

Charakterystyka przedsięwzięcia.

I. Rodzaj i skala przedsięwzięcia:

Planowana do realizacji inwestycja będzie polegała na „eksploatacja stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, warsztatu samochodowego i punktu zbierania odpadów wraz z realizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej na działce nr ew. 244/8, w miejscowości Skrwilno”, gmina Skrwilno, przez inwestora, którym jest Dariusz Górtatowski, zamieszkały w Skrwilnie. Działka jest jego własnością.

Przedmiot inwestycji - Planowana inwestycja polegać będzie przede wszystkim na zmianie sposobu użytkowania hal garażowych na potrzeby stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji wraz z realizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej.

Uruchomienie planowanej działalności stanowić będzie przyczynek do zwiększenia skali recyklingu odpadów, korzystnego dla środowiska poprzez unieszkodliwienie i wykorzystanie odpadów z wyeksploatowanych pojazdów.

Dodatkowo w hali SDP wydzielona zostanie powierzchnia przewidziana na lokalizację warsztatu samochodowego.

Na terenie przedmiotowej nieruchomości eksploatowany będzie również punkt zbierania odpadów, głównie złomu, makulatury, tworzyw sztucznych

Zagospodarowanie terenu nieruchomości po realizacji inwestycji

Demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji i czynności z nim związane prowadzone będą w istniejącej hali, która wymagała będzie zmiany sposobu użytkowania.

W wyniku realizacji inwestycji, w celu zapewnienia optymalnych warunków logistycznych i magazynowych, utwardzona zostanie część powierzchni działki – łącznie ok. 300 m².

Sektor magazynowania pojazdów przeznaczonych do demontażu zlokalizowany zostanie pod wiatą (ok. 200 m²).

Wymontowane z pojazdów przedmioty wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz odpadów pochodzących z demontażu magazynowane będą w pomieszczeniach garażowych adaptowanych na potrzeby Inwestora. Odpady będą mogły być również magazynowane na wydzielonym placu.

Dodatkowo, w razie konieczności, Wnioskodawca nie wyklucza, wzdłuż granicy działki od strony zabudowy mieszkaniowej, uzupełnienia istniejącej zieleni nowymi nasadzeniami.

II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia nieruchomości szata roślinna.

Powierzchnia działki nr ew. 244/8 wynosi ok. 0,6350 ha, a bilans jej terenu po realizacji inwestycji przedstawiać się będzie następująco:

- powierzchnia zabudowy – ok. 700,0 m²,
- powierzchnia utwardzona – ok. 750,0 m², w tym około 200 m² pod wiatą – sektor magazynowania pojazdów
- powierzchnia biologicznie czynna – ok. 5 100,0 m².

W związku z koniecznością podziału powierzchni stacji na sektory zapewniające prawidłowe i sprawne przeprowadzenie procesu demontażu pojazdów:

- sektor przyjmowania pojazdów, zlokalizowany zostanie na szczelnej, utwardzonej powierzchni,

- sektor magazynowania przyjętych pojazdów, zlokalizowany zostanie na szczelnej utwardzonej powierzchni nie mniejszej niż 200 m² z zachowaniem pola manewrowego, przewiduje się, że sektor ten zostanie zadaszony – wiata,
- sektor usuwania z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych w tym płynów, zlokalizowany zostanie w specjalnie do tego celu wyznaczonych pomieszczeniach,
- sektor demontażu z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do ponownego odzysku lub recyklingu lub unieszkodliwienia, zlokalizowany zostanie w specjalnie do tego celu wyznaczonych pomieszczeniach,
- sektor magazynowania wymontowanych z pojazdów przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia, zlokalizowany zostanie w specjalnie do tego celu wyznaczonych pomieszczeniach,
- sektor magazynowania odpadów pochodzących z demontażu pojazdów, zlokalizowany zostanie w specjalnie do tego celu wyznaczonych pomieszczeniach i na placu magazynowym.

W hali SDP wydzielona zostanie powierzchnia z przeznaczeniem na warsztat samochodowy, w którym nie przewiduje się kanałów naprawczych.

Dodatkowo na terenie przedmiotowej nieruchomości prowadzony będzie również punkt zbierania odpadów (głównie złomu, makulatury, tworzyw sztucznych). Zbierane odpady magazynowane będą w specjalnie do tego celu wyznaczonych miejscach – na placu magazynowym i w pomieszczeniach magazynowych.

W sąsiedztwie znajdują się teren, od strony zachodniej, północnej i wschodniej stanowią istniejące tereny zabudowy mieszkaniowej, natomiast od strony południowej jest to teren, na którym prowadzi się usługi z zakresu branży samochodowej i stacja paliw.

III. Rodzaj technologii obiektu

Praca na terenie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, warsztatu samochodowego i punktu zbierania odpadów odbywać się będzie 6 dni w tygodniu, w systemie 1-zmianowym w porze dnia.

W wyniku realizacji inwestycji zatrudnieni zostaną pracownicy. Docelowy stan zatrudnienia wynosi około 10 pracowników fizycznych i 2 pracowników administracyjnych.

IV. Charakterystyka techniczna i stosowane technologie

Na terenie przedmiotowej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji prowadzony będzie demontaż głównie pojazdów osobowych i dostawczych (do 3,5 ton), oraz pojazdów mechanicznych nie objętych ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (ciężarowych powyżej 3,5 tony, autobusów, przyczep, ciągników, itp.).

Demontaż pojazdów prowadzi się w sposób polegający na:

1) usunięciu:

- a) paliw i płynów eksploatacyjnych, chyba, że znajdują się one w przedmiotach wyposażenia lub częściach przeznaczonych do ponownego użycia, czyli:
 - oleju napędowego (13 07 01*),
 - benzyny (13 07 02*),
 - gazu płynnego (13 07 03*),
 - oleju silnikowego (13 02 05*, 13 02 06*, 13 02 08*, w zależności od rodzaju – mineralne, syntetyczne, inne),
 - oleju przekładniowego (13 02 05*, 13 02 06*, 13 02 08*, w zależności od rodzaju – mineralne, syntetyczne, inne),
 - oleju do przekładni hydraulicznych (13 02 05*, 13 02 06*, 13 02 08*, w zależności od rodzaju – mineralne, syntetyczne, inne),

- oleju hydraulicznego (13 01 10*, 13 01 11*, 13 01 13*), w zależności od rodzaju – mineralne, syntetyczne, inne),
 - płynu chłodzącego, płynu ze spryskiwaczy zawierającego substancje niebezpieczne (16 01 14*),
 - płynu odmrażającego, płynu zapobiegającego zamarzaniu, płynu ze spryskiwaczy niezawierającego substancji niebezpiecznych (16 01 15),
 - płynu hamulcowego (16 01 13*),
- b) czynnika chłodniczego z układu klimatyzacyjnego za pomocą specjalnego urządzenia, lub zlecenie tej operacji wyspecjalizowanej firmie (14 06 01*);
- 2) wymontowaniu:
- a) filtra oleju (16 01 07*),
 - b) przedmiotów wyposażenia i części przeznaczonych do ponownego użycia (zespoły sterowane mechanicznie bardzo często używane typu przełączniki, skrzynie biegów, urządzenia pracy ciągłej – alternatory i rozruszniki, silniki wycieraczek, elementy często uszkodzane przy stłuczkach – zderzaki, chłodnice, maska silnika, kłapa tyłu, szyny (spełniające wymagania), kompletne drzwi (z szybami i elementami mechanicznego lub elektrycznego ich podnoszenia), elementy, które z uwagi na stan dróg ulegają uszkodzeniu szczególnie koła, elementy niezbędne do uzyskania potwierdzenia sprawności w przeglądach, czyli lampy przednie, lampy tylne, lusterka zewnętrzne),
 - c) akumulatora (kwasowo-ołowiowy 16 06 01*, niklowo-kadmowy 16 06 02*, niklowo - metalowo-wodorkowy i litowo-jonowy 16 06 05),
 - d) zbiornika z gazem bez jego opróżniania (16 01 21*), lub po usunięciu gazu ze zbiornika za pomocą specjalnego urządzenia (16 01 16),
 - e) katalizatora spalin (16 08 01, 16 08 02*, 16 08 03),
 - f) kondensatorów z pojazdów wyprodukowanych przed dniem 1 stycznia 1986 r. (16 01 09*),
 - g) elementów zawierających rtęć (16 01 08*),
 - h) szyb (16 01 20),
 - i) opon (16 01 03),
 - j) części zawierających metale nieżelazne, jeżeli nie są one oddzielane w następującym po demontażu procesie strzępienia, np. gaźniki, felgi aluminiowe (16 01 18),
 - k) nadających się do recyklingu dużych części z tworzyw sztucznych, w szczególności zderzaków, desek rozdzielczych i pojemników na płyny, jeżeli części te nie będą oddzielane w procesie strzępienia w taki sposób, aby mogły być poddane procesom recyklingu (16 01 19);
- 3) wymontowaniu elementów zawierających materiały wybuchowe (16 01 10*) lub unieszkodliwieniu elementów zawierających materiały wybuchowe poprzez ich wyzwolenie w sposób elektryczny lub mechaniczny wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu (16 01 22).

Szacuje się, że łączna masa demontowanych pojazdów nie przekroczy 10 Mg/dobę. Przyjmuje się, że na terenie przedmiotowej stacji demontowanych będzie max 1 500 pojazdów w skali roku, co przy założeniu średniej masy pojazdów – ok. 1 300 kg, daje ok. 1 950 Mg.

Na terenie punktu zbierania odpadów, przewiduje się, że zbierane będą odpady głównie złomu, makulatury i tworzyw sztucznych. Zaznaczyć jednak należy, iż ostatecznie punkt przyjmować może również inne, niż wspomniane grupy odpadów. Szczegółowe warunki odnośnie rodzajów i sposobu magazynowania zbieranych odpadów określone zostaną w zezwoleniu na zbieranie odpadów.

Przewiduje się, że złom, którego zbieranie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowić będą m.in. odpady:

- 1) 02 01 10 – Odpady metalowe,
- 2) 10 09 80 – Wybrakowane wyroby żeliwne,
- 3) 10 10 03 – Zgary i żużle odlewnicze,
- 4) 10 12 06 – Zużyte formy,
- 5) 11 05 01 – Cynk twardy,
- 6) 12 01 01 – Odpady z toczenia i piłowania żelaza oraz jego stopów,
- 7) 12 01 02 – Cząstki i pyły żelaza oraz jego stopów,
- 8) 12 01 03 – Odpady z toczenia i piłowania metali nieżelaznych,
- 9) 12 01 04 – Cząstki i pyły metali nieżelaznych,
- 10) 12 01 13 – Odpady spawalnicze,
- 11) 12 01 17 – Odpady poszlifierskie inne niż wymienione w 12 01 16,
- 12) 12 01 99 – Inne niewymienione odpady,
- 13) 15 01 04 – Opakowania z metali,
- 14) 16 01 03 – Zużyte opony,
- 15) 16 01 17 – Metale żelazne,
- 16) 16 01 18 – Metale nieżelazne,
- 17) 16 01 99 – inne niewymienione odpady,
- 18) 16 02 14 – Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13,
- 19) 16 02 16 – Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15,
- 20) 17 04 01 – Miedź, brąz, mosiądz,
- 21) 17 04 02 – Aluminium,
- 22) 17 04 03 – Ołów,
- 23) 17 04 04 – Cynk,
- 24) 17 04 05 – Żelazo i stal,
- 25) 17 04 06 – Cyna,
- 26) 17 04 07 – Mieszanki metali,
- 27) 17 04 11 – Kable inne niż wymienione w 17 04 10,
- 28) 19 01 02 – Złom żelazny usunięty z popiołów paleniskowych,
- 29) 19 10 01 – Odpady żelaza i stali,
- 30) 19 10 02 – Odpady metali nieżelaznych,
- 31) 19 12 02 – Metale żelazne,
- 32) 19 12 03 – Metale nieżelazne,
- 33) 20 01 40 – Metale.

Niewyczerpujący wykaz pozostałych odpadów (z grupy tworzyw sztucznych oraz papieru i tektury) przewidzianych do zbierania:

- 1) 03 03 07 – Mechanicznie wydzielone odrzuty z przeróbki makulatury i tektury,
- 2) 12 01 05 – Odpady z toczenia i wygładzania tworzyw sztucznych,
- 3) 15 01 01 – Opakowania z papieru i tektury,
- 4) 15 01 02 – Opakowania z tworzyw sztucznych,
- 5) 15 01 05 – Opakowania wielomateriałowe,
- 6) 15 01 06 – Zmieszane odpady opakowaniowe,
- 7) 16 01 19 – Tworzywa sztuczne,
- 8) 17 02 03 – Tworzywa sztuczne,
- 9) 19 12 01 – Papier i tektura,
- 10) 20 01 01 – Papier i tektura,
- 11) 20 01 39 – Tworzywa sztuczne.

Z uwagi na fakt, iż Inwestor nie ma wpływu na rodzaj i ilości odpadów na bieżąco dostarczanych na teren punktu, nie ma możliwości dokładnego określenia ilości poszczególnych rodzajów odpadów przyjmowanych przez punkt.

W warsztacie samochodowym wykonywana będzie wymiana części i podzespołów samochodowych m.in. sprawdzanie stanu technicznego, przygotowanie do diagnostyki,

diagnostyka silników, naprawa zawiesznień, naprawa elektryki pojazdowej, wymiana części i podzespołów, itp.

Przewiduje się obsługę max 3 pojazdów dziennie.

V. Warianty przedsięwzięcia

Planowana inwestycja związana będzie z uruchomieniem działalności przede wszystkim stacji demontażu, która stanowić będzie przyczynek do zwiększenia skali recyklingu odpadów, korzystnego dla środowiska poprzez unieszkodliwienie i wykorzystanie odpadów z wyeksploatowanych pojazdów.

Największe korzyści z recyklingu samochodów zapewnia odzysk i sprzedaż części zamiennych, podzespołów, a nawet całych silników oraz elementów karoserii i podwozia. Najczęściej odzyskiwane są m.in. rozruszniki, osie napędowe, silniki, skrzynie biegów, wały napędowe, mechanizmy różnicowe. Poza tymi częściami – podzespołami, odzyskiwane i sprzedawane są również drzwi, koła, felgi, reflektory, zderzaki, szyby, elementy z tworzyw sztucznych i opony.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest racjonalnego wariantu alternatywnego w zakresie jego przedmiotu (proponowanych rozwiązań projektowych), lokalizacji czy technologii prowadzenia procesu demontażu.

Inwestor, podczas wyznaczania lokalizacji pod inwestycję, przeanalizował aspekty logistyczne, techniczne, ekonomiczne i prawne.

Przy obecnym stanie wiedzy oraz rozwoju techniki nie przewiduje się innych alternatywnych poza ręcznym sposobów demontażu. Również zbieranie odpadów, jako gromadzenie ich w celu uzyskania odpowiedniej partii transportowej, nie posiada istotnych wariantów alternatywnych. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż uruchomienie zakładu w przedmiotowej lokalizacji (w istniejących halach garażowych) nie będzie wiązało się z koniecznością przeprowadzenia szeroko zakrojonych prac realizacyjnych (realizacja inwestycji wiązać się będzie z dostosowaniem przedmiotowych hal do potrzeb Inwestora, montażem wiaty nad sektorem magazynowania pojazdów przeznaczonych do demontażu oraz wykonaniem niezbędnej infrastruktury, – np. plac magazynowy).

Alternatywnym wariantem realizacji przedsięwzięcia mogłoby być uruchomienie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji bez lokalizacji na przedmiotowym terenie punktu zbierania odpadów czy warsztatu mechanicznego. Z uwagi jednak na fakt, iż realizacja takiego wariantu wiązałaby się z ograniczeniem zakresu prowadzonej przez Inwestora działalności, co niewątpliwie pogorszyłoby jego sytuację rynkową, a co za tym idzie i finansową, wariantu tego nie brano pod uwagę.

6. Oddziaływanie wybranego wariantu na środowisko

Przedmiotowa inwestycja powinna być traktowana, jako działalność proekologiczna, ponieważ związana jest z zagospodarowaniem odpadów. Prowadzony według ściśle określonych zasad demontaż pojazdów, warunkujący maksymalny odzysk substancji i materiałów oraz gwarantujący zachowanie czystości środowiska, będzie najkorzystniejszym wariantem prowadzenia przedsięwzięcia. Również funkcjonowanie punktów zbierania odpadów stanowi ważny element gospodarki odpadami.

Prawidłowo zaprojektowany proces technologiczny będzie uwzględniał nie tylko kryteria ekonomiczne, ale również będzie minimalizował wystąpienie potencjalnych zagrożeń dla środowiska.

Proces technologiczny prowadzony będzie w taki sposób, aby przestrzegać zasad maksymalnego odzysku części i materiałów, które mogą zostać powtórnie wykorzystane i minimalizowania powstawania odpadów, które będą musiały być poddane procesowi unieszkodliwienia. Na terenie przedmiotowej stacji odbywać się będzie wyłącznie „odzysk wstępny” – wszystkie odpady niebezpieczne (jak np., PCB, oleje przepracowane, odpady

zawierające substancje niebezpieczne), a także elementy, które nie będą mogły być ponownie wykorzystane, przekazywane będą uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania

Wycofane z eksploatacji samochody stanowią duże zagrożenie dla środowiska, zawierają, bowiem oprócz metali ciężkich, inne substancje niebezpieczne: odpadowe oleje, płyny chłodnicze i hamulcowe, akumulatory, a także opony, szkło, tworzywa sztuczne i inne. Większość tych materiałów ma wartość surowcową. Około 85% masy wraku samochodowego stanowią materiały przeznaczone do recyklingu materiałowego, (np. złom akumulatory, oleje, opony, szkło, guma) i recyklingu energetycznego (np. płyny chłodnicze, hamulcowe, guma zanieczyszczona, tworzywa sztuczne, zużyte opony).

W KPGO celem nadrzędnym jest zapewnienie pełnej skuteczności działania systemu zbierania i demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz odzysku, w tym recyklingu, odpadów powstających z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wskazuje się na potrzebę zapewnienia krajowej sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, zapewniającej możliwość oddania pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów.

Ze względu na powyższe uwarunkowania należy uznać, że planowane przedsięwzięcie polegające na eksploatacji stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, warsztatu samochodowego i punktu zbierania odpadów wraz z realizacją niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska.

VI. Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

Wykonawcy prac realizacyjnych korzystać będą z zaplecza socjalnego wyposażonego w przenośny sanitariat.

Woda do celów socjalno-bytowych pobierana będzie z sieci wodociągowej, w przybliżeniu wynosić będzie ok. 0,93 m³/d.

Ścieki socjalno-bytowe, w ilości zbliżonej do ilości wody pobieranej na ten cel, odprowadzane będą do sieci kanalizacyjnej.

Stacja demontażu wyposażona zostanie w separator substancji ropopochodnych o odpowiedniej przepustowości dostosowanej do wielkości powierzchni objętej systemem odprowadzania ścieków przemysłowych – hala demontażu wyposażona zostanie w system odprowadzania ewentualnych wycieków, który kierować je będzie do sieci kanalizacyjnej; zlokalizowany pod wiatą sektor magazynowania pojazdów przeznaczonych do demontażu również wyposażony będzie w system odprowadzania ewentualnych wycieków.

Biorąc pod uwagę fakt, iż magazynowanie pojazdów przeznaczonych do demontażu odbywać się będzie w sposób zabezpieczający je przed wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych (nie dopuszczalne jest magazynowanie pojazdów w pozycji na boku i na dachu), sam proces demontażu prowadzony będzie ze szczególną ostrożnością, w sposób w jak największej mierze zapobiegający wyciekom oraz z uwagi na wyposażenie stacji w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych z demontowanych pojazdów, nie jest możliwe określenie ilości ewentualnych wycieków, które mogłyby być odprowadzane do sieci kanalizacyjnej.

Wody opadowe - Biorąc pod uwagę zapisy §19 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 27, poz. 984 ze zm.), oraz docelową powierzchnię utwardzenia, odprowadzane do ziemi wody opadowe z przedmiotowego terenu, nie wymagają podczyszczenia. W związku z powyższym wody opadowe z dachów i terenu utwardzonego spływały będą powierzchniowo na tereny biologicznie czynne znajdujące się na przedmiotowej nieruchomości. Ilość wód opadowych z powierzchni dachów i terenu utwardzonego wyniesie ok. 14 dm³/s.

Odpady - Zakłada się, iż w związku z realizacją inwestycji powstawać będą mogły, w szacunkowych ilościach, m.in. następujące rodzaje odpadów:

- 17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – ok. 2 Mg,
- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – ok. 10 m³,
- 17 04 05 – żelazo i stal – ok. 0,05 Mg,
- 17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03 – ok. 0,2 Mg.

Na terenie realizacji inwestycji wydzielona zostanie powierzchnia magazynowa dla powstających odpadów. Odpady te zagospodarowane będą zgodnie z przepisami ochrony środowiska.

Faza eksploatacji inwestycji - Stacja demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Na terenie przedmiotowej stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji prowadzony będzie demontaż głównie pojazdów osobowych i dostawczych (do 3,5 ton), oraz ewentualnie pojazdów mechanicznych – nie objętych ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (ciężarowych powyżej 3,5 tony, autobusów, przyczep, ciągników itp.).

Demontaż polegać będzie na usunięciu z pojazdów elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów, wymontowaniu przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia oraz elementów, w tym odpadów, nadających się do odzysku lub recyklingu albo unieszkodliwienia.

Przewiduje się, że łączna masa demontowanych pojazdów nie przekroczy 10 Mg/dobę. Przyjmuje się, że na terenie przedmiotowej stacji demontowanych będzie max 1 500 pojazdów w skali roku, co przy założeniu średniej masy pojazdów – ok. 1 300 kg, daje ok. 1 950 Mg.

VII Awaryjne przemysłowe

Ze względu na charakter przedsięwzięcia należy stwierdzić o braku MOŻLIWOŚCI wystąpienia awarii oraz nie można zaliczyć zakładu do takiego do takiego gdzie może wystąpić poważna awaria.

VIII. Możliwe trans graniczne oddziaływanie.

Położenie inwestycji wyklucza oddziaływanie przedsięwzięcia poza terytorium kraju.

IX. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja realizowana będzie w Obszarze Chronionego Krajobrazu Źródeł Skrwy ustanowionego uchwałą Nr VI/106/11 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 marca 2011 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.- Pom. Nr 99 poz. 793). Jest to obszar o powierzchni 5 096 ha (pow. całkowita – 5 178 ha), obejmujący wschodnią i południową część z Jez. Skrwilno i rynną Jez. Urszulewskiego. Ważnym celem jest ochrona źródeł rzeki Skrwy i krajobrazu.

W odległościach około 3 km od planowanej inwestycji występują Rezerwat Okalewo. Obejmuje on naturalny zasięg występowania świerku, na terenie Nadleśnictwa Skrwilno.

Najbliższy obszar Natura 2000 - Mszar PŁOCICZNO, znajduje się w kierunku północno-wschodnim w odległości ok.10 km.

X. Inne wymagania.

W obrębie inwestycji

- nie występują obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód powierzchniowych, obszary wybrzeży morskich, obszary górskie,
- nie występują obszary, na których standardy, jakości środowiska zostały przekroczone, Najbliższe jezioro znajduje się w odległości około 1,5 km od przedsięwzięcia.
- W obrębie inwestycji nie ma uzdrowisk ni obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Prawdopodobieństwo wystąpienia istotnych oddziaływań przedsięwzięcia w fazie eksploatacji oraz na skutek awarii ocenia się, jako niską.

XI. Podsumowanie

Na podstawie szczegółowych analiz oddziaływania poszczególnych elementów składających się na uciążliwość dla środowiska, w tym zdrowia ludzi, planowanej inwestycji, stwierdza się, że:

- Proponowane rozwiązania są zgodne z obowiązującymi w Polsce przepisami prawa.
- Proponowane rozwiązania techniczne przedmiotowej inwestycji zostały przyjęte właściwie i nie odbiegają od standardów stosowanych na obszarze kraju i za granicą, nie powinny stanowić zagrożenia dla gleby, powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i gruntowych.
- Eksploatacja planowanej inwestycji nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości środowiska ani wartości odniesienia, nie będzie, zatem negatywnie oddziaływać na stan jakości powietrza atmosferycznego. Eksploatacja zaplanowanej inwestycji nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego.
- Właściwy sposób postępowania z odpadami nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska.
- Realizowane przedsięwzięcie nie leży w sąsiedztwie obszarów podlegających szczególnej ochronie.
- Inwestycja zlokalizowana zostanie na obszarze objętym prawnymi formami ochrony przyrody – Obszaru Chronionego Krajobrazu Źródła Skrwyl. Po przeprowadzonej analizie oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, z uwagi na skalę i rodzaj przedsięwzięcia stwierdzono, iż planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na tą formę ochrony.
- Nie zostaną naruszone uzasadnione interesy osób trzecich, przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na zabytki oraz dobra materialne.

Podsumowując, można stwierdzić, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia, przy przestrzeganiu wymogów BHP oraz wymogów aktualnie obowiązujących przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska, nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska naturalnego, ani dla życia lub zdrowia ludzi.

WÓJT

mgr inż. Dariusz Kolczyński