2
6	Pkt_6	225,0	137,0	1,5	42,1
7	Pkt_7	178,0	150,0	1,5	39,8
8	Pkt_8	154,0	149,0	1,5	43,2
9	Pkt_9	150,0	150,0	1,5	44,8
10	Pkt_10	109,0	189,0	1,5	38,9
11	Pkt_11	109,0	193,0	1,5	38,9
12	Pkt_12	159,0	223,0	1,5	42,3
13	Pkt_13	169,0	224,0	1,5	42,6
14	Pkt_14	197,0	211,0	1,5	45,0
15	Pkt_15	201,0	212,0	1,5	41,3
16	Pkt_16	272,0	146,0	1,5	29,4

Kolorem **czzerwonym** oznaczono wartości w punktach zlokalizowanych na terenach chronionych (istniejącej zabudowy mieszkalnej).

# Mapa hałasu projektowanej stacji demontażu pojazdów na działce nr 69/2 w m. Tomaryny

