

Hei,

Takker så mye for en oversiktlig og klar etterspørsel etter ekstra opplysninger.

1) Før etablering av utendørs betongdekke og oljeutskiller:

Hallen består pr i dag av 970m² betongdekke med 8 meters takhøyde og kjøreport.

Av dette skal 30m² avsettes til saneringssone, 50m² til lagring av usanerte vrak og 890m² til lagring av sanerte vrakbiler og deler.

Hallen vil maksimalt kunne romme totalt 110 biler (ca 40 komprimerte og 70 ikke komprimerte som skal plasseres på stativer langs vegg, 4 biler i høyde)

Etter etablering av utendørs betongdekke og oljeutskiller:

Området planlagt betonert vil bli på ca 300 m² (ca. 24m*13m) og er tegnet inn på vedlagt bilde med grått.

På tomten ellers ønsker vi å sette 2-3 sjøcontainere for å lagre dekk og felger både til videresalg og til eget bruk.

Vi ønsker å sette stativer for sanerte vrakbiler ute langs veggen som vist på tegning. Disse skal hovedsaklig romme delebiler.

Totalt utearealet er ca 4000m²

2) Hallen har fast betongdekke uten avløp eller utslippspunkt. Innendørs oppsamlingssystem vil bestå av absorbent frem til utendørs drift er tilrettelagt med oljeutskiller.

3) Før etablering av utendørs betongdekke vil kjøretøyene klemmes sammen inne i hallen på fast betong dekke i egen sone ved saneringsplassen.

Vi bruker saneringsutstyr fra SEDA.

Etter etablering av utendørs betongdekke skal bilene klemmes sammen ute på merket område (Sone 2)

Det vil bygges en 160cm høy mur rundt området hvor bilene klemmes sammen.

Skulle støynivået for komprimering av bilder bli for høyt vil dette kunne flyttes tilbake inn for å senke støy i området.

4) Innhenting av vrakbiler til sanering:

Med ca 230 arbeidsdager vil vi med absolutt makskapasitet på 5000 biler kjøre ca. 21 turer per arbeidsdag med personbil/henger. Vi har bilfrakter som kan ta med seg 3-4 biler og vil redusere trafikken ned til maksimalt 7 turer pr arbeidsdag.

Det anses som høyst usansynlig at vi noen gang vil ligge på et så høyt nivå da vårt mottak er sterkt påvirket av omveltningen som til enhver tid foregår i Norges bilpark.

Avhenting av ferdigsanerte vrakbiler:

Ved utnyttelse av makskapasitet vil det bli avhentet 230 gang pr år, eller 1 gang pr arbeidsdag.

Dette er igjen høyst usansynlig og en mer reell forventning ligger rundt 1-3 ganger pr uke.

Utdypning av driften før og etter etablering av utendørs betongdekke.

Søknad ang. utslipp fra oljeutskiller og etablering av fast betongdekke blir påbegynt så snart vi flytter inn.

Før:

Vi ønsker å starte driften innendørs slik at vi raskest mulig kommer i gang på ny lokasjon. Driften vil bestå av en makskapasitet på 5000 biler per år hvor alt arbeid foregår innendørs på fast dekke nøyaktig på samme måte som vår nåværende tillatelse i Sandefjord. Når biler mottas eller hentes kjøres de umiddelbart inn hvor de saneres, komprimeres og lagres. Det er kun taket på bilene som komprimeres. Når avhenting skjer fraktest vrakene ut og plukkes opp med grabb av transportør.

Væsker lagres i hallen på oppsamlingskar i miljøcontainer.

Etter:

Etablering av betongdekke og oljeutskiller er forventet å starte 1-4 måneder etter vi skal flytte inn pga. tiden søknaden vil ta.

Sanering av vrakbiler vil fortsatt foregå inne, men når prosessen er ferdig vil vrak fraktes ut for å komprimeres på betongdekke der.

Delebiler stables 3 eller 4 i høyden på stativer.

Komprimerte biler stables 4-5 i høyden i sone 2 i påvente av transportør.

Se tegning med opptegnede soner og aktiviteter ute.

Sone 1: Bingen til metaller. Tømming, sortering, lasting i container

Sone 2: Bingen hvor ferdig sanerte vrakbiler skal komprimeres, stables i høyde 4-5 biler i påvente av transportør. Det vil lagres maks 40 komprimerte biler ute.

Sone 3: Plass for transportør som plukker metall og vrakbiler med grabb.

Stativer: ca 3 stativer for vrakbiler med plass til 3-4 biler i høyde, avhengig av type stativ.

I tillegg til muren på 1,6m rundt bingene vil tomten også være inngjerdet for å forhindre tilgang til området.

Mottak av metaller

5) Komplekst jern avfallsstoffnummer 149901.

I tillegg til innlevering fra kunder ønsker vi å samle inn fra bilverksteder, byggeplasser, industri og sorteringsanlegg. Dette hentes vanligvis i åpen container for lift- eller krokobil på 10-35 m³

6) Mengde av metaller for lagring utendørs blir maks 100 tonn (sone 1)

7) Metaller skal tømmes i bingen på fast betong dekke med oljeutskiller. Her skal det sorteres og plukkes edelmetaller før det lastes i krokkontainer. Edelmetaller skal lagres i egen kontainer.

Sorteringen skal foregå manuelt og med vår gravemaskin. Det skal ikke påføre kjemisk eller biologiske prosesser på metallet som kan endre dens egenskaper.

Etter sortering lastes metaller i krokkontainer og kjøres til fragmenteringsanlegget (Stena recycling i Porsgrunn eller Hellig Teigen i Hokksund)

8) Legger ved tegnet plan som beskriver hvor skal vi lagre og håndtere metaller.

Sone 1: Bingen til metallet (tømming sortering, lastning)

Vi avsetter 50m² for lagring og behandlingsområde til mottak av metaller.

Alle prosesser med denne driften vil foregå utendørs i bing. Mottak vil først starte etter utendørs bing og oljeutskiller er på plass.

9) Hoveddelen av støy fra denne aktiviteten vil komme fra tømming og avhenting av metallet.

Ilfølge vårt støysonekart fra Østerøyveien ifbm henting av vrakbiler ute varierer dette mellom 101dB til 106dB. Vi antar at avhenting av rene metaller vil være sammenliknbar i støynivå. Transportør trenger ca. 30 min for å hente 20-22 biler og vi tror avhenting av en full bing med 100t metall vil vare ca. 1.5 timer.

Noe støy vil også komme fra manuell behandling av metallet hvis det skulle bli nødvendig med vinkelsliper.

Til sammenlikning:

Bajonettsag: 89 dB

Boring av drifstofftank: 85 dB

Tapping av olje/bremsevæske med pumpe: 86dB

Muttertrekker (demontering av hjul 4.stk): 85dB

10) Dette punktet blir veldig spekulativt da vi ikke har noe ide hvor mye privatpersoner vil benytte seg av et slikt tilbud når vi ligger lenger unna sentrum. Pr i dag som vi ligger noe mer sentralt i Sandefjord har vi opplevd at mange kunder kommer til oss og leverer vanlig skrapjern som gamle trampoliner, felger, bremseskiver, armeringsjern osv. Dette er hovedsaklig personbiler som har noe i bagasjerommet og derfor oftest ubetydelige volumer.

Med maks lagringskapasitet på 100 tonn vil vi ha en teoretisk øvre grense på 200

avhenteringer pr år.

Et så stort volumet og så mange avhenting anser vi som *veldig* usansynlig, men ønsker å søke om et høyt tak da forventinger om antallet avhenteringer blir relativt uvesentlig.

I all hovedsak dreier dette metallmottaket seg mer om kundeservice og miljøtiltak enn om fortjeneste.

Avvikling av drift på dagens lokalitet vil gå raskt og vi tror ca 1 måneder vil være tilstrekkelig for å flytte alt av relevans for driften.

Vedlagt linken til reguleringsplan av bygget

<https://www.arealplaner.no/3909/arealplaner/630>

Andre vedlegg:

-Illustrasjon over utvendig soner

-Oversikt over berørte naboer.

Vennlig hilsen

Igor - Bilmeta AS