

# **AUTOCENTRUM CAR OIL**

## **OZNÁMENÍ**

**dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.  
o posuzování vlivů na životní prostředí**

Oznamovatel: Ing. Dalibor Mitrenga  
Bystřice nad Olší 1344, PSČ 739 95

Zhotovitel: E-expert, spol. s r.o.  
Poděbradova 24, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Zpracoval : Mgr. Alan Kašpar  
Autorizace ke zpracování dokumentací, posudků a oznámení dle  
zákona č.100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
MŽP ČR č.j. 10645/1333OPVŽP/98 ze dne 16.9.1998.

**Červenec 2008**

## OBSAH

<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....</b>	<b>3</b>
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....</b>	<b>4</b>
I. Základní údaje .....	4
I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1 .....	4
I.2. Kapacita (rozsah) záměru .....	4
I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) .....	5
I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	5
I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí .....	6
I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	6
I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	15
I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	15
I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	15
II. Údaje o vstupech .....	16
II.1. Půda: .....	16
II.2. Odběr a spotřeba vody: .....	18
II.3. Surovinové a energetické zdroje: .....	18
III.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu: .....	18
III. Údaje o výstupech .....	19
III.1. Ovzduší: .....	19
III.2. Odpadní vody: .....	23
III.3. Odpady: .....	25
III.3. Hluk, vibrace, záření: .....	27
III.4. Riziko havárie: .....	31
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>32</b>
1. Výčet nejzávažnějších environmetálních charakteristik dotčeného území .....	32
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny .....	40
<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>41</b>
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti) .....	41
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	52
3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice .....	52
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	52
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů .....	54
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy) .....</b>	<b>55</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE .....</b>	<b>56</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>57</b>
<b>H. PŘÍLOHA .....</b>	<b>60</b>

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: Ing. Dalibor Mitrenga

2. IČ: 47195291

3. Sídlo: Bystřice 1344, PSČ 739 95 Bystřice nad Olší

4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele:

Ing. Dalibor Mitrenga  
Bystřice 1344  
739 95 Bystřice nad Olší

na základě plné moci zastoupený:

Elektroprojekta Rožnov, a.s.  
Ing. Radek Ulrich  
Rožnov, B. Němcové 1720, PSČ 756 61  
Tel.: +420 571 664 111  
Mob: +420 606 754 655  
Fax. +420 571 664 400  
E-mail: r.ulrich@elektroprojekta.cz

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### I. Základní údaje

#### I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

AUTOCENTRUM CAR OIL

Záměr výstavby Autocentra Car Oil lokalizovaný v Bystřici nad Olší v Moravskoslezském kraji spadá do Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení):

bod 10.4. Skladování vybraných nebezpečných látek (vysoce toxických, toxických, zdraví škodlivých, žíravých, dráždivých, senzibilizujících, karcinogenních, mutagenních, toxických pro reprodukci, nebezpečných pro životní prostředí) a pesticidů v množství nad 1 t; kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100 t.

bod 10.5. Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Záměr spadá do působnosti Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Záměr je rovněž podlimitní k záměrům spadajícím do Kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) bod 1.9. Čistírny odpadních vod s kapacitou od 10.000 do 100.000 ekvivalentních obyvatel, kanalizace od 5.000 do 50.000 napojených obyvatel nebo průmyslové kanalizace o průměru větším než 500 mm a bod 4.2. Povrchová úprava kovů a plastických materiálů včetně lakoven, od 10.000 do 500.000 m<sup>2</sup>/rok celkové plochy úprav.

#### I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Areál Autocentra Car Oil v Bystřici bude zahrnovat na ploše 30.450 m<sup>2</sup> výstavbu sedmi budov, parkovišť a manipulačních ploch s cílem vybudovat moderní autocentrum pro řidiče nákladních i osobních automobilů. V rámci areálu budou vybudovány následující objekty:

Budova A – Multifunkční budova

Budova B - Autobazar a prodejna náhradních dílů

Budova C – Opravna, servis a myčka TIR

Budova D – STK osobních automobilů, automatická a ruční myčka osobních aut

Budova E – Čerpací stanice pohonných hmot

Budova F – Autoservis osobních automobilů, pneuservis, lakovna a karosárna

Budova G – STK TIR

##### **Kapacitní údaje celého areálu:**

Celková plocha areálu:	30.450 m <sup>2</sup>
Počet parkovacích stání osobních automobilů:	160
Počet parkovacích stání nákladních automobilů:	40

##### **Kapacitní údaje čerpací stanice pohonných hmot:**

Sortiment pohonných hmot a objemy nádrží :

- nádrž o objemu 60 m<sup>3</sup>: komora 40m<sup>3</sup> - benzin automobilový bezolovnatý BA 95 N, komora 15 m<sup>3</sup> - benzin automobilový bezolovnatý B 100 N (V-POWER), komora 5 m<sup>3</sup> – havarijní nádrž na úkapy ze stáčecí plochy.
- nádrž o objemu 100 m<sup>3</sup>: komora 50 m<sup>3</sup> - motorová nafta, komora 50 m<sup>3</sup> - motorová nafta
- nádrž o objemu 100 m<sup>3</sup>: jednodílná – sortiment motorová nafta

#### **Kapacitní údaje lakovny:**

Lakovaná plocha za rok:	8100	m <sup>2</sup>
Projektovaná spotřeba vodou ředitelných barev za rok	5,4	t
Průměrný obsah VOC v barvách	8,5	%
Celkové množství odsávaného vzduchu z obou kabin (2 x 27 000)	54 000	m <sup>3</sup> /hod
Celkové provozní hodiny stříkání obou kabin (2 x 690):	1 380	hod/rok
Projektovaná spotřeba organických látek:	455,2	kg/rok
Průměrná koncentrace TOC v odpadním plynu za těchto předpokladů:	6,1	mg/m <sup>3</sup>
Průměrný hmotnostní tok TOC v odpadním plynu z jedné kabiny:	329,9	g/hod

#### **Kapacitní údaje ČOV**

Množství odpadní vody splaškové za den	15,225	m <sup>3</sup>
Průměrně znečištění BSK <sub>5</sub>	300	mg/l
Hodnota BSK <sub>5</sub> za den	4568	g
Počet ekvivalentních obyvatel (1 EO = 60g/den)	76	

### **I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

Kraj:	Moravskoslezský
Obec:	Bystřice
Katastrální území:	616923 Bystřice nad Olší

### **I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**

Stavební záměr investora je vybudovat moderní autocentrum s veškerým servisem, administrativou, pronajimatelnými prostory a s rozšířenými službami a atraktivitami pro zákazníky a řidiče. Tento program bude v areálu rozvržen do následujících ucelených bloků (A – G):

Budova A – Multifunkční budova zahrnující autosalon s veškerým zázemím, lobby bar pro klienty, administrativa a ředitelská kancelář, jídelna pro řidiče s hygienickým zázemím, restaurace, vinárna, bowling, pracoviště Komerční banky, hotelová ubytovací část a pronajimatelné komerční a administrativní plochy.

Budova B - Autobazar a prodejna náhradních dílů

Budova C – Opravna, servis a myčka TIR

Budova D – STK osobních automobilů, automatická a ruční myčka osobních aut

Budova E – Čerpací stanice pohonných hmot

Budova F – Autoservis osobních automobilů, pneuservis, lakovna a karosárna

Budova G – STK TIR

Stavba bude probíhat po etapách. V 1. etapě je uvažováno provedení sjezdu do areálu a úprava komunikace 1. třídy směr Třinec – Jablunkov. Ve 2. etapě se uvažuje s výstavbou objektu A, B, C, ve 3. etapě pak s výstavbou ostatních budov D, E, F, G. Ve 4. etapě se uvažováno provedení venkovních komunikací a zpevněných ploch včetně příslušenství (osvětlení, zeleň, atd.).

Z hlediska vlivu realizace záměru na životní prostředí není předpokládána kumulace s jinými záměry.

### **I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Záměrem investora a cílem posuzovaného záměru je výstavba autocentra poskytující ucelené služby z pohledu zabezpečení komplexních služeb motoristům jako jsou parkování na odstavných parkovištích, restaurace, servis osobních i nákladních vozidel, stanice technické kontroly, myčka, lakovna, čerpací stanice pohonných hmot a další.

Celý areál budoucího Autocentra Car Oil se nachází na západním okraji obce Bystřice nad Olší v těsné blízkosti hlavní rychlostní komunikace R11 spojující Třinec s Jablunkovem a dále se Slovenskem, kde takovýto areál v současnosti především řidiči TIR postrádají. Stavba areálu je v souladu s územně plánovací dokumentací – Územního plánu sídelního útvaru Třinec – navržena v plochách P1 – areály průmyslové výroby, sklady a provozní areály.

### **I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

V rámci připravované investice zamýšlí investor vybudovat moderní autocentrum zahrnující následující budovy:

Budova A – Multifunkční budova

Budova B - Autobazar a prodejna náhradních dílů

Budova C – Opravna a servis, myčka TIR

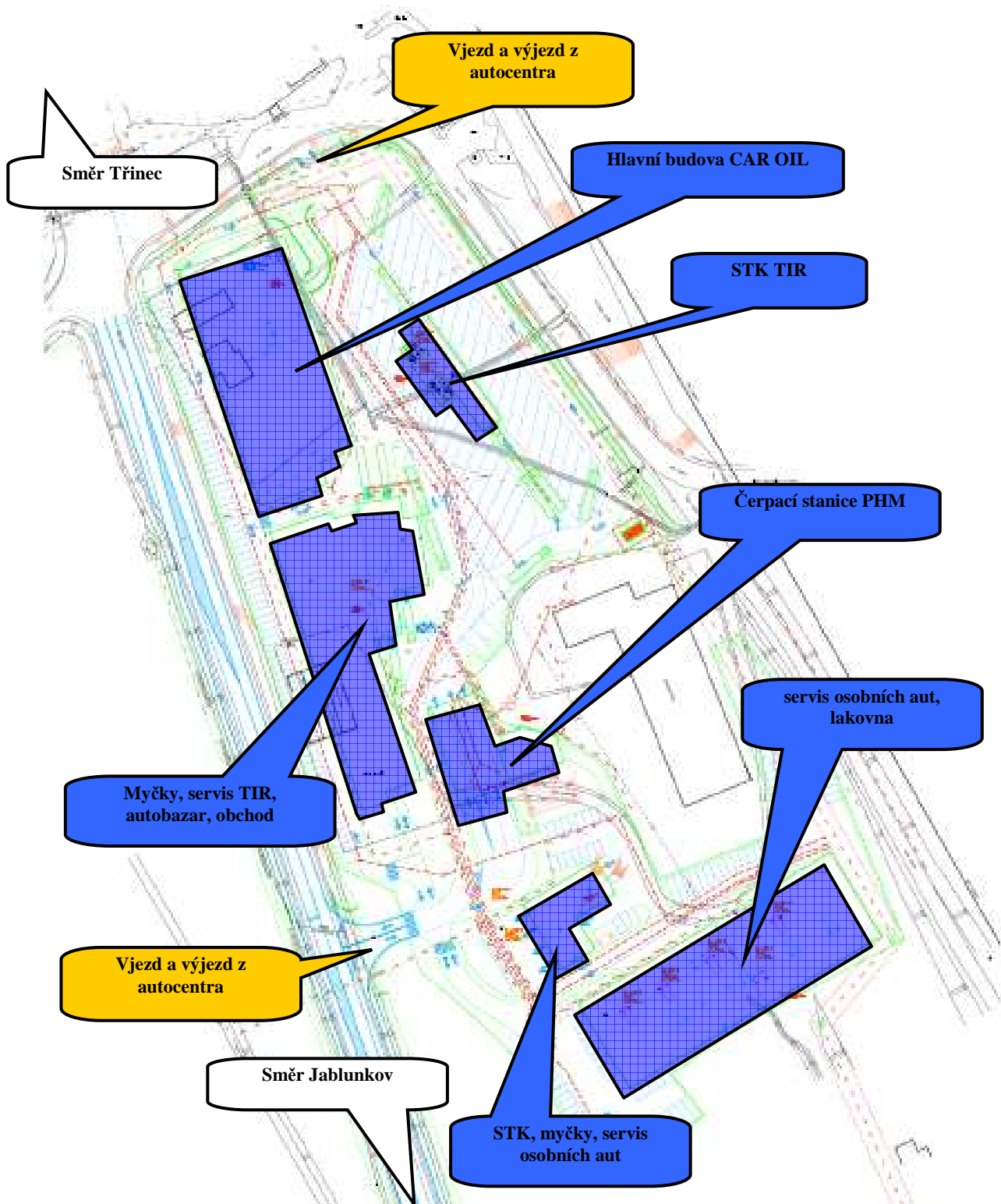
Budova D – STK automobilu, automatická a ruční myčka osobních aut

Budova E – Čerpací stanice pohonných hmot včetně zázemí

Budova F – Autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna

Budova G – STK TIR

Obrázek č.1: Autocentrum Car Oil



## Budova A – Multifunkční budova

Budova je zamýšlena jako administrativní a klientské centrum Autocentra Car Oil, jehož dalšími součástmi budou také servisní a opravárenský blok pro osobní automobily (včetně zázemí ČSPH, servisní a opravárenský blok pro nákladní automobily (včetně STK a myčky), STK osobních automobilů, automatická a ruční myčka a volné parkovací plochy.

Plocha zastavěná stavbou:	2657,38 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 1. PP:	2422,7 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 1. NP:	2343,8 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 2. NP:	1661,6 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 3. NP:	1388,8 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 4. NP:	1685,3 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 5. NP:	1384,3 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 6. NP:	1384,8 m <sup>2</sup>
Užitná plocha celkem:	12271,2 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor:	53517 m <sup>3</sup>
Počet podzemních podlaží:	1
Počet nadzemních podlaží:	6
Užitná plocha komerčních ploch:	1660,1 m <sup>2</sup>
Užitná plocha stravování:	987,0 m <sup>2</sup>
Užitná plocha ubytování:	208,9 m <sup>2</sup>
Užitná plocha administrativních ploch:	4273,1 m <sup>2</sup>
Užitná plocha atrií:	132,6 m <sup>2</sup>
Užitná plocha zázemí:	2898,6 m <sup>2</sup>
Užitná plocha komunikací:	2110,8 m <sup>2</sup>
Předpokládaný počet zaměstnanců kancelářů:	426
Předpokládaný počet ostatních zaměstnanců:	cca 40
Předpokládaný počet zaměstnanců celkem:	cca 470

Administrativní budova autocentra v sobě integruje několik odlišných provozů, důsledkem čehož jsou poměrně náročné požadavky na jejich prostorové uspořádání a dispoziční vazby. Toto funkční členění se odráží i navenek a spoluutváří architektonický výraz budovy.

Nejtypičtějším provozem v budově jsou plochy pro administrativu, které určují její základní ráz. Doplňkové provozy pak dodávají tomuto schématu různé akcenty. Jsou jimi především autosalon a další komerční plochy, pracoviště banky, plochy pro stravování a zábavu jako jídelna pro řidiče, restaurace, vinný sklep se salonkem a bowlingové dráhy, hotel a ředitelská část s lobby barem. Komunikační prostory se spojují v reprezentativním vstupním atriu. Pod objektem se nacházejí podzemní garáže.

Základní hmotový koncept budovy toto její dispoziční členění odráží. Základní hmotu představuje zalomený šestipodlažní kvádr, půdorysně písmeno „L“, který mezi svými křídly svírá jedno až dvoupodlažní sokl a na vnější (jižní) straně kratšího křídla expanduje v prvních dvou podlažích prosklenou hmotou autosalonu a konzolou ředitelské části.

Suterén budovy skrývá podzemní parkování (59 stání) s vjezdem z východní strany, servisní prostory, prodejnu ojetých vozů (12 míst), dále vinný sklep se salonkem a zázemím o kapacitě 95 + 23 a prostor s bowlingovými dráhami.

Přízemí budovy je členěno na tři funkční celky: autosalon v JV části, komerční plochy zahrnující a obchody ve střední části a stravovací zařízení na severozápadě. Tyto provozy doplňují servisní prostory při východní fasádě budovy a komunikační plochy s těžištěm ve vstupním atriu. Přízemí je přístupné v úrovni terénu třemi vstupy: hlavním, jenž ústí do převýšeného atria, vedlejším v jižní části západní fasády, který vede přímo do prostor autosalonu, a severním, jenž je určen řidičům a vede k jídelně a ke schodištím.

Propojení mnoha odlišných provozů v budově řeší hlavní komunikační uzel ve vstupním atriu. Zohledňuje zejména různé požadavky na provozy přístupné během otevírací doby volně zákazníkům



restaurace, vinárny a bowlingu, komerčních prostor, na účelové provozy určené řidičům kamionů (jidelna, denní místnost, hygiena), na provoz hotelu přístupný pouze hotelovým hostům, a na ostatní uzavřené prostory, určené pouze zaměstnancům administrativy a návštěvám.

Autosalon je přístupný i zvláštním vstupem z převýšeného prostoru s proskleným rizalitem na jihu, odkud je výtahem přístupný také obchod ojetými vozy v suterénu a lobby bar ve 4. NP. Výtah se nachází spolu s únikovým schodištěm v samostatném vertikálním jádře přiléhajícím k autosalonu. Dále je od hlavního vstupu oddělen vstup pro řidiče, který se nachází na SV nároží kvůli blízkosti parkoviště pro kamiony. Servis pro řidiče zde zahrnuje jídelnu (44 míst), na kterou navazuje schodiště do 2. NP, kde je řidičům k dispozici denní místnost, 4 WC kabiny a 4 sprchy.

Z centrálního atria vede po levé straně volný vstup do restaurace, kde je možné posezení také na vnější straně s výhledem na dění v atriu. Restaurace má kapacitu cca 100 míst, oddělenou kuřáckou zónu a malé atrium se stahovatelnou prosklenou střechou, které se na léto promění v zahrádku. Poloha atria uvnitř dispozice zajistí i po stažení střechy klidné prostředí. Přímo proti hlavnímu vstupu se v atriu nachází recepční pult. V rohu vstupního atria vedle recepce je vstup do sklepní vinárny, napravo od recepce lze využít panoramatický výtah pro cestu do vinárny, bowlingu či do 2. NP. Pravou stranu atria budou zaujímat vstupy do komerčních ploch. Na zadním konci této fronty je prostor před výtahy a vstup do banky, který je již určen pouze klientům banky a zaměstnancům budovy. Jeho optická kontrola je zajištěna z recepce, výtahy (vyjma panoramatického) a vstup do schodišťového prostoru budou zajištěny elektronickými vstupy. Hoteloví hosté vyjdou po volně přístupném schodišti při západní fasádě či vyjedou panoramatickým výtahem do 2. NP, kde teprve následuje hotelová recepce.

Mezi jídelnou na severovýchodě a větší restaurací na severozápadě se nachází centrální kuchyně se sklady, na niž navazuje směrem k jihu strojovna vzduchotechniky, propojená s exteriérem, vstupním atriem a vertikálním jádrem s hlavním schodištěm a výtahy pro zaměstnance chráněnou chodbou. Při východní fasádě je situována šachta s nákladním výtahem. Další samostatné bloky zázemí se nacházejí v restauraci, v jídelně a mezi komerčními plochami a autosalonem. Obsahují WC, popřípadě šatny pro zaměstnance a úklidové komory.

Druhé podlaží je přístupné reprezentačním schodištěm u západní fasády a panoramatickým výtahem, který je přístupný také přímo ze suterénu. Prostory tohoto podlaží jsou umístěny převážně v šestipodlažní zalomené hmotě budovy, pouze dílčí provozy jsou umístěny ve zvýšeném soklu na západě. Jsou to kromě galerie v atriu, kam ústí reprezentační schodiště a panoramatický výtah, dva servisní prostory a zasedací místnost. Nad restaurací se nacházející servis zahrnuje strojovnu TZB pro restauraci, přístupnou po střeše z galerie atria, a velín s přímým vstupem z druhého konce galerie. Severní část budovy zaujímá servis pro řidiče, schodiště, denní místnost a hygienické zázemí, dále osm hotelových pokojů po dvou lůžkách, tedy s celkovou kapacitou 16 ubytovacích míst.

Hotel je přístupný přes recepci z galerie vstupního atria. K hotelové recepci přiléhá na východě hygienické zázemí pro personál, sklad prádla, úklidová komora a kancelář. Směrem k jihu odtud pokračuje pasáž, na niž navazují komerční plochy, až k jižnímu jádru s únikovým schodištěm a výtahem, kde se pohledově otevírá do převýšeného autosalonu. Většinu dlouhé galerie otevřené do autosalonu zaujímá jeho administrativa, která je dimenzována pro cca 18 pracovníků. Ta má ve středu dispozice uvnitř krátkého křídla blok zázemí s WC, kuchyňkou a úklidovou komorou a před severní fasádu vysunutou zasedací místnost s malým atriem. Další servisní blok, tentokrát pro komerční plochy, se nachází naproti únikovému schodišti na konci pasáže.

Třetí podlaží je spolu s 5. a 6. podlažím typickým kancelářským patrem, proto je přístupné pouze zaměstnancům elektronicky kontrolovanými výtahy ve středním jádře nebo stejně zabezpečeným schodištěm tamtéž. Principem jednoduché dispozice je střední chodba vedoucí z haly u jádra severním i jižním směrem a na ni navazující volné kancelářské prostory. Ty jsou libovolným způsobem dělitelné a pronajímatelné. Koncové polohy zaujímají na severu zasedací místnost a na západě oddělený kancelářský prostor. Zázemí (tedy WC, úklidová komora, kuchyňka a strojovna vzduchotechniky) se nachází při hale vedle středního jádra. Druhá hala odlehčuje dispozici 3. NP při jižním jádře, které je odsunuto kvůli prosvětlení od jižní fasády budovy. V 5. a 6. podlaží tuto halu kompenzuje poněkud širší střední chodba, což je dáno absencí výtahu v jižním jádře, který vede pouze do 4. NP. Kapacity typických pater se pohybují okolo 100 zaměstnanců, drobné rozdíly v

dispozicích a zastínění konzolou u 3. NP způsobují odlišné počty podlažních ploch. U 3. NP proto vychází kapacita na 101 zaměstnanců, u 5. NP 115 a u 6. NP díky kotelně 95 zaměstnanců.

Toto podlaží je modifikací typického kancelářského patra, má kapacitu 95 zaměstnanců plus ředitel a recepční (sekretářka), liší se jen v jižní části, kde na typickou dispozici navazuje ředitelská část s lobby barem, vykonzolovaná z velké části před jižní fasádu. Z reprezentativních důvodů se dispozice patra odlišuje již v úseku mezi oběma vertikálními jádry, kde jedna z prosklených stěn vytváří oblouk, plynule rozšiřující chodbu směrem k jižnímu jádru. V něm umístěný výtah zprostředkovává hlavní přístup k ředitelské části. Ta začíná na jižní straně chodby v kratším křídle recepci, přístupnou z haly u výtahu.

Recepce a sousedící část ředitelské kanceláře se zázemím se nachází v hmotě budovy, zbývající prostory – tedy dvě třetiny ředitelské kanceláře, zasedací místnost a lobby bar (25 míst) - vynáší konzola před fasádu. Všechny tyto prostory jsou od exteriéru, popřípadě navzájem oddělené prosklenými stěnami, umožňující dokonalý přehled. Na jižní straně je doplňuje venkovní lodžie s výhledem na areál.

Objekt budovy A bude založen plošně jako železobetonová vana z vodostavebného betonu. Konstrukce objektu je navržena jako železobetonový skelet – železobetonové sloupy a železobetonové stropní desky. Obvodový plášť je navržen v kombinaci lehké prosklené hliníkové fasády s vyzdívkami z tvárníc YTONG. Výplně otvorů jsou navrženy z hliníkových profilů z přerušeným tepelným mostem zasklené izolačním dvojsklem. Vnitřní příčky jsou navrženy sádrokartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

### **Budova B - Autobazar a prodejna náhradních dílů**

Budova autobazaru a prodejny náhradních dílů je situovaná vedle administrativního objektu a sousedí s objektem STK nákladních automobilů.

Zastavěná plocha:	1820,0 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor:	22025 m <sup>3</sup>
Užitná plocha 1.PP:	1640 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 1.NP:	1620 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 2.NP:	1620 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 3.NP:	1370 m <sup>2</sup>
Užitná plocha celkem:	6250 m <sup>2</sup>
Počet podzemních podlaží:	1
Počet nadzemních podlaží:	3

Budova autobazaru a prodejny náhradních dílů je situovaná vedle administrativního objektu a sousedí s objektem STK nákladních automobilů.

Budova bude sloužit k prodeji automobilů a prodeji náhradních dílů na automobily běžných značek. V suterénu objektu je umístěno parkoviště osobních vozů zaměstnanců a návštěvníků prodejen. Prodejny jsou umístěny v třech nadzemních patrech. Patra jsou spojeny centrálním schodištěm. V zrcadle schodiště jsou umístěny dva výtahy ( nákladní a osobní ). V pravé části prodejny je umístěn výtah pro osobní automobily.

Objekt budovy B bude založen plošně jako železobetonová vana z vodostavebného betonu. Konstrukce objektu je navržena jako železobetonový skelet – železobetonové sloupy a železobetonové stropní desky. Obvodový plášť je navržen kombinovaný. Z východní strany je obvodový plášť navržen ze sendvičových lehkých obvodových panelů. Zbývající tři strany jsou navrženy z prosklené fasády s profily s přerušeným tepelným mostem, které budou zaskleny izolačním dvojsklem s povrchovou úpravou proti slunečnímu záření. Vnitřní příčky jsou navrženy sádrokartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní

výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

### **Budova C – Oprava a servis, STK, myčka TIR**

Servisní a opravárenský blok pro nákladní automobily je situován vedle administrativního objektu a sousedí s objektem autobazaru. V objektu se nachází opravná nákladních aut, myčka nákladních aut a stanice technické kontroly pro nákladní auta.

Zastavěná plocha:	1116,0 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor:	13505 m <sup>3</sup>
Užitná plocha 1.NP:	1050 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 2.NP:	339 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 3.NP:	675 m <sup>2</sup>
Užitná plocha celkem:	2064 m <sup>2</sup>
Počet nadzemních podlaží:	3

#### **Servis a opravná nákladních automobilů (TIR)**

Autoopravná bude sloužit pro opravy a servis nákladních vozidel a zemědělských strojů. Servis má kancelářské prostory (kancelář příjmu, kancelář mistra, sociální zázemí – šatny, WC, denní místnost), sklady a vlastní prostory opravy a servisu.

Autoopravná nákladních vozidel je navržena o 2 pracovních stáních za sebou. Pracoviště pro nákladní vozy bude opatřeno pracovní jámou, pracoviště pro zemědělské stroje bude úrovněvé. Nad pracovišti bude zřízen mostový jeřáb.

Součástí opravy bude též olejbar pro výměnu a doplňování olejů. Pracoviště bude vybaveno kanálovým zvedákem pro nákladní vozy a pojízdnými zvedáky pro opravy další techniky, dále pak univerzální technikou pro běžné opravy všech typů vozidel. Jeřáb o nosnosti 5 tun (na jeřábové dráze) bude umístěn do prostoru nad pracoviště pro opravy nákladních vozů a zemědělských strojů. Jeřáb bude ovládán z podlahy z panelu.

#### **Myčka užitkových automobilů (TIR)**

Myčka nákladních automobilů (kamionů, užitkových vozidel apod.) je navržena jako portálové mycí zařízení (pojízdný mycí portál) s možností ručního předmytí a domytí vozidel s cirkulačním systémem, který zahrnuje ČOV se sedimentačními jímkami a dalším zařízením. Jako přídatné zařízení se uvažuje s agregáty na mytí podvozku (spodní mytí).

Mycí kartáčová linka (včetně ručního mytí) je v samostatné průjezdné místnosti. Pro mycí linku je navržen cirkulační systém, který umožňuje ve velké míře využívat pro mytí vozidel cirkulovanou vodu a tím snížit spotřebu vody z řádu, která je používána pouze na poslední oplach umývaného vozidla. Zařízení pro cirkulaci a čištění vody je umístěno hlavně ve strojovně ČOV a v podzemních jímkách přiléhajících k mycí lince. Ve strojovně je umístěna ČOV a další zařízení. Napojení na stl. vzduch se uvažuje z centrálního rozvodů.

Mycí kapacita je dle programu odhadnuta na max. 4 auta za hodinu. Bude dvousměnný provoz. Denní kapacita se uvažuje cca 40 aut. Počítá se s provozem cca 360 dní za rok.

Objekt budovy C je navržen jako železobetonový skelet se založením na patkách nebo pilotech. Obvodový plášť je navržen ze sendvičových lehkých obvodových panelů s výplní z minerální vlny. Výplně otvorů jsou navrženy z plastových profilů se zasklením z izolačního dvojskla. Vnitřní příčky jsou navrženy sádkartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

## **Budova D – STK automobilů, automatická a ruční myčka osobních aut**

Objekt, ve kterém se nachází stanice technické kontroly pro osobní auta, myčka automatická a myčky ruční, je situován vedle opravný osobních automobilů.

Zastavěná plocha:	453,0 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor:	2380 m <sup>3</sup>
Užitná plocha 1.NP:	415 m <sup>2</sup>
Počet nadzemních podlaží:	1

### **STK osobních automobilů**

STK je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek. V STK určené pro osobní automobily se budou provádět druhy technických prohlídek dané §8 vyhlášky č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel v platném znění. STK musí mít dle vyhlášky č. 302/2001 Sb., § 11 dané minimální vybavení přístroji a zařízeními schváleného typu. Provozovatel musí splňovat zákonné podmínky dle zákona č. 56/2001 zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášky č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel v platném znění. Před zahájením provozu zabezpečí provozovatel kalibraci měřidel a závěrečnou expertizu o splnění všech podmínek k provozování stanice technické kontroly a dále získat potřebné osvědčení a mít pracovníky s příslušným profesním osvědčením.

Teoretická kapacita kontrolní linky pro osobní automobily (pro stanici se 3 kontrolními stánými), je v jednosměrném provozu 10000 technických prohlídek za rok.

V návaznosti na kontrolní linku má mít stanice technické kontroly další prostory: kancelář příjmu, čekárnu pro návštěvníky (v návaznosti na kancelář příjmu), kancelář vedoucího, místnost pro kontrolní techniky a sociální zařízení pro návštěvníky stanice technické kontroly. Dále je zde šatna a WC pro pracovníky, denní místnost, úklid atd. Areál STK musí mít příjezdové a odjezdové komunikace, příslušné parkovací plochy, dále např. pracovní jámu pro úkony na spodku vozidla, odpovídající podlahy na kontrolu seřízení světlometů a na kontrolu geometrie přední nápravy atd.

### **Myčka osobních aut**

Pro myčku osobních aut je navrženo portálové mycí zařízení a dvě stání na ruční mytí s cirkulačním systémem, který obsahuje ČOV se sedimentačními jímkami, kompresorem a dalším zařízením. Naproti objektu s myčkami budou umístěna doplňková zařízení, např. zařízení pro dohuštění pneumatik, vysavač, klepač koberců.

Mycí linka je navržena v samostatné průjezdné místnosti. Bude se jednat o mycí kartáčovou linku s příslušenstvím sloužící pro samoobslužné mytí osobních a dodávkových automobilů. Zařízení pro cirkulaci a čištění vody bude umístěno hlavně ve strojovně ČOV, v místnosti myčky a v podzemních jímkách přiléhajících k mycí lince. Mycí kapacita je dle programu max. 8 aut za hodinu. Denní kapacita se uvažuje cca 80 aut. Počítá se s provozem cca 360 dní za rok.

Mycí kapacita obou stání pro ruční mytí je max. 2x4 umytých aut za hodinu. Pro výpočty je počítáno s kapacitou obou stání 8 umytých aut /hod. Denní kapacita se uvažuje cca 80 aut. Počítá se s provozem jen cca 300 dní za rok.

Objekt budovy D je navržen jako železobetonový skelet se založením na patkách nebo pilotech. Obvodový plášť je navržen ze sendvičových lehkých obvodových panelů s výplní z minerální vlny. Výplně otvoru jsou navrženy z plastových profilů se zasklením z izolačního dvojskla. Vnitřní příčky jsou navrženy sádkokartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

## Budova E - Čerpací stanice pohonných hmot včetně zázemí

Objekt je umístěn uprostřed areálu a skládá se z kiosku, výdejních stojanů, úložiště PHM se stáčecím místem a poutače.

Zastavěná plocha:	227,0 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor:	908 m <sup>3</sup>
Užitná plocha 1.NP:	211 m <sup>2</sup>
Počet nadzemních podlaží:	1

### **Čerpací stanice pohonných hmot**

Technologická část zahrnuje instalaci nádrží s příslušenstvím (včetně nádrže na úkapy), 2 oboustranných výdejních stojanů, 2 jednostranných výdejních stojanů, instalaci totemu, řídicího, monitorovacího a měřícího systému, atd.

Stavba bude hlavně sloužit pro příjem, skladování a výdej pohonných hmot. Mimo tuto základní činnost je zde možné využít doplňkových služeb, např. prodej olejů, tuků, autopotřeb, autokosmetiky, potravin atp.

Kapacitní údaje :

Sortiment PH a objemy 3 nádrží :

- benzin automobilový bezolovnatý BA 95 N - komora menší nádrže (40m<sup>3</sup>)
- benzin automobilový bezolovnatý B 100 N (V-POWER) - komora menší nádrže (15 m<sup>3</sup>)
- nafta motorová NM – dvě velké nádrže po 100 m<sup>3</sup> (jedna dělená na polovinu 50/50)

Pohonné hmoty budou přiváženy autocisternami a budou stáčeny do podzemních uskladňovacích nádrží. Příjem probíhá přes stáčecí zařízení, výdej na výdejních stojanech plnicími pistolemi. Stáčení bude prováděno přes uzamykatelnou stáčecí šachtu samospádem. Stáčecí stanoviště je nadkryté a je umístěno na příjezdu k ČS. Pro stáčení PH z autocisteren (AC) je instalována stáčecí šachta se čtyřmi vývody pro stáčení produktů a 2 vývody pro vrácení par benzinů a NM do AC.

*Uskladňovací nádrže:* Pro PH jsou dvě větší a jedna menší podzemní, ležaté, dvouplášťové nádrže o objemech po 2x 100 m<sup>3</sup> (jedna dělená na polovinu) a 1x 60 m<sup>3</sup> s ocelovými šachtami. Jedna nádrž (menší) je pro benziny a úkapy. Je dělená na 40 m<sup>3</sup>, 15 m<sup>3</sup> a dále má 5 m<sup>3</sup> na úkapy. Všechny nádrže jsou v nepojížděném provedení.

Parní prostory uskladňovacích nádrží jsou přes rohové plamenojistky vyvedeny potrubím zakončeným šroubením do stáčecí šachty, kde je možno je hadicemi propojit s parním prostorem příslušně vybavené autocisterny (rekuperace), čímž se zabrání výronu par do ovzduší. Součástí technologického zařízení je signalizace a měření stavu hladin PH v nádržích a ochrana proti přeplnění nádrží (při stáčení PH z AC). Všechny benzinové hadice stojanu jsou vybaveny rekuperací par. Nadkrytá manipulační plocha u stáčení má případné úkapy svedeny do nádrže na úkapy o objemu 5 m<sup>3</sup>.

*Výdej pohonných hmot* do nádrží vozidel je prováděn přes 4 výdejní stojany umístěné pod zastřešením. Výdejní stojany jsou: 2 x čtyřproduktové oboustranné a 2 x čtyřproduktový jednostranný. Čtyřproduktový oboustranný stojan může vydávat 4 druhy PH na obě strany ze 8 výdejních pistolí. Současně může stojan vydávat po jednom produktu z každé strany stojanu. V našem případě je ze dvou výdejních pistolí vydávána nafta a ze dvou benzin. U nafty je z jedné výdej o s čerpacím výkonem 70 - 90 l/minutu (pro kamiony apod.) a z druhé o výkonu 35-50 l/minutu pro osobní auta. Nafta pro osobní auta může být u prvních dvou stojanů (na příjezdu) i jiné jakosti. Hodnoty vydaného množství z výdejního místa jsou elektronicky přenášeny do kiosku (na řídicí a pokladní systém).

Při instalaci zařízení a potrubí se musí respektovat požadavky korozivního průzkumu korozivní agresivity dle ČSN 03 8375, který bude proveden v místě stavby. Na základě výsledků bude navržena odpovídající korozivní ochrana. Jedná se o požadavky na izolaci nádrží, stožárů osvětlení, provedení uzemnění, provedení elektrochráničků atd.

Stavební řešení budovy E předpokládá železobetonovou desku pod dvouplášťové nádrže. K objektu úložiště dále patří dvouplášťová nádrž na případně uniklé ropné látky - úkapy z manipulačních hmot. Nádrže i rozvody jsou obsypány jemným dobře hutnitelným materiálem. Proti porušení izolací na nádržích budou tyto obaleny před záস্যy geotextilií. Další prvky objektu úložiště jsou šachty pod stojany, stáčecí šachta a základ pod plamenojistky. Objekt kiosku je navržen jako železobetonový skelet se založením na patkách nebo pilotech. Obvodový plášť je navržen ze sendvičových lehkých obvodových panelů s výplní z minerální vlny. Výplně otvoru jsou navrženy z plastových profilů se zasklením z izolačního dvojskla. Vnitřní příčky jsou navrženy sádrokartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

## **Budova F – Autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna**

Servisní a opravárenský blok s pneuservisem je situován v krajní části areálu. Objekt servisu osobních automobilů zahrnuje pracoviště vlastní servis osobních automobilů, pneuservisu, klempírna a lakovna a pracoviště měření emisí.

Zastavěná plocha: 2821,0 m<sup>2</sup>  
Obestavěný prostor: 13965 m<sup>3</sup>  
Počet nadzemních podlaží: 1

### **Servis osobních automobilů**

Servis osobních a dodávkových automobilů bude zajišťovat na 9 pracovištích (stáních) především opravy motorů, podvozků a elektroinstalací. Pro uvedené práce bude dílna vybavena zvedací a diagnostickou technikou, přístroji a nástroji na jednotlivé úkony, účinným odsáváním výfukových plynů atd. Servis je doplněn kanceláří přijímacích techniků a dalšími kancelářemi, sociálním zázemím (šatny, WC, denní místnost atd), skladovými prostory, kotelnou, vzduchotechnickým zázemím a zázemím pro fotovoltaický systém.

### **Pneuservis**

Pneuservis je pracoviště specializované na vyvažování a výměnu pneumatik vč. jejich oprav. Provádí se zde demontáž a montáž disků s pneumatikami z osobních a dodávkových vozidel, jejich vyvážení, opravy, výměny ojetých pneumatik a další služby, např. mytí kol, uskladnění sad kol při výměnách letních a zimních pneumatik.

Dispozičně je navrženo pracoviště s 6 základními stánkami, které mohou být v sezónní špičce rozšířeny o další dvě stání v prostoru autodílny pomocí průchozích komunikačních roletových vrat. Pro uskladnění pneumatik pro zákazníky je u pneuservisu skladová hala. V této hale se uvažuje i s uskladněním nových pneumatik, které se zákazníkům nabízí k prodeji. Pneuservis má administrativně sociální zázemí společně s autoservisem.

### **Klempírna a lakovna**

Klempířská dílna slouží jako specializované pracoviště pro opravy karoserií vozidel, je navržena pro 4 samostatná pracoviště a vybavena základní rovnací stolicí se sadou speciálního příslušenství pro autoklempířské práce. Dílna je doplněna autolakovnou – dílnou pro přípravu vozidel a dílů, na které budou nanášeny plnící tmely a laky. Pracoviště je vybaveno dvěma kusy stříkacích a sušících boxů s autonomními vzduchotechnickými jednotkami a třemi pracovišti pro přípravu dílů do stříkacích a sušících boxů. Každá ze dvou navržených lakovacích kabin je vybavena vlastním systémem odsávání a filtrace (2x kapsové předfiltry k motoru – standart EU 3, celopodlahové filtry (EU2/3) – PA Grün 2 s, celoplošné samozhášecí stropní filtry (EU 5)). Lakovna je vybavena výkonnou kompresorovou jednotkou a přípravou laků se skladovacím zázemím. Pneuservis má administrativně sociální zázemí rovněž společně s autoservisem.

### **Pracoviště měření emisí**

V návaznosti na sousední objekt – STK osobních automobilů - je k objektu autoservisu přičleněno pracoviště měření a kontroly emisí u osobních automobilů. Pracoviště je navrženo pro jedno stání

osobního nebo dodávkového automobilu a je vybaveno testovací a vyhodnocovací jednotkou. Zaměstnanci tohoto pracoviště využívají společné sociální zázemí v objektu servisu.

Objekt budovy F je navržen jako železobetonový skelet se založením na patkách nebo pilotech. Obvodový plášť je navržen ze sendvičových lehkých obvodových panelů s výplní z minerální vlny. Výplně otvoru jsou navrženy z plastových profilů se zasklením z izolačního dvojskla. Vnitřní příčky jsou navrženy sádkartonové nebo zděné z keramických cihel, jednotlivé typy příček dle účelu místnosti. Vnitřní výplně otvorů jsou navrženy dřevěné a ocelové typové, prosklené hliníkové stěny. Střešní plášť je navržen se zateplením z minerální vlny a hydroizolací z polyolefinové folie.

## **Budova G – STK automobilů TIR**

Objekt je umístěn uprostřed parkovacího stání pro nákladní automobily.

### **STK automobilů (TIR)**

Stanice technické kontroly je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek. Teoretická kapacita kontrolní linky pro užitkové automobily je v jednosměnném provozu 4600 technických prohlídek za rok.

V této STK určené pro užitkové automobily se budou provádět druhy technických prohlídek dané § 8 vyhlášky č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel v platném znění. Základní technické vybavení a uspořádání STK je pro užitkové automobily dáno § 16 vyhlášky č. 302/2001 Sb., STK musí mít dle § 11 vyhlášky zajištěno dané minimální vybavení přístroji, zařízeními a vybavením schváleného typu. Provozovatel musí splňovat zákonné podmínky dle zákona č. 56/2001 zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášky č. 302/2001 Sb. o technických prohlídkách a měření emisí vozidel v platném znění. Před zahájením provozu STK zabezpečí provozovatel kalibraci měřidel a závěrečnou expertizu o splnění všech podmínek k provozování stanice technické kontroly a dále získat potřebné osvědčení a mít pracovníky s příslušným profesním osvědčením.

V návaznosti na kontrolní linku má mít stanice technické kontroly další prostory: kancelář příjmu, čekárnu pro návštěvníky (v návaznosti na kancelář příjmu), místnost pro kontrolní techniky a sanitární zařízení pro návštěvníky a zaměstnance. V 1.NP je kancelář vedoucího, šatna a WC pro pracovníky, úklid a pomocný sklad. Areál STK musí být vybaven např. pracovní jámou pro úkony na spodku vozidla, odpovídajícími podlahami na kontrolu seřízení světlometů a na kontrolu geometrie přední nápravy, atd.

## **I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

předpokládaný termín zahájení: 4.Q 2008  
předpokládaný termín dokončení: 2010

## **I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Kraj: Moravskoslezský  
Obec: Bystřice

## **I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Územní rozhodnutí, vydá městský úřad Bystřice – stavební úřad  
Stavební povolení, vydá městský úřad Bystřice – stavební úřad  
Stavební povolení vodní díla, vydá městský úřad Třinec – vodoprávní úřad

## II. Údaje o vstupech

(například zábor půdy, odběr a spotřeba vody, surovinové a energetické zdroje)

### II.1. Půda:

Projekt výstavby Autocentra Car Oil bude vybudován na ploše o celkové výměře 30 450 m<sup>2</sup> na následujících pozemcích nacházejících se v katastrálním území 616923 Bystřice nad Olší:

parc.č. 1493 - druh pozemku: trvalý travní porost, BPEJ 72701

parc.č. 1494 - druh pozemku: zastavěná plocha a nádvoří

parc.č. 1495 - druh pozemku: zahrada, BPEJ 72701

parc.č. 1496 – druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1497 - druh pozemku: trvalý travní porost, BPEJ 72701

parc.č. 1697/1- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/2- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/3 - druh pozemku: ostatní plocha

parc.č. 1697/4 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/6- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/7- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/8- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/9 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/10 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/11- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/12 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/13- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/14 - druh pozemku: ostatní plocha

parc.č. 1697/15- druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1697/17- druh pozemku: ostatní plocha

parc.č. 1697/18- druh pozemku: ostatní plocha

parc.č. 1697/19 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1704 - druh pozemku: orná půda, BPEJ 72701

parc.č. 1716/2 - druh pozemku: trvalý travní porost, BPEJ 72701

Pro pozemky, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF), byla podána žádost o trvalé odnětí ze ZPF. Realizace záměru nevyžaduje nároky na zábor pozemků, které jsou součástí pozemků určených k plnění funkce lesa.



Obrázek č.2: Pozemek pro výstavbu Autocentra Car Oil



Obrázek č.3: Pozemek pro výstavbu Autocentra Car Oil



Obrázek č.4: Pozemek pro výstavbu Autocentra Car Oil



## II.2. Odběr a spotřeba vody:

Projekt realizace Autocentra Car Oil vyžaduje nově potřebu vody pitné pro sociální zázemí budov Autocentra a vody technologické pro objekty myčky TIR a myčky osobních automobilů. Zdrojem veškeré vody pro areál autocentra bude veřejný vodovodní řad.

Venkovní vodovod pro objekty projektovaného autocentra bude napojen na projektovanou přeložku vodovodního přivaděče DN 200. V blízkosti napojovacího bodu je navržena pro snížení tlaku vodovodní šachta s redukčním ventilem.

Tabulka č. 1: Předpokládaná spotřeba vody v rámci Autocentra Car Oil

Objekt	Účel spotřeby	Spotřeba pitné vody
A. Multifunkční budova	Sociální zázemí zaměstnanců, návštěvníků,	5,075 m <sup>3</sup> /den
	Kuchyně	8,400 m <sup>3</sup> /den
B. Autobazar a prodejna náhradních dílů	Sociální zázemí zaměstnanců a návštěvníků	0,475 m <sup>3</sup> /den
C. Opravná a servis, myčka TIR	Sociální zázemí zaměstnanců	0,150 m <sup>3</sup> /den
	Myčka TIR	9,175 m <sup>3</sup> /den
D. STK automobilu, automatická a ruční myčka osobních aut	Sociální zázemí zaměstnanců	0,075 m <sup>3</sup> /den
	Myčka osobních automobilů	8,400 m <sup>3</sup> /den
E. Čerpací stanice pohonných hmot včetně zázemí	Sociální zázemí zaměstnanců a návštěvníků	0,300 m <sup>3</sup> /den
F. Autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna	Sociální zázemí zaměstnanců a návštěvníků	0,600 m <sup>3</sup> /den
	Myčka kol	0,826 m <sup>3</sup> /den
G. STK TIR	Sociální zázemí zaměstnanců	0,150 m <sup>3</sup> /den
Celkem Autocentrum Car Oil		33,626 m <sup>3</sup> /den

## II.3. Surovinové a energetické zdroje:

### **Elektrická energie**

Elektrická energie bude v rámci provozu Nového autocentra Car Oil potřeba k provozu technologických zařízení, vzduchotechniky a osvětlení. Celkový elektrický přípojný výkon byl stanoven na 300 kW v první etapě a dalších 300 kW v etapě druhé.

### **Plyn**

Plyn bude v rámci provozu nového Autocentra Car Oil potřeba k vytápění objektů, přípravě teplé užitkové vody a na sušení v lakovně. Celková spotřeba plynu pro autocentrum byla projektantem spočtena ve výši 108,9 m<sup>3</sup>/hod.

## III.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu:

V rámci výstavby nového areálu budou provedeny reorganizace dopravní obslužnosti. V současné době je území napojeno z vedlejší ulice (z odbočky do Bystřice). V rámci výstavby nového areálu dojde k vybudování nových příjezdových komunikací (sjezdů). První sjezd bude vybudován z komunikace E75 1. třídy a bude sloužit pro vjezd do areálu. Druhý sjezd bude vybudován z vedlejší komunikace, která vede do Bystřice. Tento sjezd bude sloužit k výjezdu z areálu.

### III. Údaje o výstupech

(například množství a druh emisí do ovzduší, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace a množství odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií)

#### III.1. Ovzduší:

##### **Bodové zdroje**

V rámci záměru Autocentra Car Oil bude instalována celá řada bodových zdrojů emisí s vlivem na kvalitu ovzduší v lokalitě. Jedná se především o kotle na zemní plyn instalované pro vytápění a ohřev TUV v jednotlivých objektech, dále pak o výduchy lakovny automobilů a také o emisní zdroje z příjmu a výdeje pohonných hmot na čerpací stanici.

Následující tabulka uvádí přehled hodnocených bodových zdrojů emisí škodlivin do ovzduší. Ke každému zdroji je zde uvedena hodnocená látka, kterou může tento zdroj do ovzduší produkovat a také umístění zdroje v areálu autocentra.

Tabulka č. 2: Přehled hodnocených bodových zdrojů emisí

Hodnocený bodový zdroj	umístění	Hodnocená látka
Kotel na zemní plyn o výkonu 290 kW	hlavní budova	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 290 kW	hlavní budova	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 290 kW	hlavní budova	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 170 kW	hlavní budova	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 20 kW	STK TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky – 50 kW	STK TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky – 50 kW	STK TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 45 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 45 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 45 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 45 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 11 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 11 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 11 kW	Opravna, myčky TIR	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 20 kW	kiosek čerpací stanice PHM	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 20 kW	myčky, STK osobní	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 22 kW	myčky, STK osobní	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 22 kW	myčky, STK osobní	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 36 kW	myčky, STK osobní	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 10 kW	myčky, STK osobní	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 45 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 45 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 45 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 17 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Plynový ohřev vzduchotechniky - 30 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 20 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Kotel na zemní plyn o výkonu 20 kW	autoservis, pneuservis	NO <sub>x</sub> , TZL
Lakovací kabina (lakování/sušení)	autoservis, pneuservis	TOC – lakování NO <sub>x</sub> , TZL - sušení

Lakovací kabina (lakování/sušení)	autoservis, pneuservis	TOC – lakování NO <sub>x</sub> , TZL- sušení
Výdej pohonných hmot	čerpací stanice PHM	TOC, Benzen

Emisní parametry jednotlivých bodových zdrojů znečišťování ovzduší instalovaných v rámci Autocentra Car Oil jsou uvedeny níže.

### Emisní parametry spalovacích bodových zdrojů emisí

Tabulka č. 3: Emisní parametry spalovacích bodových zdrojů emisí

Spalovací zařízení	Výkon spal. zařízení	Spotřeba plynu	Produkce NO <sub>x</sub>	Produkce TZL
	[kW]	[m <sup>3</sup> /hod]	[g/hod]	[g/hod]
Kotel – hlavní budova	290	31,18	59,87	0,62
Kotel – hlavní budova	290	31,18	59,87	0,62
Kotel – hlavní budova	290	31,18	59,87	0,62
Kotel – hlavní budova	170	18,28	29,25	0,37
Kotel – STK TIR	20	2,15	3,44	0,04
Plynový ohřev vzd. - STK TIR	50	5,38	8,60	0,11
Plynový ohřev vzd. - STK TIR	50	5,38	8,60	0,11
Kotel – opravná, myčky TIR	45	4,84	7,74	0,10
Kotel – opravná, myčky TIR	45	4,84	7,74	0,10
Kotel – opravná, myčky TIR	45	4,84	7,74	0,10
Kotel – opravná, myčky TIR	45	4,84	7,74	0,10
Pl. ohřev vzd. – opravná, myčky TIR	11	1,18	1,89	0,02
Pl. ohřev vzd. – opravná, myčky TIR	11	1,18	1,89	0,02
Pl. ohřev vzd. – opravná, myčky TIR	11	1,18	1,89	0,02
Kotel – kiosek ČSPHM	20	2,15	3,44	0,04
Kotel – myčky, STK osobní	20	2,15	3,44	0,04
Pl. ohřev vzd. - myčky, STK osobní	22	2,37	3,79	0,04
Pl. ohřev vzd. - myčky, STK osobní	22	2,37	3,79	0,04
Pl. ohřev vzd. - myčky, STK osobní	36	3,87	6,19	0,08
Pl. ohřev vzd. - myčky, STK osobní	10	1,08	1,73	0,02
Pl. ohřev vzd. – auto, pneuservis	45	4,84	7,74	0,10
Pl. ohřev vzd. – auto, pneuservis	45	4,84	7,74	0,10
Pl. ohřev vzd. – auto, pneuservis	45	4,84	7,74	0,10
Pl. ohřev vzd. – auto, pneuservis	17	1,83	2,93	0,03
Pl. ohřev vzd. – auto, pneuservis	30	3,23	5,17	0,07
Kotel – autoservis, pneuservis	20	2,15	3,44	0,04
Kotel – autoservis, pneuservis	20	2,15	3,44	0,04
Hořák pro sušení v lakovací kabině 1	350	34	65,28	0,68
Hořák pro sušení v lakovací kabině 2	350	34	65,28	0,68

### Emisní parametry technologických zdrojů emisí - lakovna

V lakovně budou instalovány dvě identické kombinované sušící a stříkací kabiny. Projektovaná spotřeba organických látek v obou těchto kabinách je 455,2 kg/rok. To znamená kategorizaci jako malý zdroj znečišťování ovzduší (do 0,5 tuny organických rozpouštědel za rok). Pro malé zdroje nejsou stanoveny emisní limity a pro výpočet množství emisí se vycházelo z projektovaných hodnot spotřeby organických rozpouštědel a z provozních hodin obou kabin při lakování.

Přitom se zjednodušeně předpokládalo, že veškeré organické látky vytékají při vlastním lakování a následně při procesu sušení nebudou již emitovány. Tento postup zajistí výsledné nepodhodnocení vlivu zdroje na kvalitu ovzduší v lokalitě. Další potřebné informace (výšky, průměry, umístění komínů) byly vyžádány a konzultovány s projektantem.

Následující přehled uvádí ideový bilanční výpočet emisních parametrů a některé další emisní parametry dvou lakovacích kabin.

Bilanční výpočet emisí TOC z lakovacích kabin:

Celkové množství odsávaného vzduchu z obou kabin (2 x 27 000)	54 000 m <sup>3</sup> /hod
Celkové provozní hodiny stříkání obou kabin (2 x 690):	1 380 hod/rok
Projektovaná spotřeba organických látek:	455,2 kg/rok
Průměrná koncentrace TOC v odpadním plynu za těchto předpokladů:	6,1 mg/m <sup>3</sup>
Průměrný hmotnostní tok TOC v odpadním plynu z jedné kabiny:	329,9 g/hod
Teplota odsávané vzdušiny při stříkání:	22-25 °C
Výška výdechů:	7 m
Rozměry výdechů:	1 120 x 630 mm

**Emisní parametry technologických zdrojů emisí - čerpací stanice pohonných hmot**

Nosným sortimentem čerpací stanice je motorová nafta (80%) a doplňkovým bezolovnatý benzin natural (20%). Přitom se předpokládaly emise VOC a benzenu pouze z procesu výdejem pohonných hmot do nádrží automobilů. Při plnění (příjmu) zásobníkových nádrží naftou a benzínem se nepředpokládá únik emisí VOC a benzenu, protože systém plnění je plně rekuperační a probíhá vlastně v uzavřeném objemu.

Hmotnostní tok emisí VOC z čerpací stanice byl stanoven postupem dle pokynů pro předání souhrnné provozní evidence středních zdrojů znečišťování ovzduší podle §13 odst.5 zákona č.86/2002 Sb. o ochraně ovzduší takto:

Výpočet emisí VOC a benzenu z čerpací stanice PHM:

Hodinové špičkové množství vydaných pohonných hmot:	2 300 l/hod
Z toho nafta:	1 840 l/hod
Z toho benzín:	460 l/hod
Emisní faktor pro naftu:	20 g VOC/m <sup>3</sup>
Emisní faktor pro benzín:	1 400 g VOC/m <sup>3</sup>
Účinnost rekuperace při výdeji :	cca 95 %
Výpočet hmotnostního toku emisí VOC:(1,84 x 20 + 0,46 x 1400) x (1-0,95)	= 34,04 g VOC/hod
Obsah benzenu ve VOC:	benzín: 1%
	nafta: zanedbatelné
Výpočet hmot. toku emisí benzenu: (0,46 x 1400 x 0,01) x (1-0,95)	= 0,322 g benzenu/hod

**Liniové zdroje**

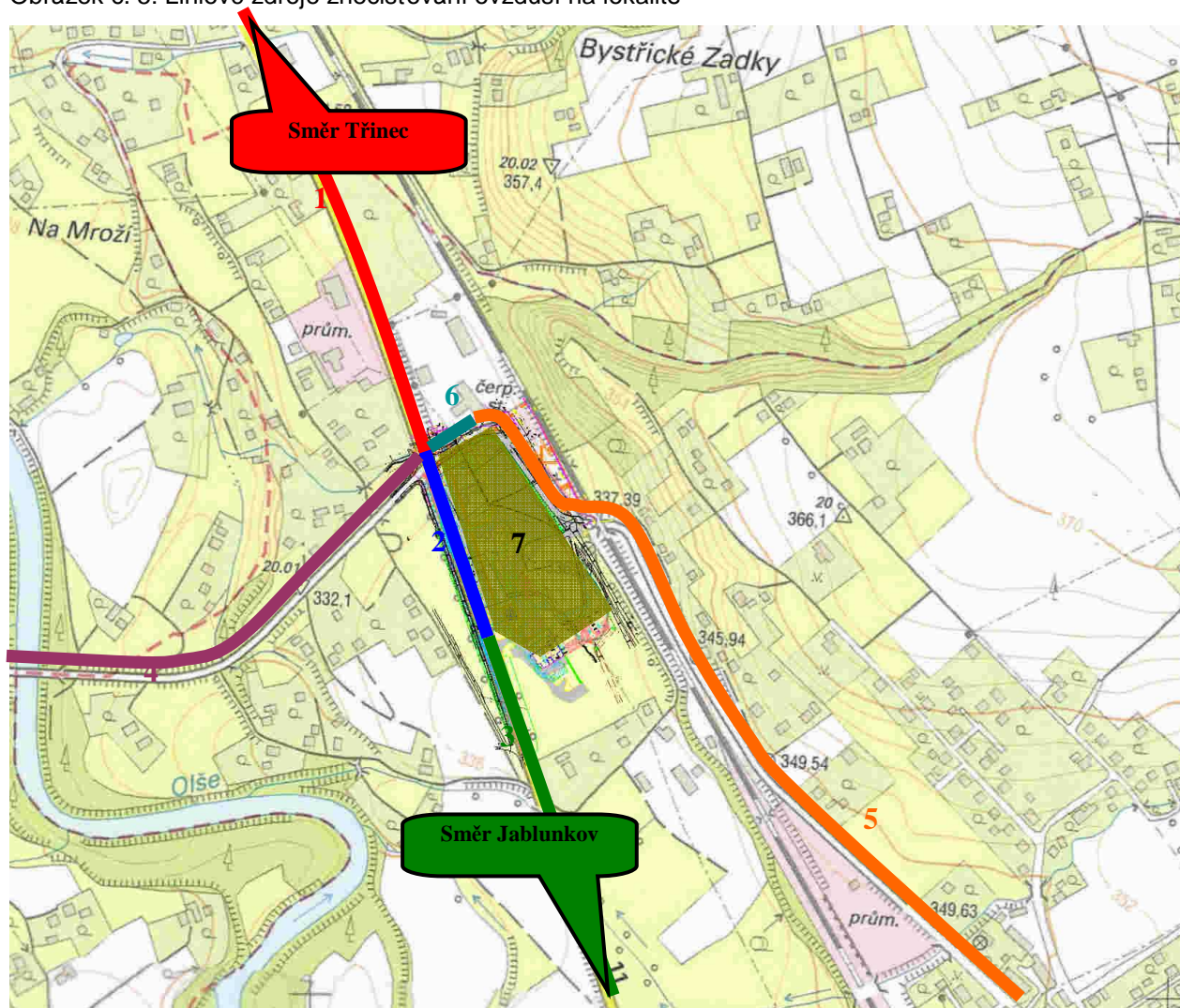
Liniovými zdroji se rozumí pohyb vozidel po ulicích v zájmové lokalitě. Jedná se především o ulici R11 a dále po komunikacích na obec Karpentná a na centrum Bystřice nad Olší. Ve výhledovém stavu po realizaci Autocentra Car Oil rovněž pohyb vozidel po příjezdových komunikacích a po odstavných plochách v areálu autocentra a po vlastních parkovištích. Zvolené komunikace byly vybrány jako nejvíce zatížené komunikace v lokalitě, provoz na ostatních komunikacích v lokalitě je podstatně slabší.

Pro zpracování stanovení emisí z dopravy na hlavní komunikaci R11 byly použity údaje z celostátního sčítání dopravy, které provádělo Ředitelství silnic a dálnic v roce 2005. Pro stanovení předpokládané intenzity dopravy v roce 2010 (datum dokončení záměru) se pak vycházelo z oficiálních růstových růstových koeficientů (dle ŘSD), které závisí na třídě komunikace a složení dopravy.








Na ostatních sledovaných komunikacích uvedených níže nebylo prováděno celostátní sčítání dopravy. Pro stanovení intenzity dopravy těchto vedlejších komunikací se tak vycházelo z informativního sčítání dopravy. Pro stanovení předpokládané intenzity dopravy v roce 2010 se pak vycházelo z oficiálních růstových koeficientů (dle ŘSD), které závisí na třídě komunikace a složení dopravy.

Emisní faktory pro průměrné stáří vozidel jsou uvažovány v emisní úrovni odpovídající Euro4.

Obrázek č. 5: Liniové zdroje znečišťování ovzduší na lokalitě










Tabulka č. 4: Obousměrná celodenní intenzita dopravy [voz./den]

komunikace		Rok 2010 bez realizace autocentra		Rok 2010 po realizaci autocentra	
		Osobní automobily	Nákladní automobily	Osobní automobily	Nákladní automobily
1		18 091	5 238	18 091	5 238
2		18 091	5 238	17 991	5 088
3		18 091	5 238	18 091	5 238
4		1 983	56	1 983	56
5		6 882	382	6 882	382
6		6 882	382	6 982	538
7	<sup>1)</sup> 	0	0	100	150

<sup>1)</sup> - pohyb vozidel v reálu autocentra Car Oil

Tabulka č. 5: Obousměrná špičková intenzita dopravy [voz./hod]

komunikace		Rok 2010 bez realizace autocentra		Rok 2010 po realizaci autocentra	
		Osobní automobily	Nákladní automobily	Osobní automobily	Nákladní automobily
1		1 809	524	1 809	524
2		1 809	524	1 789	494
3		1 809	524	1 809	524
4		198	6	198	6
5		688	38	688	38
6		688	38	708	68
7	<sup>1)</sup> 	0	0	20	30

<sup>1)</sup> - pohyb vozidel v areálu autocentra Car Oil

### Plošné zdroje

Jako plošný zdroj emisí vnímáno obvykle parkoviště. V tomto případě se jedná o parkovací místa uvnitř areálu autocentra jak pro osobní vozy, tak pro těžké nákladní automobily (TIR) a také jejich pohyby po zpevněných plochách a komunikacích v areálu autocentra. Pro posouzení tohoto plošného zdroje se vycházelo z rozhodujícího předpokladu, že do areálu autocentra přijede a zase ho opustí 150 těžkých nákladních automobilů denně a cca 100 osobních automobilů denně.

Podrobnější údaje o zdrojích znečišťování ovzduší souvisejících s výstavbou Autocentra Car Oil jsou uvedeny v rozptylové studii, která je přílohou č. 3 tohoto Oznámení.

### III.2. Odpadní vody:

V rámci areálu Autocentra Car Oil budou vznikat dešťové vody, splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody. Jednotlivé druhy vznikajících odpadních vod budou v rámci areálu předčištěny a následně budou veškeré vody svedeny do projektované retenční nádrže o užitém objemu 252 m<sup>3</sup> (rozměry 12 x 10 x 2,1 m).

Z retenční nádrže budou vody přečerpávány ponornými čerpadly do bezejmenného vodního toku (ID 204 980 000 300), který dle údajů z Hydroekologicko informačního systému VUV TGM pramení na severní hranici areálu Autocentra Car Oil v blízkosti areálu Správy silnic Moravskoslezského kraje. Tento tok se vlévá do řeky Olše a v současnosti odvodňuje území plánovaného autocentra. Přípustné množství vypouštěné vody z retenční nádrže odpovídá hodnotě odtoku povrchových vod ze stávajícího zájmového území, tedy 10,6 l/s. Zbytek bude nutné v retenční nádrži akumulovat a postupně vypouštět.

#### Dešťové vody

Venkovní dešťová kanalizace se sestává z větví „dešťové kanalizace čisté“ a „dešťové kanalizace zaolejované“.

Dešťová kanalizace čistá bude odvádět dešťovou vodu ze střech budov autocentra přímo do retenční nádrže bez předchozího čištění. Potrubí dešťové kanalizace čisté je navrženo z PVC o JS 300, 250 v celkové délce 498,0 m.

Dešťová kanalizace zaolejovaná bude odvádět dešťovou vodu z pojezděných ploch kamionové a osobní dopravy, včetně parkovišť a přilehlých zpevněných ploch (v okolí stojanů PHM) do projektovaného odlučovače ropných látek a teprve po oddělení nepolárních extrahovatelných látek (NEL), bude tato voda zaústěna do uvažované retenční nádrže. Do této kanalizace budou taktéž napojeny odpadní vody z myčky kol (pneuservis) v množství 0,826 m<sup>3</sup>/den. Potrubí kanalizace zaolejované vod je navrženo z PVC o JS 300, 250 v celkové délce 810,0 m. Na trubní síti venkovní kanalizace jsou navrženy z důvodů směrových čistících a napojovacích vstupních revizní šachty. Odlučovač ropných látek na této kanalizaci je navržen typ EKONOIL KPOS

150 ZN (rozměr 5160 x 2500 x 3100 mm) s maximálním průtokem do 165 l/s. Výstupní koncentrace ropných látek jsou výrobcem garantovány do 0,2 mg/l (NEL).

Tabulka č. 6: Dešťové vody vznikající v areálu Autocentra Car Oil

Objekt	Množství	Čistící zařízení
A. Multifunkční budova	28,9 l/s	-
B. Autobazar a prodejna náhradních dílů	17,6 l/s	-
C. Opravna a servis, myčka TIR	11,2 l/s	-
D. STK automobilu, automatická a ruční myčka osobních aut	5,06 l/s	-
E. Čerpací stanice pohonných hmot včetně zázemí	7,12 l/s	-
F. Autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna	27,56 l/s	-
G. STK TIR	11,2 l/s	-
Komunikace a parkoviště	163,0 l/s	ORL - EKONOIL KPOS 150 ZN
Celkem Autocentrum Car Oil	271,64 l/s	

### **Splaškové odpadní vody**

Splaškové odpadní vody budou vznikat v sociálním zázemí jednotlivých objektů autocentra. Splaškové odpadní vody budou svedeny samostatnou splaškovou kanalizací do projektované čistírny odpadních vod navržené v rámci autocentra typ ČOV EKOL 15. Odpadní vody z jídelny multifunkční budovy budou do splaškové kanalizace napojeny přes lapač tuku A S – FAKU 4 EO k odlučení tuků a olejů.

Navržená ČOV EKOL 15 je mechanicko – biologická polypropylénová čistírna odpadních vod pro denní průtok splaškové vody 15m<sup>3</sup>. Její rozměry činí 6000 x 2160 x 3020 mm, příkon 250 W, denní přínos znečištění BSK<sub>5</sub> 3,9 – 7,8 kg, účinnost čištění udávaná výrobcem podle BSK<sub>5</sub> činí 90 -95 %.

Navržený lapač tuku AS – FAKU 4 EO, velikost NG 4 (počet porcí 200 – 400) je dimenzován pro předpokládané množství 350 porcí. Slouží k vysrážení a zachycení tuků a jako ochrana před zanášením tuků. Dvouplášťový odlučovač je dodáván jako zařízení určené k dobetonování na stavbě pro uložení do výkopu, kdy plastový skelet tvoří ztracené bednění pro uložení betonové směsi do mezipláště. Průměr lapače činí 1600 / 1900 mm.

Po vyčištění na čistírně odpadních vod EKOL 15 bude voda svedena do projektované retenční nádrže. Potrubí venkovní kanalizace splaškové je navrženo z trub PVC hladkých o JS 250, 200 v celkové délce cca 490,0 m. Přípojky k jednotlivým objektům jsou navrženy z PVC o JS 200 v délce cca 80,0 m.

### **Technologické odpadní vody**

Technologické odpadní vody budou vznikat v myčce TIR, myčce osobních automobilů a myčce kol. Technologické odpadní vody z myček TIR a osobních automobilů budou znečištěny zejména nepolárními extrahovatelnými látkami (NEL), dále rovněž nerozpuštěnými látkami (NL) a tenzidy. Technologické odpadní vody vznikající v myčce kol budou znečištěny nepolárními extrahovatelnými látkami (NEL) a nerozpuštěnými látkami (NL).

Technologické odpadní vody budou v provozu autocentra předčišťovány. Součástí každé z myček (TIR, osobních automobilů) bude technologická čistírna odpadních vod. Zde budou vzniklé technologické odpadní vody čištěny a následně vypouštěny prostřednictvím dešťové kanalizace areálu do retenční nádrže. Odpadní vody z myčky kol budou vzhledem ke svému charakteru svedeny do dešťové kanalizace zaolejované k předčištění na odlučovači ropných látek.



Tabulka č. 7: Odpadní vody vznikající v areálu Autocentra Car Oil

Objekt	Zdroj odpadní vody	Vznikající množství	Čistící zařízení
A. Multifunkční budova	Sociální zázemí	5,075 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
	Kuchyně	8,400 m <sup>3</sup> /den	Lapol, poté ČOV EKOL 15
B. Autobazar a prodejna náhradních dílů	Sociální zázemí	0,475 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
C. Opravna a servis, myčka TIR	Sociální zázemí	0,150 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
	Myčka TIR	9,175 m <sup>3</sup> /den	ČOV myčky TIR
D. STK automobilu, automatická a ruční myčka osobních aut	Sociální zázemí	0,075 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
	Myčka osobních automobilů	8,400 m <sup>3</sup> /den	ČOV myčky os. aut
E. Čerpací stanice pohonných hmot včetně zázemí	Sociální zázemí	0,300 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
F. Autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna	Sociální zázemí	0,600 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
	Myčka kol	0,826 m <sup>3</sup> /den	ORL - EKONOIL KPOS 150 ZN
G. STK TIR	Sociální zázemí	0,150 m <sup>3</sup> /den	ČOV EKOL 15
Celkem Autocentrum Car Oil		33,626 m <sup>3</sup> /den	

### III.3. Odpady:

V rámci výstavby Autocentra Car Oil a souvisejících prací lze předpokládat vznik odpadů charakteristických pro demoliční a stavební činnost. Jejich výčet je uveden v tabulce č. 8. Odpady vznikající v rámci výstavby budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a předávány oprávněné osobě ve smyslu zákona o odpadech k využití nebo odstranění. Po dobu výstavby bude původcem odpadu zhotovitel stavby, který rovněž povede zákonnou evidenci a ke kolaudaci předloží zprávu o množství odpadů a způsobu nakládání s nimi.

Tabulka č.8: Odpady z výstavby Autocentra Car Oil

kód odpadu	Název	kategorie
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné.	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel a tašek bez nebezpečných látek	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi bez obsahu dehtu	O
17 04 05	Stavební železo a ocel	O
17 05 06	Vytěžená hlušina	O
17 06 04	Zbytky izolačních materiálů	O
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	O

V rámci provozu nového Autocentra Car Oil budou vznikat odpady uvedené v tabulce č. 9. Jednotlivé odpady budou původcem odpadu shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a předávány oprávněným osobám ve smyslu zákona o odpadech k využití nebo odstranění. V rámci činností nakládání s odpady bude vedena jejich průběžná evidenci a ta bude v souladu se zákonem ohlašována a zasílána příslušnému správnímu úřadu.

S nebezpečnými odpady bude nakládáno na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy. Odpady budou zajištěny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem. Nebezpečné

odpady budou ukládány do shromažďovacích prostředků určených pro tuto kategorii odpadů zajišťujících ochranu před povětrnostními vlivy a chemickými vlivy shromažďovaných odpadů. Nádoby na nebezpečné odpady budou označeny katalogovým číslem odpadu, názvem shromažďovaného odpadu a jménem osoby odpovědné za obsluhu a údržbu shromažďovacího prostředku. Na shromažďovacích nádobách nebo v jejich blízkosti budou umístěny identifikační listy nebezpečného odpadu. U shromažďovacích prostředků bude zajištěna jejich pravidelná obsluha a kontrola.

Tabulka č.9: Odpady z provozu Autocentra Car Oil

Kód odpadu	Název	kategorie	Množství v t/rok
05 01 03	Kaly ze dna nádrží na ropné látky (kal z odkalování a čištění nádrží)	N	0,250
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	0,2
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O	0,2
08 01 15	Vodné kaly obsahující barvy nebo laky s obsahem organických rozpouštědel nebo jiných nebezpečných látek	N	0,2
08 01 16	Jiné vodné kaly obsahující barvy nebo laky neuvedené pod číslem 08 01 15	O	0,2
12 01 21	Upotřebené brusné nástroje a brusné materiály neuvedené pod číslem 12 01 20	O	0,1
13 01 10	Nechlorované hydraulické minerální oleje	N	5
13 01 11	Syntetické hydraulické oleje	N	5
13 02 05	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	N	15
13 02 06	Syntetické motorové, převodové a mazací oleje	N	15
13 02 08	Jiné motorové, převodové a mazací oleje	N	20
13 05 02	Kaly z odlučovačů oleje	N	4
13 05 03	Kal z lapáků nečistot	N	11
13 05 07	Zaolejovaná voda z odlučovače oleje	N	11
14 06 03	Jiná rozpouštědla, směsi rozpouštědel	N	4
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	3
15 01 02	Plastové obaly	O	1
15 01 03	Dřevěné obaly	O	3
15 01 05	Kompozitní obaly	O	1
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	0,1
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné pracovní oděvy znečištěné nebezpečnými látkami.	N	2
16 01 03	Pneumatiky	O	10
16 01 07	Olejové filtry	N	15
16 01 12	Brzdové destičky	O	5
16 01 13	Brzdové kapaliny	N	10
16 01 14	Nemrzoucí kapaliny obsahující nebezpečné látky	N	3
16 01 17	Železné kovy	O	20
16 01 18	Neželezné kovy	O	5
16 01 19	Plasty	O	3
16 01 20	Sklo	O	3
16 06 01	Olověné akumulátory	N	10
19 08 02	Kal z lapáků písku	O	6
19 08 05	Kaly z čištění komunálních odpadních vod	O	5
19 08 09	Směs tuků a olejů z odlučovače tuků obsahující pouze jedlé oleje a tuky	O	2
19 08 13	Kaly z jiných způsobů čištění průmyslových odpadních vod obsahující nebezpečné látky	N	14
20 01 01	Papír a lepenka	O	4

20 01 08	Biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven	O	2
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	0,005
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	6

### III.3. Hluk, vibrace, záření:

#### Liniové zdroje hluku

Liniovým zdrojem hluku je v současné době automobilový provoz na veřejných komunikacích. Jedná se především o silnici I/11 a místní komunikace do obce Bystřice nad Olší (III/01143) a Karpentná (III/01124).

V období výstavby přistupuje ke stávajícím liniovým zdrojům doprava demoličních a stavebních materiálů a technologických komponentů, jejímž zdrojem a cílem bude místo výstavby. Pro účely výpočtu se předpokládá, že pro dopravní obsluhu staveniště bude využit vjezd na staveniště místní komunikace do Bystřice. Předpokládaný počet jízd nákladních automobilů se pro fázi výstavby předpokládá 100 denně v denní době. Dále se předpokládá počet jízd osobních automobilů v souvislosti s dopravní obsluhou stavby ve výši 30 denně, v denní době. Dělení dopravního proudu na silnici I/11 se předpokládá 50/50%

Pro stanovení intenzity dopravy na komunikacích v cílovém stavu (v roce 2010) se vycházelo z údajů z celostátního sčítání dopravy v r. 2005 a z oficiálních růstových koeficientů (dle ŘSD), které závisí na třídě komunikace a složení dopravy. Pro stanovení intenzity dopravy na komunikacích, na kterých není prováděno oficiální sčítání dopravy, se vycházelo z informativního sčítání dopravy. Na základě tohoto sčítání dopravy byla stanovena průměrná denní intenzita dopravy. Pro cílový stav se předpokládá, v hodnoceném areálu se bude denně pohybovat 100 osobních a 150 těžkých nákladních automobilů. Tyto počty automobilů neznamenají navýšení dopravy na silnici I/11. Do hodnoceného areálu se pouze odkloní část dopravy z této komunikace za účelem odpočinku, tankování, či vyhledání servisních služeb.

Pro účely výpočtu byla silnice I/11 rozdělena na 3 úseky.

úsek 1 – od Třince po křižovatku se silnicemi III/01142 a 01143

úsek 2 - od křižovatky se silnicemi III/01142 a 01143 po jižní výjezd z areálu

úsek 3 - od jižního výjezdu z areálu směr Jablunkov

a silnice III/ 01143 na 2 úseky

úsek 1 – od křižovatky se silnicí I/11 po severní vjezd do areálu

úsek 2 - od severního vjezdu směr Bystřice

Tabulka č.10: Průměrná denní četnost provozu na komunikacích

Profil	N <sub>OA</sub>	N <sub>NA</sub>	N <sub>OA</sub>	N <sub>NA</sub>	N <sub>OA</sub>	N <sub>NA</sub>
	souč. stav 2008		výstavba		Provoz	
I/11, úsek 1	18091	5238	18131	5338	18091	5238
I/11, úsek 2	18091	5238	18091	5238	17991	5088
I/11, úsek 3	18091	5238	18131	5338	18091	5238
III/01143 úsek 1	6822	382	6852	482	6982	538
III/01143 úsek 2	6822	382	6822	382	6822	382
III/01142	1983	56	1983	56	1983	56
areál	0	0	30	100	100	150

\*) z tohoto počtu je 14 spojů v noční době

### **Plošné zdroje hluku**

Významné plošné zdroje hluku se v současné době v blízkém okolí předmětné lokality nevyskytují.

V období výstavby bude plošným zdrojem hluku plocha hlavního staveniště. Zde bude hluk způsoben provozem stavebních mechanismů a pojezdy nákladních automobilů pro odvoz demoličních materiálů a výkopových zemin, automobilů se stavebními materiály a komponenty technologického zařízení v prostorech mimo veřejné komunikace. Počty nákladních automobilů jsou pro fázi výstavby stejné, jako v případě liniových zdrojů. Dále k těmto zdrojům přistupuje i hluk ze stavebních činností. Tyto činnosti budou prováděny v pouze v denní době. Hluk na ploše staveniště byl modelován nepřetržitou činností čtyř stavebních strojů s akustickým výkonem 105 dB (např. bagr, nakladač atp.)

Po uvedení stavby do provozu budou plošnými zdroji hluku části obvodového pláště, které přísluší

- restauraci, baru a bowlingu v administrativním bloku
- servisní blok pro osobní automobily včetně pneuservisu
- servisní a opravárenský blok pro nákladní automobily
- STK osobních automobilů
- STK nákladních automobilů

Pro účely výpočtu se předpokládá, že hladina akustického tlaku v servisních prostorech, v STK a myčkách bude na úrovni hygienického limitu pro pracoviště – 85 dB. Tyto jednotky budou provozovány v denní době. U restaurace se předpokládá provoz s tlumenou reprodukovanou hudbou s hladinou akustického tlaku na úrovni 85 dB, s provozem i v noční době.

Tabulka č.11: Akustické výkony na obvodových konstrukcích

LpA [dB]	prvek	X'as	Cd	plocha	Lwa [dB]
				restaurace, bar	
85	stěna	27,81	-5	15	63,73
85	okno	26,79	-5	15	64,97
				servis pro osobní automobily	
85	stěna	30,73	-5	122,5	70,12
85	okno	27,72	-5	52,5	69,48
				servis pro nákladní automobily	
85	stěna	32,22	-5	399	73,78
85	okno	28,42	-5	63	69,57
				STK osobní	
85	stěna	30,99	-5	91	68,56
85	okno	28,12	-5	39	67,79
				STK nákladní	
85	stěna	32,5	-5	245	71,38
85	okno	30,13	-5	63	67,86
				lakovna	
85	stěna	32,69	-5	322	72,38
85	okno	31,02	-5	138	70,38

### **Bodové zdroje hluku**

Významné bodové zdroje hluku se v současné době v blízkém okolí předmětné lokality nevyskytují.

V období výstavby se výskyt bodových zdrojů hluku nepředpokládá. Plocha hlavního staveniště se bude pravděpodobně chovat jako plošný zdroj hluku.

V období provozu objektu budou bodovými zdroji hluku sání a výtlačky vzduchotechnických jednotek.

Tabulka č.12: VZT Administrativní blok

Označení	typ	výška [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	doba provozu
VZT A1	střešní ventilátor	+23,000	80	0÷24
VZT A1	střešní ventilátor	+23,000	80	0÷24
VZT A3	sání	+23,000	62	0÷24
VZT A3	výfuk	+23,000	63	0÷24
VZT A4	sání	+23,000	70	0÷24
VZT A4	výfuk	+23,000	71	0÷24
VZT A5	sání	+6,500	64	0÷24
VZT A5	výfuk	+6,500	69	0÷24
VZT A6	sání	+23,000	64	0÷24
VZT A6	výfuk	+23,000	67	0÷24
VZT A7	sání	+6,500	65	0÷24
VZT A7	výfuk	+6,500	66	0÷24
VZT A8	sání	+6,500	64	0÷24
VZT A8	výfuk	+6,500	67	0÷24
VZT A9	sání	+23,000	65	0÷24
VZT A9	výfuk	+23,000	69	0÷24
VZT A10	sání	+23,000	65	0÷24
VZT A10	výfuk	+23,000	66	0÷24
VZT A11	sání	+23,000	74	0÷24
VZT A11	výfuk	+23,000	73	0÷24
VZT A13	sání	+23,000	64	0÷24
VZT A13	výfuk	+23,000	67	0÷24
VZT A14	výfuk	+6,500	65	0÷24
VZT A15	kondenzační jednotka	+7,800	54	0÷24
VZT A16	výfuk	+6,500	65	0÷24
VZT A17	sání	+23,000	75	0÷24
VZT A18	výfuk	+10,500	65	0÷24
VZT A19	sání	+14,000	69	0÷24
VZT A19	výfuk	+15,000	70	0÷24
VZT A20	výfuk	+14,000	65	0÷24
VZT A21	sání	+14,000	68	6÷20
VZT A21	výfuk	+15,000	73	6÷20
VZT A22	sání	+14,000	68	6÷20
VZT A22	výfuk	+15,000	73	6÷20
VZT A23	výfuk	+17,800	65	0÷24
VZT A24	výfuk	+21,400	65	0÷24
VZT A25	výfuk	+23,000	80	0÷24

Tabulka č.13: VZT autobazar, obchod, opravna, STK, myčka TIR

Označení	typ	výška [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	doba provozu
VZT B1	sání	+12,000	60	6÷22
VZT B1	výfuk	+13,000	60	6÷22
VZT C1	sání	+9,900	55	6÷22
VZT C1	výfuk	+12,500	54	6÷22
VZT C2	sání	+9,900	60	6÷22
VZT C2	výfuk	+12,500	60	6÷22
VZT C3	sání	+9,900	60	6÷22
VZT C3	výfuk	+12,500	60	6÷22
VZT C4	sání	+9,900	63	6÷22
VZT C4	výfuk	+9,900	63	6÷22
VZT C5	sání	+9,900	54	6÷22
VZT C5	výfuk	+9,900	54	6÷22

Tabulka č.14: VZT STK, myčka osobních aut

Označení	typ	výška [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	doba provozu
VZT D1	sání	+4,000	68	6÷22
VZT D1	výfuk	+5,500	65	6÷22
VZT D2	sání	+4,000	69	6÷22
VZT D2	střešní ventilátor	+5,500	51	6÷22
VZT D3	sání	+4,000	74	6÷22
VZT D3	střešní ventilátor	+5,500	51	6÷22
VZT D4	sání	+4,000	74	6÷22
VZT D4	střešní ventilátor	+5,500	51	6÷22
VZT D6	kondenzační jednotka	+4,000	54	6÷18
VZT D6	kondenzační jednotka	+4,000	54	6÷18

Tabulka č.15: VZT čerpací stanice pohonných hmot

Označení	typ	výška [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	doba provozu
VZT E1	kondenzační jednotka	+3,200	52	0÷24

Tabulka č.16: VZT autoservis, pneuservis, lakovna a karosárna

Označení	typ	výška [m]	L <sub>WA</sub> [dB]	doba provozu
VZT F1	VZT jednotka	+5,500	59	6÷22
VZT F1	sání	+6,000	64	6÷22
VZT F1	výfuk	+6,000	63	6÷22
VZT F2	VZT jednotka	+5,500	59	6÷22
VZT F2	sání	+6,000	64	6÷22
VZT F2	výfuk	+6,000	63	6÷22
VZT F3	VZT jednotka	+5,500	59	6÷22
VZT F3	sání	+6,000	64	6÷22
VZT F3	výfuk	+6,000	63	6÷22
VZT F4	VZT jednotka	+5,500	59	6÷22
VZT F4	sání	+6,000	64	6÷22
VZT F4	výfuk	+6,000	63	6÷22
VZT F5	sání	+6,000	55	6÷22
VZT F5	výfuk	+6,000	54	6÷22
VZT F8	sání	+6,000	55	6÷22

VZT F8	výfuk	+6,000	54	6÷22
VZT F9	kondenzační jednotka	+5,800	54	6-18

Podrobnější údaje o zdrojích hluku souvisejících s výstavbou a provozem Autocentra Car Oil jsou uvedeny v hlukové studii, která je přílohou č. 4 tohoto Oznámení.

Nové Autocentrum Car Oil nebude zdrojem vibrací nebo záření.

### III.4. Riziko havárie:

Vzhledem k navrženému použití látek a technologií lze jako riziko označit požár a únik látek závadných vodám.

#### **Riziko požáru**

Pro minimalizaci rizika požáru je stavba projektována s ohledem na požární rizika vyplývající z jejího charakteru a respektuje požadavky norem v oboru požární bezpečnosti staveb. Stavba je rozdělena na jednotlivé požární úseky. Příjezd hasičské techniky je zabezpečen po zpevněných komunikacích nacházejících se v rámci areálu tak, aby bylo možno provést protipožární zásah v jednotlivých objektech. Komunikace splňují požadavky na šířku komunikace a průjezdný profil pro požární vozidla. Zásobování požární vodou bude zajištěno požárním vodovodem s hydranty. V jednotlivých požárních úsecích budou umístěny přenosné hasící přístroje v souladu s požárně bezpečnostním řešením stavby.

V rámci areálu bude instalována rovněž elektronická požární signalizace (EPS). Jednotlivé prvky EPS budou navrženy dle dané dispoziční situace s využitím interaktivních automatických kouřových hlásičů. Manuální tlačítkové hlásiče budou navrženy vždy na hlavních únikových trasách objektů. V určené provozní místnosti bude instalovaná požární ústředna, která bude zajišťovat indikaci a vyhodnocení všech hlášení přicházející od jednotlivých prvků instalovaných v zabezpečovaném areálu a následná ovládní. V této místnosti bude trvalá obsluha. Jedná se o zabezpečení přenosu informací systému EPS do místa s trvalou obsluhou. Bude zde určena osoba odpovídající za provoz EPS a denně budou určeny osoby zajišťující vlastní provoz ústředny EPS dle požárního řádu. Všechny prvky systému EPS budou odpovídat ustanovením normy EN-54.

#### **Únik látek závadných vodám**

Pro minimalizaci rizika ohrožení povrchových a podzemních vod proti úniku závadných látek je stavba zabezpečena následujícími stavebními, technologickými a konstrukčními opatřeními.

- Závadné látky budou skladovány a používány, výjimkou čerpací stanice pohonných hmot (ČS PHM), pouze v samostatných zastřešených zděných budovách.
- Závadné látky s výjimkou ČS PHM budou skladovány v originálních obalech. Kapalně látky budou přitom umístěny na záchytných vanách dimenzovaných minimálně na objem největší skladované nádoby.
- V areálu budou dostupné havarijní soupravy pro likvidaci případné havárie.

#### **ČS PHM**

- Podzemní skladovací nádrže pro naftu (2x100 m<sup>3</sup>) a pro benzín (1x60m<sup>3</sup>) budou v dvouplošném provedení s detekcí úniku.
- Manipulační plocha u stáčení bude zakrytá, přičemž případné úkapy z této plochy budou svedeny do nádrže na úkapy o objemu 5m<sup>3</sup>, která je vyčleněna jako komora v rámci menší nádrže pro benzín.
- Součástí technologického zařízení podzemních nádrží bude signalizace a měření stavu hladin pohonných hmot v nádržích a ochrana proti přeplnění nádrží (při stáčení pohonných hmot z autocisterny).
- Parní prostory uskladňovacích nádrží budou přes rohové plamenojistky vyvedeny potrubím zakončeným šroubením do stáčecí šachty, kde bude možno je hadicemi propojit s parním prostorem příslušně vybavené autocisterny (rekuperace).

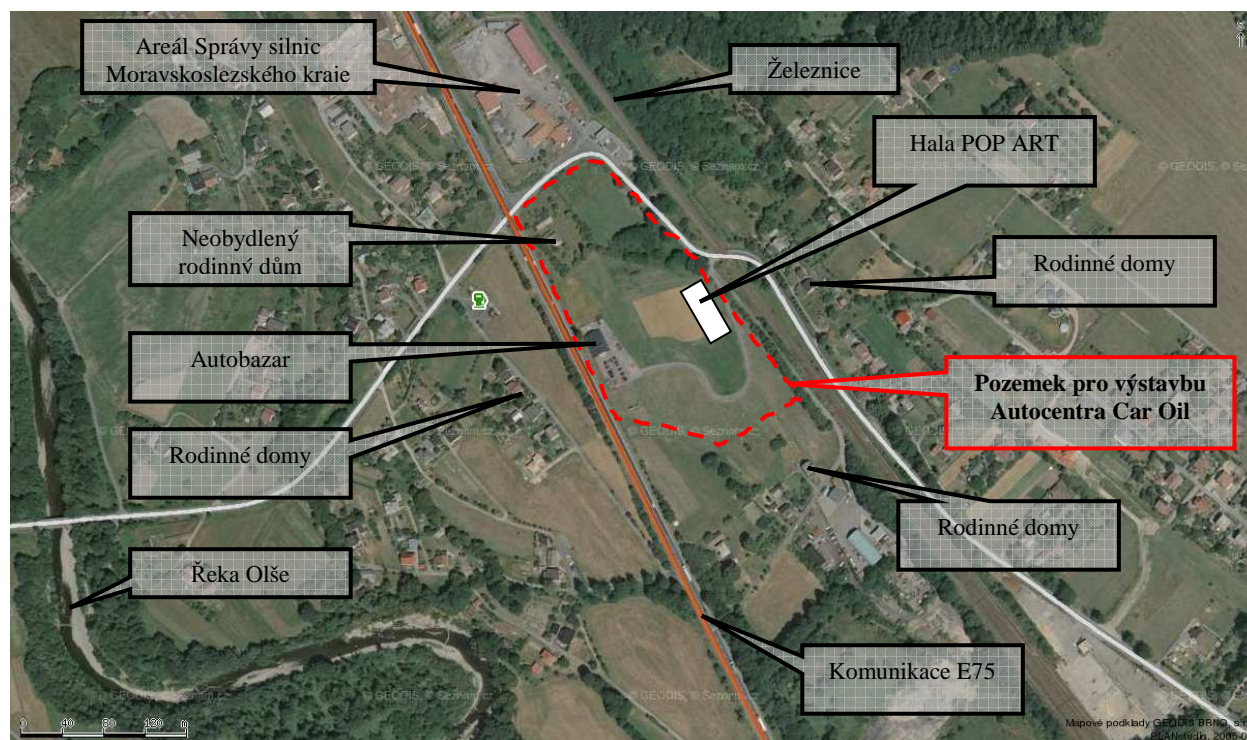
## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### 1. Výčet nejzávažnějších environmetálních charakteristik dotčeného území

Záměr výstavby Autocentra Car Oil je situován na severozápadní okraj města Bystřice v těsné blízkosti tranzitní komunikace E75 vedoucí z Českého Těšína do Čadce a Žiliny. Areál se nachází v území na rozmezí obytné zástavby a průmyslových aktivit. Lokalitu vymezuje ze severní a východní strany místní komunikace vedoucí z komunikace E75 do centra Bystřice. Za touto komunikací se na severní straně nachází areál Správy silnic Moravskoslezského kraje, na východní straně pak železniční koridor s navazující zástavbou rodinnými domy. Z jižní strany navazují na plánovaný areál louky a rodinné domy, ze západní strany lokalitu vymezuje výše uvedená komunikace E75. Na ploše plánované výstavby Autocentra Car Oil se v současnosti nachází zatravněné pozemky, jeden neobydlený rodinný dům a autobazar. V blízkosti plánovaného autocentra je ve výstavbě hala společnosti POP ART, s.r.o. zabývající se dovozem a distribucí automobilových dílů. Pozemek určený pro výstavbu Autocentra Car Oil je rovinný bez významných terénních nerovností. Nadmořská výška posuzovaného území se pohybuje cca 350 metrů nad mořem.

Nejbližší obytnou zástavbu v okolí plánovaného Autocentra Car Oil tvoří rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m severovýchodním směrem za železničním koridorem, rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m jihovýchodním směrem a rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m jihozápadním směrem za komunikací E75.

Obrázek č.6: Širší území pro výstavbu Autocentra Car Oil





## Ovzduší

Posuzovaná stavba se nachází na okraji obce Bystřice. Svou polohou spadá místo stavby pod působnost stavebního úřadu v Bystřici. Dle Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat roku 2006, uveřejněného ve Věstníku MŽP 4/2008 byl na 49,8% území, které spadá do působnosti Stavebního úřadu v Bystřici překračován imisní limit pro denní koncentrace PM10 a na 27,2% území byl překračován imisní limit pro koncentrace benzo(a)pyrenu. Imisní limity pro benzen ani pro oxid dusičitý nebyly na území překračovány.

Pro hodnocení imisního pozadí lze použít údaje nejbližší monitorovací stanice kvality ovzduší. Jedná se o monitorovací stanici TTRO (Třinec – Kosmos, 1188 dle ISKO), která se nachází v Třinci na jižním okraji města. Stanice je od místa stavby vzdálená vzdušnou čarou přibližně 3,8 km a její reprezentativní dosah je v rozsahu okrskového měřítka (0,5-4 km), což vyhovuje stanovení imisního pozadí z pohledu sledovaných látek v lokalitě.

Na stanici TTRO v Třinci se provádí měření a vyhodnocování maximálních hodinových a průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého, maximálních denních a průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM10, ročních koncentrací benzenu a ročních koncentrací etylbenzenu. Naměřená data jsou spolu se zákonnými imisními limity uvedena v následujících tabulkách. Měření a vyhodnocování imisních koncentrací benzo(a)pyrenu není součástí imisního monitoringu žádné vhodné monitorovací stanice v zájmové lokalitě ani v její blízkosti. Údaje o stávajícím imisním pozadí z pohledu této látky tak nejsou k dispozici.

Tabulka č. 17: Naměřené koncentrace oxidu dusičitého NO<sub>2</sub> v roce 2007 na stanici TTRO [μg/m<sup>3</sup>]

Hodinové hodnoty (LV=200, MT=30)				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=40, MT=6)			
Max.	19MV	VOL	50%Kv	Max.	95%Kv	50%Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N	
Date	Date	VOM	98%Kv	Date		98%Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv	
98,7	74,6	0	18,2	58,5	~	37,3	19,9	22,6	19,0	17,1	25,5	21,0	8,60	365
19.11.	17.11.	0	53,0	19.11.	~	~	42,5	90	91	92	92	19,4	1,52	0

Tabulka č. 18: Naměřené koncentrace PM10 v roce 2007 na stanici TTRO [μg/m<sup>3</sup>]

Hodinové hodnoty				Denní hodnoty (LV=50)				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=40)		
Max.		95%Kv	50%Kv	Max.	36MV	VoL	50%Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum		99,9%Kv	98%Kv	Datum	Datum	VoM	98%Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
893,0	~	86,0	26,0	192,5	58,8	62	28,5	36,1	29,9	25,5	43,7	33,8	23,64	362
24.03.	~	290,0	117,0	24.03.	09.10.	62	103,9	90	88	92	92	28,1	1,83	2

Tabulka č. 19: Naměřené koncentrace benzenu v roce 2007 na stanici TTRO [μg/m<sup>3</sup>]

Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=5, MT=3)		
Max.		95%Kv	50%Kv	Max.		95% Kv	50%Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum		99,9%Kv	98%Kv	Datum			98%Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
20,5	~	6,3	1,6	10,2	~	5,5	1,7	2,6	1,3	1,3	4,0	2,3	1,71	343
19.11.	~	14,4	8,6	17.11.	~	~	7,8	78	90	90	85	1,8	1,92	4

Tabulka č. 20: Naměřené koncentrace etylbenzenu v roce 2007 na stanici TTRO [μg/m<sup>3</sup>]

Měsíční hodnoty												Roční hodnoty						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	MAX. DAT.	95%kv	50%kv 98%kv	X XG	S SG	N dv
Xm	0,2	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,3	0,4	1,3	0,7	0,2	0,2	0,20	342
mc	27	27	24	30	31	29	31	31	28	29	28	27	20.12.		0,8	0,2	2,13	4

Tabulka č. 21: Zkratky použité v imisních tabulkách

4MV, 19MV, 25MV, 36MV	4., 19., 25., 36. nejvyšší hodnota v kalendářním roce pro daný časový interval
50%kv	50% kvantil
95%kv	95% kvantil
98%kv	98% kvantil
99,9%kv	99,9% kvantil
C1q, C2q, C3q, C4q	počet hodnot, ze kterých je spočítán aritmetický průměr za dané čtvrtletí
č.p.	absolutní četnost překročení $IH_d$
č.p.%	relativní četnost překročení $IH_d$
DAT.	datum výskytu MAX.
dv	doba trvání nejdelšího souvislého výpadku
LV	limitní hodnota
MAX.	hodinové, 8hod. nebo denní maximum v roce
MAX8h	denní maximum v roce pro ozon v čase 9.00 – 17.00 hod. UTC
mc	měsíční četnost měření
MT	mez tolerance pro rok 2004
N	počet měření v roce
pLV	počet překročení LV
pMT	počet překročení LV+MT
S	směrodatná odchylka
SG	standardní geometrická odchylka
VoL	počet překročení limitní hodnoty LV
VoM	počet překročení meze tolerance LV+MT
X	roční aritmetický průměr
X1q, X2q, X3q, X4q	čtvrtletní aritmetický průměr
XG	roční geometrický průměr
Xm	měsíční aritmetický průměr

## Vody

Areál Autocentra Car Oil je lokalizován v oblasti náležející hydrologicky do povodí řeky Olše (ID 203030270). Nejblíže vodním tokem lokalizovaným v blízkosti areálu autocentra je bezejmenný vodní tok (ID 204 980 000 300), který dle údajů z Hydroekologického informačního systému VUV TGM pramení na severní hranici areálu Autocentra Car Oil v blízkosti areálu Správy silnic Moravskoslezského kraje. Tento tok odvodňuje území plánovaného autocentra a rovněž část území na východ od plánovaného areálu. Lokalitou výstavby autocentra tak již protéká jako vodoteč. Výše uvedený vodní tok se vlévá do bezejmenného vodního toku (ID 204 980 000 200), který se vlévá do řeky Olše (ID 204 720 000 100) protékající ve vzdálenosti cca 520m západně od areálu autocentra.

Obrázek č.7: Vodní tok odvodňující areál autocentra



Z hlediska hydrogeologických rajónů se areál Autocentra Car Oil nachází v hydrogeologickém rajónu základní vrstvy ID 3211 Flyš v povodí Olše. Geologické podloží je tvořeno pískovci a slepenci. Hladina podzemní vody v širším území je volná, s průlinovo-puklinovým typem propustnosti se střední transmisivitou (od  $1 \cdot 10^{-4}$  m<sup>2</sup>/s do  $1 \cdot 10^{-3}$  m<sup>2</sup>/s). Mineralizace vody se pohybuje v rozmezí 0,3 až 1 g/l, chemický typ Ca-Mg-HCO<sub>3</sub>-SO<sub>4</sub>.

*Povrchové vody vhodné pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů*  
Olše (ID 204 720 000 100) je Nařízením vlády č. 71/2003 Sb. o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod stanovena jako vodní tok vhodný pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů (lososové vody).

#### *Zranitelné oblasti*

Areál Autocentra Car Oil není lokalizován ve zranitelné oblasti ve smyslu vodního zákona.

#### *Záplavové území*

Areál Autocentra Car Oil není lokalizován v záplavovém území.

#### *Ochranná pásma vodních zdrojů*

Areál Autocentra Car Oil neleží v ochranném pásmu vodního zdroje.

#### *CHOPAV*

Areál Autocentra Car Oil se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod, nicméně areál na jihozápadě těsně přiléhá k chráněné oblasti přirozené akumulace vod Jablunkovsko, která je vymezena komunikací E75.

## **Půda**

Širší území zájmové lokality patří vesměs do pahorkatinné zemědělské oblasti. Z hlediska zemědělské výrobní oblasti se jedná o oblast bramborářskou střední s převahou podvýrobního typu bramborářsko-žitného.

Záměr bude z většiny realizován na pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky s kódem BPEJ 72701. Uvedený kód BPEJ udává, že se jedná o pozemky nacházející se v mírně teplém, vlhkém regionu (MT4). Hlavní půdní jednotku představují kambizemě modální eubazické až mezobazické na pískovcích, drobách, kulmu, brdském kambriu, flyši, zrnitostně lehké nebo středně těžké lehčí, s různou skeletovitostí, půdy výsušné. Z hlediska sklonitosti se jedná o pozemky na úplné rovině nebo rovině (0-3°), z hlediska expozice o pozemky se všesměrnou expozicí. Z hlediska skeletovitosti jde o půdu bezskeletovitou, s příměsí nebo slabě skeletovitou, z hlediska hloubky půdy o půdu hlubokou (více než 60 cm) nebo středně hlubokou (30-60 cm).

Pozemky určené k realizaci Autocentra Car Oil nepatří k pozemkům určeným k plnění funkce lesa.

## **Horninové prostředí a přírodní zdroje:**

#### *Geologické poměry*

Z hlediska geologických poměrů je kvartérní pokryv širšího území tvořen hlínami, sprašemi, písky a štěrky. Jedná se o kvartérní sedimenty fluvialního, proluviálního a eolického původu území jablunkovské brázdy, jejíž geomorfologickou osu tvoří řeka Olše. Kvartérní výplň Jablunkovské brázdy lze podle stáří a geomorfologické pozice členit na hlavní risskou terasu, s doprovodem bočních proluvíí a s pokryvem würmských sprašových hlín, a na systém mladších fluvialních sedimentů würmu, würmu až holocénu a holocénu, vyplňujících údolní nivu Olše a části jejich přítoků.

Provedenými průzkumnými pracemi byl v zájmovém území ověřen následující geologický profil:

- svrchní humózní hlíny
- náplavové jílovité zeminy

- fluviální štěrky údolní terasy
- podložní vápnité jílovce

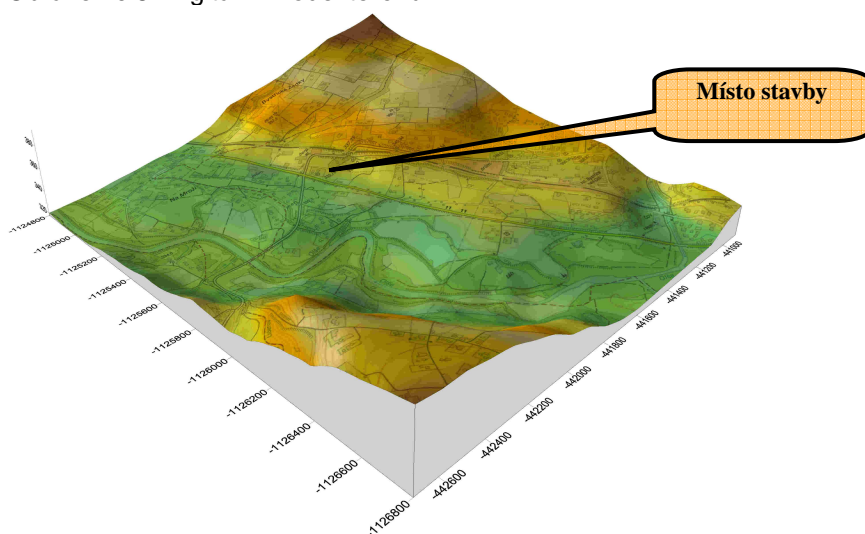
V rámci areálu výstavby Autocentra Car Oil ani v nejbližším okolí se nenachází žádné vybrané naleziště paleontologických nálezů ani geologických jevů.

#### *Geomorfologické poměry*

Geomorfologicky náleží území k Alpsko - himalájskému systému, provincii Západní Karpaty, subprovincii Vnější Západní Karpaty, oblasti Západní Beskydy, celku Jablunkovská brázda, podcelku Jablunkovská brázda, okrsku Náveská pahorkatina.

Jedná se o poměrně členitou lokalitu, kdy stavba se nachází pod poměrně příkrým vyvýšením terénu na východní straně za železnicí protínající lokalitu podél komunikace R11. Nadmořská výška posuzovaného území se pohybuje v rozmezí 318 - 394 metrů.

Obrázek č.8: Digitální model terénu



V rámci lokality realizace záměru ani v nejbližším okolí se nenachází žádné vybrané naleziště geomorfologických jevů.

#### *Přírodní zdroje*

Areál Autocentra Car Oil ani jeho okolí se nenachází v žádném chráněném ložiskovém území. Nejbližším chráněným ložiskovým územím je chráněné ložiskové území č. 714400000 Česká část Hornoslezské pánve nacházející se ve vzdálenosti cca 4 km severozápadním směrem.

#### *Staré ekologické zátěže*

Na pozemku výstavby Autocentra Car Oil není evidována žádná stará ekologická zátěž.

## Fauna a flóra

Širší území zájmové lokality se ze zoografického hlediska nachází na západním okraji podkarpatského úseku provincie listnatých lesů. Z hlediska fyto geografického náleží zájmové území do fyto geografické oblasti Karpatské květeny. Potenciální přirozenou vegetaci na lokalitě vystavby autocentra tvoří Lipová dubohabřina (Tilio-Carpinetum). Z původní vegetace oblasti se zachovaly pouze zbytky. Významnější zeleň je v širším území zájmové lokality omezena na oblasti podél potoků a na břehové porosty řeky Olše.

Samotné místo, na kterém budou probíhat stavební práce související s realizací projektu je tvořeno zejména zatravněnými pozemky. Na pozemcích dominuje porost pýru plazivého (*Agropyron repens*), což svědčí o tom, že zde dříve bylo pole, které je již delší dobu neobdělávané. Významnější zeleň se na pozemku nachází v jeho severovýchodní části. Zde se v blízkosti místní komunikace nalézá několik vzrostlých jedinců vrby bílé (*Salix alba*), hlohu obecného (*Crataegus laevigata*), olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a Lípy malolisté (*Tilia cordata*). V okolí vodoteče protékající pozemkem je to pak náletová zeleň v níž dominuje olše lepkavá (*Alnus glutinosa*)

Obrázek č.9: Lokalizace zeleně na pozemku



Ve východní části pozemku určeného pro výstavbu Autocentra Car Oil tvoří významnější zeleň porost lemující místní komunikaci u železniční trati. Souvislý porost zde tvoří hloh obecný (*Crataegus laevigata*), jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), Slivoň třešeň (*Prunus avium*), líska obecná (*Corylus avellana*), růže šípková (*Rosa canina*).

## **Ekosystémy:**

Záměr výstavby Autocentra Car Oil je situován na severozápadní okraj města Bystřice.

### *NATURA 2000*

Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v Evropské soustavě chráněných území přírody NATURA 2000. Nejbližší územím soustavy NATURA 2000 jsou Evropsky významná lokalita Beskydy č. CZ0724089 a Ptačí oblast Beskydy nacházející se ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

### *ÚSES*

Záměr bude realizován na ploše, která není součástí územního systému ekologické stability (ÚSES). Ve vzdálenosti cca 370 m jihozápadním směrem je lokalizován regionální biokoridor č.1562 Třinec – Bystřice tvořený řekou Olší s břehovými porosty.

### *Zvláště chráněná území přírody*

Samotné Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v žádném zvláště chráněném území přírody ani jeho ochranném pásmu. Nejbližším zvláště chráněným územím přírody je velkoplošné chráněné území přírody – CHKO Beskydy, nacházející se od plánovaného areálu autocentra ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

Ve vzdálenosti cca 5 km jihovýchodním směrem od areálu plánovaného Autocentra se nachází maloplošné chráněné území – přírodní památka Rohovec, ve vzdálenosti cca 5,3 km jihozápadním směrem maloplošné chráněné území – přírodní rezervace Čerňavina a ve vzdálenosti cca 6,7 km severovýchodním směrem pak maloplošné chráněné území – národní přírodní rezervace Čantorja.

## **Krajina**

Z hlediska typologie české krajiny se jedná o typ 7U0. Krajinu lze z hlediska využití území klasifikovat jako urbanizovanou krajinu, podle reliéfu krajiny se jedná o krajinu bez vymezeného reliéfu. Podle typu osídlení se jedná o krajinu novověké kolonizace Carpatica. Lze hovořit o kulturní krajině, jejíž příznačnou vlastností je, že zde vedle původních přírodních vazeb v systému existují vazby vyvolané technickými díly. Pro kulturní krajinu, kterou je krajina v zájmové oblasti, je příznačné mnohonásobné využívání pro potřeby společnosti. Krajina zde má především sídelní, zemědělské, průmyslové a dopravní využití.

### *Přírodní parky*

Autocentrum Car Oil ani jeho okolí se nenachází v žádném přírodním parku.

## **Obyvatelstvo**

Záměr výstavby Autocentra Car Oil je situován na severozápadní okraj města Bystřice v těsné blízkosti tranzitní komunikace E75 vedoucí z Českého Těšína do Čadce a Žiliny. Areál se nachází v území na rozmezí obytné zástavby a průmyslových aktivit. Nejbližší obytnou zástavbu nacházející se v okolí plánovaného Autocentra Car Oil tvoří rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m severovýchodním směrem za železničním koridorem, rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m jihovýchodním směrem a rodinné domy nacházející se ve vzdálenosti cca 60 m jihozápadním směrem za komunikací E75.

## **Historické, kulturní nebo archeologické památky**

V zájmovém území pro realizaci projektu výstavby Autocentra Car Oil se nenacházejí žádné architektonické památky. Lokalita není situována v oblasti přímého střetu s historickými památkami, kulturními nebo archeologickými památkami.

## **2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny**

Z hlediska složek životního prostředí, které mohou být realizací záměru významně ovlivněny, se jedná o ovzduší, vody a faunu a flóru lokality. Složky životního prostředí, které mohou být záměrem významně ovlivněny, jsou stručně charakterizovány v kapitole C 1 výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.



## **D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)**

#### **D.1.1. Vlivy na ovzduší a klima:**

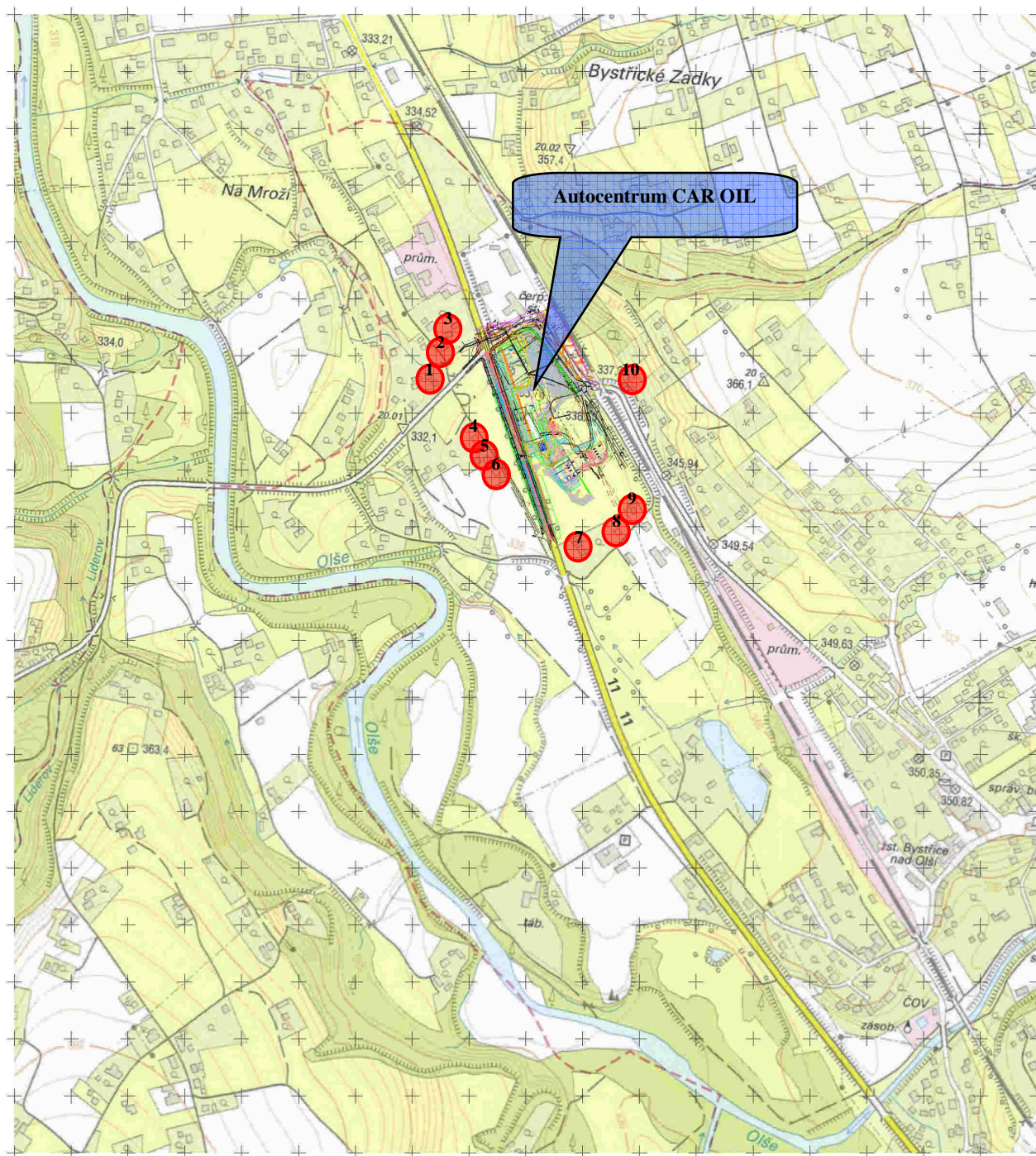
Pro posouzení vlivu provozu nového Autocentra Car Oil na kvalitu ovzduší byla vypracována rozptylová studie, která je přílohou č. 3 tohoto Oznámení EIA a obsahuje podrobné hodnocení vlivu provozu nového Autocentra Car Oil na kvalitu ovzduší v oblasti. Z tohoto hodnocení jsou v této kapitole oznámení EIA převzaty pouze nejdůležitější závěry. Účelem rozptylové studie bylo kvantifikovat míru doplňkové imisní zátěže způsobené provozem vozidel po stávající komunikační síti a hodnocených komunikacích při předpokládané intenzitě dopravy v roce 2010 (Nulový stav) a posoudit změnu, která nastane tím, že v roce 2010 bude do provozu uvedeno nové Autocentrum Car Oil v obci Bystřice (výhledový stav). S uvedením tohoto autocentra do provozu souvisí předpokládaná částečná reorganizace dopravy v lokalitě, a také vznik nových bodových zdrojů emisí (spalovacích i technologických), které byly popsány v tomto oznámení EIA v předešlých kapitolách. Cílem této rozptylové studie bylo posoudit dopad těchto změn na kvalitu ovzduší v lokalitě prostřednictvím hodnocení doplňkové imisní zátěže.

Vypočtené hodnoty imisních koncentrací pro oba výpočtové stavy jsou následně porovnávány zejména mezi sebou, což je prioritním nástrojem pro hodnocení dopadu posuzované akce na kvalitu ovzduší v lokalitě. Toto porovnání je rozhodujícím faktorem pro posouzení velikosti a významu změny, která v lokalitě nastane po uvedení Autocentra Car Oil do provozu. Dále jsou pak vypočtené hodnoty doplňkových imisních koncentrací porovnávány s hodnotami imisního pozadí naměřeného na stanici imisního monitoringu a s imisními limity, případně jinými výše popsanými vztažnými koncentracemi. Je hodnocen příspěvek doplňkových koncentrací k celkovému imisnímu pozadí a podíl na imisním limitu nebo na výše popsaných absolutních hodnotách.

Pro účely tohoto porovnávání bylo navrženo celkem 409 referenčních bodů, ve kterých byl proveden výpočet imisní resp. doplňkové imisní zátěže sledovanými látkami vznikajícími při užívání dříve specifikovaných liniových (ve výhledovém stavu také bodových) zdrojů emisí. Referenční body byly voleny tak, aby byla pokryta trvale obydlená oblast posuzované lokality, pro kterou by mohla být posuzovaná výstavba Autocentra Car Oil jedním z významných zdrojů emisí. Navíc pak byla vypočtena doplňková imisní zátěž v individuálně volených referenčních bodech v předpokládaných problémových místech. Jedná se o nejbližší obytnou zástavbu:

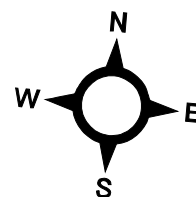
IRB 1, IRB2, IRB3 - Rodinné domy v blízkosti komunikace R11 a jejího křížení s místní komunikací  
IRB 4, IRB5, IRB6 - Rodinné domy v blízkosti vjezdu do budoucího autocentra z komunikace R11  
IRB 7 - Rodinný dům na jižní straně budoucího areálu autocentra  
IRB 8, IRB 9 - Rodinné domy na jižní straně budoucího areálu autocentra  
IRB 10 - Rodinný dům na východní straně areálu autocentra na kopci za železnicí

Obrázek č. 10: Lokalizace referenčních bodů v mapě zvoleného území.



⊕ Referenční body umístěné v pravoúhlé souřadnicové síti

● Individuálně volené referenční body



Výpočet rozptylové studie byl proveden pro nejméně příznivé rozptylové podmínky a pro špičkový provoz na všech sledovaných komunikacích v kombinaci se suchým obdobím a vysokou sekundární prašností (PM10). Rovněž vliv kotlů na zemní plyn a dalších bodových zdrojů emisí byl ve výhledovém stavu započten v maximální možné míře. V praxi to znamená, že skutečné doplňkové imisní koncentrace sledovaných látek budou pravděpodobně nižší než dále popisované doplňkové imisní koncentrace vypočtené rozptylovým modelem. Četnost výskytu těchto vypočtených maximálních koncentrací bude velmi nízká nebo se tyto koncentrace nevyskytnou vůbec.

V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtu celkové doplňkové imisní zátěže způsobené vlivem sledovaných látek v individuálně volených referenčních bodech. Jsou uvedeny hodnoty pro nulový a výhledový stav. Dále jsou pak v tabulkách uvedeny hodnoty měřeného imisního pozadí na stanici imisního monitoringu a hodnota imisního limitu. Výsledky výpočtu jsou pak vyhodnoceny jednotlivě pro každý z uvažovaných polutantů.

Tabulka č.22: Doplňkové imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>)

Označení ref. Bodu	Maximální hodinové koncentrace		Průměrné roční koncentrace	
	Nulový stav	Výhledový stav	Nulový stav	Výhledový stav
	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>	µg/m <sup>3</sup>
IRB 1	2,260	3,597	0,1198	0,1249
IRB 2	2,635	4,058	0,1773	0,1848
IRB 3	2,935	4,255	0,2281	0,2391
IRB 4	2,650	4,431	0,1780	0,1842
IRB 5	2,739	4,590	0,1936	0,2013
IRB 6	2,885	4,814	0,2258	0,2345
IRB 7	2,690	5,399	0,2447	0,2561
IRB 8	1,560	5,473	0,1170	0,1286
IRB 9	1,304	6,629	0,1078	0,1187
IRB 10	1,009	10,765	0,1080	0,1224
Imisní pozadí	74,6 <sup>1)</sup>		21,0	
Imisní limit	200		40	

<sup>1)</sup> – 19. nejvyšší měřená hodnota (19MV) převzatá z imisního monitoringu ČHMÚ

### **Závěr z pohledu oxidu dusičitého**

Z celkového pohledu pro hodnocení imisní zátěže oxidem dusičitým a vlivu výstavby Autocentra Car Oil v Bystřici na imisní zátěž z pohledu této látky se dá konstatovat, že dojde k navýšení imisních koncentrací po celé ploše zájmové lokality, ovšem velikost tohoto navýšení nebude příliš vysoká a významná.

Na tomto navýšení imisních koncentrací, které je pozorovatelné zejména z pohledu krátkodobých hodinových koncentrací, mají největší podíl instalovaná spalovací zařízení. Pokud sečteme výkony všech nově instalovaných spalovacích zařízení, dostaneme součtový výkon na úrovni 2 425 kW, což se při provozu všech těchto spalovacích zařízení najednou a na plný výkon projeví v hodinových koncentracích navýšením těchto koncentrací. Největší vliv pak můžeme pozorovat v IRB10, který je vzhledem ke spalovacím zdrojům umístěn na kopci a při určitém směru větru, třídě stability a rozptylových podmínkách může kouřová vlečka zasahovat do míst tohoto referenčního bodu. Při souběhu těchto nejhorších možných podmínek může krátkodobě dojít k navýšení imisního pozadí z pohledu hodinových hodnot až o 13,1%.

Z pohledu ročních koncentrací, které jsou pro hodnocení trvalého provozu zdrojů vhodnější, pak navýšení nebude prakticky postižitelné. Navýšení imisního pozadí z pohledu ročních hodnot dosahuje úrovně do 0,1% stávajícího imisního pozadí.

Závěrem pro oxid dusičitý je tedy konstatování, že vlivem uvedení spalovacích zdrojů v novém autocentru do provozu může krátkodobě dojít k navýšení imisních koncentrací této látky, ovšem z pohledu celkového hodnocení a vzhledem k vztažným hodnotám není instalace spalovacích zdrojů v autocentru příliš významná. Z pohledu ročních koncentrací dosahují doplňkové imisní koncentrace pouze zanedbatelných hodnot. Výstavba posuzovaného záměru a s ní související reorganizace

dopravy a především instalace výše popsaných spalovacích zdrojů na zemní plyn nebude významným zdrojem z pohledu imisní zátěže oxidem dusičitým.

Tabulka č.23: Doplnkové imisní koncentrace suspendovaných částic frakce PM10

Označení ref. Bodu	Maximální denní koncentrace		Průměrné roční koncentrace	
	Nulový stav	Výhledový stav	Nulový stav	Výhledový stav
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
IRB 1	3,830	3,863	0,2598	0,2705
IRB 2	4,580	4,719	0,3671	0,3820
IRB 3	5,121	5,328	0,4621	0,4829
IRB 4	4,476	4,890	0,3507	0,3645
IRB 5	4,652	5,208	0,3819	0,3999
IRB 6	4,944	5,561	0,4475	0,4666
IRB 7	4,662	5,812	0,4865	0,5020
IRB 8	2,605	3,725	0,2233	0,2349
IRB 9	2,158	2,996	0,2070	0,2173
IRB 10	1,907	2,385	0,2154	0,2275
Imisní pozadí	58,8 <sup>2)</sup>		33,8	
Imisní limit	50		40	

<sup>2)</sup> – 36. nejvyšší měřená hodnota (36MV) převzatá z imisního monitoringu ČHMÚ

#### **Závěr z pohledu suspendovaných částic frakce PM10 (TZL)**

Z celkového pohledu pro hodnocení imisní zátěže suspendovanými částicemi frakce PM10 a vlivu výstavby autocentra v Bystřici na imisní zátěž z pohledu této látky se dá konstatovat, že dojde k navýšení imisních koncentrací po celé ploše zájmové lokality, ovšem velikost tohoto navýšení bude velmi nízká.

Navýšení imisních koncentrací je způsobeno z části reorganizací dopravy a z části působením spalovacích zdrojů emisí. Spalování zemního plynu není provázeno vznikem velkých množství emisí TZL, ale může se částečně na výsledné vypočtené doplnkové imisní koncentraci způsobené provozem záměru projevit.

Reorganizace dopravy a také spalovací a technologické zdroje nezpůsobí významné změny z pohledu imisní zátěže vlivem této látky. Z pohledu absolutních koncentrací nebude uvedení Autocentra Car Oil do provozu a tím způsobená změna prakticky postižitelná. Navýšení denního imisního pozadí se dá očekávat do 2%, ročního pozadí do 0,1%. Výstavba posuzovaného záměru a s ní související reorganizace dopravy v lokalitě a také instalace spalovacích a technologických zdrojů nebude významným zdrojem z pohledu imisní zátěže suspendovanými částicemi frakce PM10.

Tabulka č. 24: Doplnkové imisní koncentrace benzenu a benzo(a)pyrenu

Označení ref. Bodu	Průměrné roční koncentrace - benzen		Prům. roční konc. – benzo(a)pyren	
	Nulový stav	Výhledový stav	Nulový stav	Výhledový stav
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\text{ng}/\text{m}^3$	$\text{ng}/\text{m}^3$
IRB 1	0,00641	0,00692	0,000661	0,000654
IRB 2	0,00961	0,01032	0,001022	0,001007
IRB 3	0,01258	0,01350	0,001332	0,001315
IRB 4	0,00936	0,00981	0,001056	0,001035
IRB 5	0,01018	0,01078	0,001161	0,001140
IRB 6	0,01192	0,01261	0,001373	0,001351
IRB 7	0,01295	0,01359	0,001503	0,001499
IRB 8	0,00609	0,00655	0,000652	0,000649
IRB 9	0,00583	0,00622	0,000557	0,000555
IRB 10	0,00648	0,00685	0,000472	0,000469
Imisní pozadí	2,3		-	
Imisní limit	5		1	

#### **Závěr z pohledu benzenu**

Z celkového pohledu pro hodnocení imisní zátěže benzenem a vlivu výstavby autocentra v Bystřici na imisní zátěž z pohledu této látky se dá konstatovat, že dojde k navýšení imisních koncentrací po celé ploše zájmové lokality, ovšem velikost tohoto navýšení bude velmi nízká. Navýšení imisních koncentrací je způsobeno z části reorganizací dopravy a z části instalací čerpací stanice pohonných hmot, která rovněž může být zdrojem emisí benzenu.

Reorganizace dopravy a čerpací stanice PHM nezpůsobí významné změny z pohledu imisní zátěže vlivem této látky. Z pohledu absolutních koncentrací nebude uvedení autocentra CAR OIL do provozu a tím způsobená změna prakticky postižitelná. Navýšení ročního imisního pozadí se dá očekávat do 0,1%. Výstavba posuzovaného záměru a s ní související reorganizace dopravy v lokalitě a také provoz ČSPHM nebude významným zdrojem z pohledu imisní zátěže benzenem.

#### **Závěr z pohledu benzo(a)pyrenu**

Pro benzo(a)pyren je charakteristické, že při provozu motorů vzniká ve větší míře při vyšších rychlostech automobilů (zejména TIR), než při rychlostech nižších. To může způsobit výsledné mírné snížení doplňkových imisních koncentrací v této rozptylové studii v porovnání nulového a výhledového stavu. Část dříve volně projíždějících vozidel rychlostí okolo 80km/h nyní zpomalí a projede areálem autocentra podstatně nižší rychlostí. To vede k výslednému mírnému snížení celkového hmotnostního toku benzo(a)pyrenu do ovzduší a tím ke snížení vypočtených doplňkových koncentrací ve výhledovém stavu.

Ovšem i zde je potřeba zdůraznit, že toto snížení (pokud k němu dojde) bude mít z pohledu absolutních hodnot koncentrací zanedbatelný význam a bude prakticky nepostižitelné. Vypočtené doplňkové imisní koncentrace dosahují podílů na imisním limitu do velikosti 0,2%, což je zanedbatelná hodnota. Stavba nebude stavbou významnou z pohledu benzo(a)pyrenu.

Tabulka č. 25: Doplnkové imisní koncentrace TOC a z toho etylbenzenu

Označení ref. Bodu	Celkové doplnkové roční koncentrace TOC	Doplnkové roční imisní koncentrace etylbenzenu
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
IRB 1	0,0880	0,00176
IRB 2	0,1112	0,00222
IRB 3	0,1180	0,00236
IRB 4	0,0572	0,00114
IRB 5	0,0498	0,00100
IRB 6	0,0547	0,00109
IRB 7	0,1888	0,00378
IRB 8	0,3179	0,00636
IRB 9	0,3536	0,00707
IRB 10	0,5744	0,01149
Imisní pozadí (etylbenzen)	-	0,2
RBC pro 1,2,4-trimethylbenzen	7,3	-

#### **Závěr z pohledu TOC, etylbenzenu**

Při hodnocení vlivu Autocentra Car Oil na kvalitu ovzduší v lokalitě v zásadě rozeznáváme dva možné zdroje těkavých organických látek, kterými jsou čerpací stanice pohonných hmot a lakovna.

Z čerpací stanice pohonných hmot může docházet k úniku organických látek a především benzenu, který ovšem není emitován z lakovny. Látky emitované z lakovny se ve svých účincích nesčítají s látkami emitovanými z ČS PHM. Celkově je vliv lakovny i čerpací stanice na kvalitu ovzduší nízký a to především z těchto důvodů:

- Lakovací kabiny mají provozní hodiny na úrovni 3 hodiny denně, cca 690 hodin v roce pro lakování, stejnou dobu pak pro sušení. Zbytek roku jsou odstaveny a jejich vliv je nulový.
- V technologii lakovny jsou používány vodou ředitelné barvy a celkový obsah používaných organických rozpouštědel je do 0,5 tuny za rok, což samo o sobě znamená kategorizaci jako malý zdroj znečištění ovzduší.
- Čerpací stanice pohonných hmot je zaměřena na prodej motorové nafty, která má v porovnání s benzínem podstatně nižší podíl benzenu.
- Čerpací stanice je vybavena rekuperačním systémem pro benzínové a naftové páry jak při plnění, tak při výdeji na výdejních stojanech, což snižuje celkové toky organických látek z čerpací stanice do ovzduší prakticky na minimální hodnoty.

Celkově se dá konstatovat, že výstavba autocentra CAR OIL nebude stavbou významnou z pohledu organických látek, etylbenzenu a ostatních organických složek. Z pohledu Etylbenzenu může při plném provozu obou lakoven způsobit navýšení stávajícího imisního pozadí až o cca 6%, nicméně z pohledu absolutních hodnot RBC pro etylbenzen (doporučená mezní koncentraci škodlivin, která nepůsobí pravděpodobně společensky nepřijatelné zdravotní riziko) je toto navýšení naprosto bezvýznamné.

### **Celkový závěr z hlediska vlivu na ovzduší**

Navržená výstavba výše popsaného záměru Autocentra Car Oil v Bystřici, včetně související výstavby parkovacích stání a instalace bodových spalovacích a technologických zdrojů emisí (kotle na zemní plyn, lakovny, čerpací stanice PHM) nezpůsobí výrazné změny z pohledu imisní zátěže vlivem sledovaných látek. Z pohledu imisní zátěže vlivem všech sledovaných látek se jedná pouze o nízké poměrné navýšení imisního pozadí, které tvoří celkovou imisní zátěž lokality. Z pohledu benzo(a)pyrenu pak může způsobit mírné zlepšení imisní zátěže v lokalitě.

Závěrem lze konstatovat, že porovnáním hodnot vypočtených doplňkových imisních koncentrací s imisními limity lze předpokládat, že doplňková imisní zátěž trvale obydlených oblastí posuzované lokality vyvolaná vlivem provozu posuzovaného záměru není příliš významná a nezpůsobí překračování imisních limitů nebo mezních koncentrací pro sledované látky. Imisní limity pro suspendované částice frakce PM10 a benzo(a)pyren jsou překročeny již v současné době, ale příspěvek nových hodnocených zdrojů bude minimální, prakticky zanedbatelný.

### **D.1.2. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky:**

Pro posouzení vlivu hluku z provozu nového Autocentra Car Oil na akustické charakteristiky okolního prostředí byla zpracována hluková studie, která je přílohou č.4 tohoto oznámení. Výpočet ekvivalentních hladin hluku, jehož zdrojem bude provoz areálu, byl proveden pro hluk ze stacionárních zdrojů, včetně dopravy po účelových komunikacích v areálu. Hluk z dopravy na pozemních komunikacích nebyl hodnocen, neboť provozem areálu nedojde ke změně intenzit dopravy na těchto komunikacích. Do hodnoceného areálu se pouze odkloní část dopravy z okolních komunikací, zejména ze silnice I/11, za účelem odpočinku, tankování, či vyhledání servisních služeb. Pro hluk z provozu byla ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovena, dle § 11, odst.4 nařízení vlády 148/2006 Sb., pro osm nejhluchnějších hodin v denní době a nejhluchnější hodinu v době noční. Ekvivalentní hladiny hluku byly vypočteny pro venkovní chráněný prostor u nejbližší obytné zástavby v následujících výpočtových bodech:

Výpočtový bod č.1	rodinný dům č.p. 456, parc.č.1691, 2 m před východní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.2	rodinný dům č.p. 144, parc.č.17051, 2 m před severní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.3	rodinný dům č.p. 634, parc.č.1699, 2 m před severní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.4	rodinný dům č.p. 114, parc.č.1439, 2 m před západní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.5	rodinný dům č.p. 892, parc.č.1482, 2 m před západní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.6	rodinný dům č.p. 597, parc.č.1485, 2 m před západní fasádou ,3 a 6 m nad úrovní terénu
Výpočtový bod č.7	hotelový pokoj v administrativním bloku, 2 m před východní fasádou, 6 m nad úrovní terénu.

### Výstavba areálu

V období výstavby objektů ke stávajícím zdrojům přistupuje hluk ze stavebních činností, provozu stavebních mechanismů a dopravy vyvolané stavbou. Stavební činnosti budou prováděny pouze v denní době. Z tohoto důvodu nebyl proveden výpočet pro dobu noční.

Tabulka č. 26: Ekvivalentní hladiny hluku – období výstavby

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] doprava*)	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] stac. Zdroje	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] celkem
1	3.0	42.7	64.2	64.2
1	6.0	44.2	64.2	64.2
2	3.0	43.2	63.1	63.1
2	6.0	44.3	63.1	63.1
3	3.0	42.7	63.3	63.4
3	6.0	44.1	63.3	63.4
4	3.0	42.6	60.8	60.8
4	6.0	43.3	60.8	60.9
5	3.0	39.5	62.5	62.5
5	6.0	41.0	62.5	62.5
6	3.0	39.2	63.8	63.8
6	6.0	40.8	63.8	63.8

\*) doprava mimo veřejné komunikace

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se stanoví součtem základní hladiny hluku  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo. Korekce činí +15 dB pro provádění povolených staveb, 7.00 - 21.00 hod , +10 dB pro provádění povolených staveb, 6.00 – 7.00 a 21.00 – 22.00 hod a -10 dB pro noční dobu.

Na základě výsledků hlukové studie lze konstatovat, že vlivem realizace výstavby Autocentra Car Oil nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku, korigované na provádění povolených staveb (pro hluk ze stacionárních zdrojů) v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době.

### Provoz autocentra

V období provozu areálu autocentra přistupují ke stávajícím bodovým zdrojům na lokalitě nové zdroje související s provozem areálu jako jsou výusti a sání vzduchotechniky u jednotlivých objektů nebo technologická zařízení. Technologická zařízení jako objekty myček, STK, servisů a lakovny budou provozovány pouze v denní době.

Tabulka č. 27: Ekvivalentní hladiny hluku ze stacionárních zdrojů

Výp. bod č.	výška [m]	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] doprava*)	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] stac. zdroje	L <sub>Aeq,T</sub> [dB] celkem
denní doba				
1	3.0	41.9	38.7	43.6
1	6.0	42.9	39.3	44.5
2	3.0	23.8	40.8	40.9
2	6.0	27.2	42.0	42.1
3	3.0	23.3	41.0	41.1
3	6.0	26.9	42.1	42.2
4	3.0	38.8	37.2	41.1
4	6.0	40.1	38.7	42.5
5	3.0	41.5	39.3	43.5
5	6.0	43.0	39.0	44.4
6	3.0	44.2	37.1	45.0
6	6.0	45.3	38.2	46.0
7	6.0	53.8	30.9	53.8



		noční doba		
1	3.0	35.7	31.6	37.1
1	6.0	36.9	31.9	38.1
2	3.0	16.5	27.7	28.0
2	6.0	19.8	29.2	29.7
3	3.0	16.4	29.3	39.5
3	6.0	19.7	29.7	30.1
4	3.0	31.5	29.1	33.5
4	6.0	32.8	29.3	34.4
5	3.0	34.1	32.2	36.3
5	6.0	35.6	32.3	37.2
6	3.0	36.3	33.5	38.1
6	6.0	37.4	33.6	38.9
7	6.0	45.3	29.2	45.4

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se stanoví součtem základní hladiny hluku  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo. Korekce pro noční dobu činí -10 dB.

Na základě výsledků hlukové studie lze konstatovat, že u stávajících staveb nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době ani v nejhluchnější hodině v noční době (nedojde ke zhoršení). Bude však pravděpodobně překročen hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů u hotelových pokojů v projektované budově administrativního bloku.

#### **Hluk ve vnitřním chráněném prostoru staveb**

Hluk uvnitř staveb pronikající zvenčí byl hodnocen pro místnosti bytu v domě č.p. 597, parc.č.1485 (viz výpočtový bod č. 6) po I. A II. NP, a dále pro hotelový pokoj v administrativním bloku. v případě výpočtového bodu č.6 byl uvažován pokoj o rozměrech 5 x 4 m se dvěma okny 1500 x 1800 mm.

Tabulka č. 28: Ekvivalentní hladiny hluku ve stavbách – hluk pronikající zvenčí

$L_{pA}$ venku [dB]	doba	místnost	objem místnosti [m <sup>3</sup> ]	plocha fasády [m <sup>2</sup> ]	plocha okna [m <sup>2</sup> ]	normovaný rozdíl hladin [dB]	$L_{pA}$ uvnitř [dB/A]
45.0	denní	výp. bod.6 I.NP	60	15.5	4.5	18.56	26.4
38.1	noční	výp. bod.6 I.NP	60	15.5	4.5	18.56	19.5
46.0	denní	výp. bod.6 II.NP	60	15.5	4.5	18.56	27.4
38.9	noční	výp. bod.6 II.NP	60	15.5	4.5	18.56	20.3
53.8	denní	hotel – den	55	24	9	31,62	22.2
45.4	noční	hotel - noc	55	4.04	6.97	31,62	13.8

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném vnitřním prostoru staveb stanoví pro hluky pronikající zvenčí součtem základní hladiny ekvivalentní akustického tlaku  $L_{Aeq,T} = 40$  dB a korekcí přihlížejících k využití prostorů a denní době. Pro hluky šířící se ze zdrojů uvnitř budovy součtem základní maximální hladiny akustického tlaku  $L_{Amax} = 40$  dB a korekcí přihlížejících k využití prostorů a denní době. Korekce pro noční dobu činí -10 dB.

Na základě výpočtu hlukové studie tak lze konstatovat, že nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk pronikající zvenčí v denní i v noční době.

### **Celkový závěr z hlediska vlivů na akustické charakteristiky prostředí**

Z výsledků vyplývá, že období výstavby objektu nedojde k překročení hygienického limitu pro hluk ze stacionárních zdrojů. Podmínkou je, aby stavební práce, zejména práce s těžkou stavební technikou byly prováděny v souladu s ustanoveními nařízení vlády č. 148/2006 Sb., v době 7.00 - 21.00 hod.

Ekvivalentní hladina akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů bude v denní i v noční době u stávajících staveb podlimitní. U hotelových pokojů v administrativním bloku lze ovšem předpokládat překročení hygienického limitu. Tento stav způsobí noční provoz kamionů na komunikacích v areálu a odstavných plochách. Vzhledem k prostorovým možnostem, které vylučují aplikaci primárních protihlukových opatření je nutno doporučit, aby výplně okenních otvorů v hotelových pokojích byly osazeny okny třídy zvukové izolace TZI 3, o neprůzvučnosti min 32 dB.

### **D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody:**

#### *Vstupní voda*

Projekt realizace Autocentra Car Oil vyžaduje nově potřebu vody pitné pro sociální zázemí budov Autocentra a vody technologické pro objekty myčky TIR a myčky osobních automobilů. Zdrojem veškeré vody pro areál autocentra bude veřejný vodovodní řad.

#### *Odpadní voda*

V rámci areálu Autocentra Car Oil budou vznikat dešťové vody, splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody. Jednotlivé druhy vznikajících odpadních vod budou v rámci areálu předčištěny. Dešťové vody z pojezděných ploch kamionové a osobní dopravy, včetně parkovišť a přilehlých zpevněných ploch (v okolí stojanů PHM) budou čištěny na odlučovači ropných látek, splaškové odpadní vody na mechanicko-biologické čistírně odpadních vod a technologické vody z myčky osobních aut a myčky TIR vždy na technologické čistírně odpadních vod, jež bude součástí myčky. Následně budou veškeré vody svedeny do projektované retenční nádrže o užitém objemu 252 m<sup>3</sup>.

Z retenční nádrže budou vody přečerpávány ponornými čerpadly do bezejmenného vodního toku (ID 204 980 000 300), který pramení na severní hranici areálu Autocentra Car Oil v blízkosti areálu Správy silnic Moravskoslezského kraje. Tento tok se vlévá do řeky Olše a v současnosti odvodňuje území plánovaného autocentra. Přípustné množství vypouštěné vody z retenční nádrže odpovídá hodnotě odtoku povrchových vod ze stávajícího zájmového území, tedy 10,6 l/s. Zbytek bude nutné v retenční nádrži akumulovat a postupně vypouštět.

Výše uvedené nakládání s vodou v rámci Autocentra Car Oil lze hodnotit jako vhodně navržené.

#### *Havarijní připravenost*

Vzhledem k navrženému použití látek a technologií lze jako riziko označit požár a únik látek závadných vodám. Pro minimalizaci rizika výbuchu a požáru je stavba projektována s ohledem na požární rizika vyplývající z jejího charakteru a respektuje požadavky norem v oboru požární bezpečnosti staveb. Pro zabezpečení povrchových vod proti úniku závadných látek je stavba zabezpečena technickými a organizačními opatřeními.

Vzhledem k míře rizika lze navržené řešení k eliminaci rizika hodnotit jako dostatečné.

#### *Ostatní možné vlivy na vody*

Areál Autocentra Car Oil není lokalizován v záplavovém území, neleží v ochranném pásmu vodního zdroje, ani se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod

#### **D.I.4. Vlivy na půdu:**

Záměr bude realizován na ploše o celkové výměře 30.450 m<sup>2</sup>, z většiny na pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky s kódem BPEJ 72701. Uvedený kód BPEJ udává, že se jedná o pozemky nacházející se v mírně teplém, vlhkém regionu (MT4). Hlavní půdní jednotku představují kambizemě modální eubazické až mezobazické na pískovcích, drobách, kulmu, brdském kambriu, flyši, zrnitostně lehké nebo středně těžké lehčí, s různou skeletovitostí, půdy výsušné. Z hlediska sklonitosti se jedná o pozemky na úplné rovině nebo rovině (0-3°), z hlediska expozice o pozemky se všesměrnou expozicí. Z hlediska skeletovitosti jde o půdu bezskeletovitou, s příměsí nebo slabě skeletovitou, z hlediska hloubky půdy o půdu hlubokou (více než 60 cm) nebo středně hlubokou (30-60 cm).

V souladu s ustanovením zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byla na příslušný orgán státní správy podána žádost o vynětí ploch nezbytných pro realizaci stavby ze zemědělského půdního fondu. Souhlas k trvalému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu pro uvedený projekt zatím nebyl vydán. Na jednotlivých pozemcích bude před realizací stavby z plochy trvalého záboru půdy provedena skrývka kulturních vrstev půdy - ornice. Skrytá ornice pak bude využita v rámci úprav areálu a na dalších pozemcích.

#### **D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje:**

V rámci areálu Autocentra Car Oil ani v nejbližším okolí se nenachází žádné vybrané naleziště paleontologických nálezů, geomorfologických ani geologických jevů. Výrobní závod není rovněž situován v chráněném ložiskovém území. Na pozemku výstavby Autocentra Car Oil není evidována žádná stará ekologická zátěž.

#### **D.I.6. Vliv na faunu, flóru a ekosystémy:**

Samotné místo, na kterém budou probíhat stavební práce související s realizací projektu je tvořeno zejména zatravněnými pozemky. Na pozemcích dominuje porost pýru plazivého (*Agropyron repens*), což svědčí o tom, že zde dříve bylo pole, které je již delší dobu neobdělávané. Významnější zeleň se na pozemku nachází v jeho severovýchodní části. Zde se v blízkosti místní komunikace nalézá několik vzrostlých jedinců vrby bílé (*Salix alba*), hlohu obecného (*Crataegus laevigata*), olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a Lípy malolisté (*Tilia Cordata*). V okolí vodoteče protékající pozemkem je to pak náletová zeleň v níž dominuje olše lepkavá (*Alnus glutinosa*). V rámci realizace projektu bude stávající zeleň na pozemku odstraněna a nahrazena sadovými úpravami areálu. U vzrostlých dřevin, které bude nutno v rámci realizace projektu vykácet, bude provedena jejich inventarizace a v souladu s ustanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny bude na příslušný orgán státní správy podána žádost o povolení ke kácení.

##### *NATURA 2000*

Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v Evropské soustavě chráněných území přírody NATURA 2000. Nejbližší územím soustavy NATURA 2000 jsou Evropsky významná lokalita Beskydy č. CZ0724089 a Ptačí oblast Beskydy nacházející se ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

##### *ÚSES*

Záměr bude realizován na ploše, která není součástí územního systému ekologické stability (ÚSES).

##### *Zvláště chráněná území přírody*

Samotné Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v žádném zvláště chráněném území přírody ani jeho ochranném pásmu. Nejbližším zvláště chráněným územím přírody je velkoplošné chráněné území přírody – CHKO Beskydy, nacházející se od plánovaného areálu autocentra ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

### **D.I.7. Vlivy na krajinu:**

Z hlediska krajinného rázu lze samotnou lokalitu výstavby klasifikovat jako krajinu pozměněnou lidskou činností. Samotný záměr, který bude realizován v blízkosti tranzitní komunikace E75, nebude představovat významný zásah do krajiny.

### **D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky:**

V zájmovém území pro realizaci projektu výstavby Autocentra Car Oil se nenacházejí žádné architektonické památky. Lokalita není situována v oblasti přímého střetu s historickými památkami, kulturními nebo archeologickými památkami.

## **2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Z hodnocení vlivu projektu Autocentrum Car Oil na jednotlivé složky životního prostředí vyplývá, že stavba nebude mít významný vliv na ovzduší, vody ani hlukové charakteristiky okolí, které by znamenaly významné vlivy na obyvatelstvo.

## **3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

Realizace záměru výstavby Autocentra Car Oil nebude představovat vlivy přesahující státní hranice.

## **4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

### ***Ovzduší a klima***

1. Při realizaci zemních prací při suchých a větrných dnech bude prováděno skrápění povrchů pro snížení úletů prachu.
2. Lakovna instalovaná v rámci areálu bude pracovat výhradně s moderními ve vodě rozpustnými lakovacími systémy (s průměrným obsahem těkavých organických látek okolo 8,5%)
3. Každá ze dvou navržených lakovacích kabin v lakovně bude vybavena vlastním systémem odsávání a filtrace (2x kapsové předfiltry k motoru – standart EU 3, celopodlahové filtry (EU2/3) – PA Grün 2 s, celoplošné samozhášecí stropní filtry (EU 5)).
4. Pro sušení bude každá z lakovacích kabin vybavena klapkou pro recirkulaci vzduchu při režimu sušení. Při sušení tak do ovzduší odchází jen cca 10-15% znečištěné vzdušiny.
5. Čerpací stanice pohonných hmot bude jak v oblasti příjmu tak v oblasti výdeje vybavena zařízením pro zpětnou rekuperaci par.

### ***Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky***

1. Hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 hod do 21.00 hod.
2. Stavební práce nebudou prováděny v noční době
2. Hluk ze vzduchotechnických zařízení nesmí vykazovat přítomnost tónové složky
3. Objekty myček, STK, servisů a lakovny budou provozovány pouze v denní době
4. Výplně okenních otvorů v hotelových pokojích budou osazeny okny třídy zvukové izolace TZI 3, o neprůzvučnosti min 32 dB.

### ***Povrchové a podzemní vody***

1. Dešťové vody z pojezděných ploch kamionové a osobní dopravy, včetně parkovišť a přilehlých zpevněných ploch (v okolí stojanů PHM) budou předčištěny na odlučovači ropných látek s garantovanými výstupní koncentrace ropných látek do 0,2 mg/l (NEL).
2. Splaškové odpadní vody budou čištěny na mechanicko biologické čistírně odpadních vod s účinností čištění podle BSK<sub>5</sub> 90 -95 %.
3. Odpadní vody z jídelny multifunkční budovy budou do splaškové kanalizace napojeny přes lapač tuku.

4. Technologické odpadní vody z myček TIR a osobních automobilů budou čištěny na technologických myčkách, které budou součástí myček.
5. Veškeré vody vznikající v areálu budou po vyčištění svedeny do projektované retenční nádrže o užitém objemu 252 m<sup>3</sup>. Z retenční nádrže budou vody přečerpávány ponornými čerpadly do bezejmenného vodního toku v množství maximálně 10,6 l/s, které odpovídá hodnotě odtoku povrchových vod ze stávajícího zájmového území.
6. Závadné látky s výjimkou ČS PHM budou v areálu autocentra skladovány v originálních obalech. Kapalné látky budou přitom umístěny na zachytných vanách dimenzovaných minimálně na objem největší skladované nádoby.
7. V areálu budou dostupné havarijní soupravy pro likvidaci případné havárie látek závadných vodám.
8. Podzemní skladovací nádrže u ČS PHM pro naftu (2x100 m<sup>3</sup>) a pro benzín (1x60m<sup>3</sup>) budou v dvouplášťovém provedení s detekcí úniku.
9. Manipulační plocha u stáčení u ČS PHM bude zakrytá, přičemž případné úkapy z této plochy budou svedeny do nádrže na úkapy o objemu 5m<sup>3</sup>, která je vyčleněna jako komora v rámci menší nádrže pro benzín.
10. Součástí technologického zařízení podzemních nádrží u ČS PHM bude signalizace a měření stavu hladin pohonných hmot v nádržích a ochrana proti přeplnění nádrží (při stáčení pohonných hmot z autocisterny).

#### **Půda**

1. Na pozemcích určených k realizaci záměru výstavby autocentra bude před realizací stavby z plochy trvalého záboru půdy provedena skrývka kulturních vrstev půdy - ornice. Skrytá ornice bude využita v rámci areálu pro sadové úpravy a u sousedních pozemků.
2. Před započítáním prací provede investor zřetelné vyznačení hranic území, v němž bude provedena skrývka ornice tak, aby nedocházelo k neoprávněnému záboru zemědělského půdního fondu.
3. O činnostech související se skrývkou, přemístěním, rozprostřením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy provede stavebník zápisy ve stavební deníku.

#### **Horninové prostředí a přírodní zdroje**

Není navrhováno žádné opatření.

#### **Fauna, flóra a ekosystémy**

1. U vzrostlých dřevin, které bude nutno v rámci realizace projektu vykácet, bude provedena jejich inventarizace a v souladu s ustanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny bude na příslušný orgán státní správy podána žádost o povolení ke kácení.

#### **Krajina**

Není navrhováno žádné opatření.

#### **Hmotný majetek a kulturní památky**

Není navrhováno žádné opatření.

## 5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Posouzení vlivu projektované stavby na jednotlivé složky životního prostředí bylo provedeno na základě projektové dokumentace a odborných znalostí. Popis současného stavu životního prostředí byl proveden na základě informací získaných z internetu, odborných databází a publikací. K zjištění situace na lokalitě bylo provedeno v zájmovém území místní šetření.

Hodnoty získané matematickým modelováním v rámci rozptylové studie jsou, i přes podstatné přiblížení se skutečnému stavu, pouze vyhodnocením odborného odhadu doplňkové imisní zátěže dané lokality. Do výpočtu rozptylové studie vstupuje řada nejistot, které mohou ovlivnit výsledky výpočtu matematického modelu. Jelikož metodika Symos97 není primárně určena pro výpočet koncentrací pod úrovní střech budov, mohou být ve studii uváděné doplňkové imisní koncentrace zatíženy chybou způsobenou deformací proudění v zastavěné oblasti. Nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50%.

Při výpočtu obou výpočtových stavů v rámci rozptylové studie se vycházelo z provozu po všech komunikacích v době dopravní špičky, která na nich nastane v součtu s maximální sekundární prašností (suché období). Navíc ve výhledovém stavu se předpokládá v souběhu s touto dopravní špičkou plný provoz všech bodových zdrojů (technologických i spalovacích) na plný výkon. Ve skutečnosti k tomu pravděpodobně bude docházet jen velmi zřídka nebo vůbec. To pak znamená, že skutečné hodnoty doplňkové imisní zátěže budou pravděpodobně nižší než ve studii uváděné údaje. Cílem rozptylové studie bylo modelovat rozložení imisní zátěže posuzované lokality z konkrétních zdrojů. Do výsledných hodnot jsou zahrnuty vlivy dálkového přenosu imisí ze vzdálených významných zdrojů a další možné zdroje emisí formou imisního pozadí získaného z měřicí stanice kvality ovzduší.

Pro hodnoty získané matematickým modelováním v rámci hlukové studie lze konstatovat, že kalibrace programového vybavení HLUK + pro stacionární zdroje byla provedena v červenci 2007. Rozdíl výpočtu a naměřené hodnoty byl -1.3 dB v porovnání s naměřenou hodnotou. Kalibrace pro dopravní hluk byla provedena v květnu 2007. Rozdíl výpočtu a naměřené hodnoty byl +1.2 dB v porovnání s naměřenou hodnotou. V daném případě je současně hodnocen hluk ze stacionárních zdrojů a hluk dopravní (doprava po účelových komunikacích). Použité programové vybavení HLUK+, v. 7.16 má integrovanou novelu metodiky pro výpočet dopravního hluku, nehodnotí ovšem útlum hluku vlastnostmi prostředí. Odchylku výpočtu lze očekávat v intervalu <-1.9; +1.9>.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)**

Záměr realizace Autocentra Car Oil v Bystřici nad Olší je předložen k posouzení v jedné variantě dispozičního a technického řešení. V projektu se neuvažuje s variantami umístění stavby, technologického a technického řešení, ani není řešeno variantně zastavovací řešení. Záměr je tedy předkládán jako konečný a dostupné projektové podklady byly předloženy na dané úrovni projektové připravenosti jako konečné.

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Celková situace je přílohou oznámení.



## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměrem investora a cílem posuzovaného záměru Autocentrum Car Oil je výstavba autocentra poskytující ucelené služby z pohledu zabezpečení komplexních služeb motoristům jako jsou parkování na odstavných parkovištích, restaurace, servis osobních i nákladních vozidel, stanice technické kontroly, myčka, lakovna, čerpací stanice pohonných hmot. Tento program bude v areálu rozvržen do následujících ucelených bloků (A – G):

Budova A – Multifunkční budova

Budova B - Autobazar a prodejna náhradních dílů

Budova C – Opravna, servis a myčka TIR

Budova D – STK osobních automobilů, automatická a ruční myčka osobních aut

Budova E – Čerpací stanice pohonných hmot

Budova F – Autoservis osobních automobilů, pneuservis, lakovna a karosárna

Budova G – STK TIR

Celý areál budoucího Autocentra Car Oil se nachází na západním okraji obce Bystřice v těsné blízkosti hlavní rychlostní komunikace R11 spojující Třinec s Jablunkovem a dále se Slovenskem, kde takovýto areál v současné době především řidiči TIR postrádají. Stavba areálu je v souladu s územně plánovací dokumentací Územního plánu sídelního útvaru Třinec navržena v plochách P1 – areály průmyslové výroby, sklady a provozní areály.

Záměr bude realizován na ploše o celkové výměře 30.450 m<sup>2</sup>, z většiny na pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky s kódem BPEJ 72701. Uvedený kód BPEJ udává, že se jedná o pozemky nacházející se v mírně teplém, vlhkém regionu. Hlavní půdní jednotku představují kambizemě modální eubazické až mezobazické na pískovcích, drobách, kulmu, brdském kambriu, flyši, zrnitostně lehké nebo středně těžké lehčí, s různou skeletovitostí, půdy výsušné. Z hlediska sklonitosti se jedná o pozemky na úplné rovině nebo rovině, z hlediska expozice o pozemky se všesměrnou expozicí. Z hlediska skeletovitosti jde o půdu bezskeletovitou, s příměsí nebo slabě skeletovitou, z hlediska hloubky půdy o půdu hlubokou nebo středně hlubokou.

V souladu s ustanovením zákona o ochraně zemědělského půdního fondu byla na příslušný orgán státní správy podána žádost o vynětí ploch nezbytných pro realizaci stavby ze zemědělského půdního fondu. Souhlas k trvalému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu pro uvedený projekt zatím nebyl vydán. Na jednotlivých pozemcích bude před realizací stavby z plochy trvalého záboru půdy provedena skrývka kulturních vrstev půdy (ornice). Skrytá ornice pak bude využita v rámci úprav areálu a na dalších pozemcích.

Pro posouzení vlivu provozu nového Autocentra Car Oil na kvalitu ovzduší byla vypracována rozptylová studie. Hodnoceny byly charakteristické škodliviny související s provozem nového Autocentra Car Oil. Jedná se o oxidu dusičitý, suspendované částice frakce PM10, benzen, benzo(a)pyren a TOC a ethylbenzen. Na základě výsledků provedené rozptylové studie lze konstatovat, že stavba Autocentra Car Oil nezpůsobí výrazné změny z pohledu imisní zátěže vlivem sledovaných látek. Z pohledu imisní zátěže vlivem všech sledovaných látek se jedná pouze o nízké poměrné navýšení imisního pozadí, které tvoří celkovou imisní zátěž lokality. Z pohledu benzo(a)pyrenu pak může způsobit mírné zlepšení imisní zátěže v lokalitě. Porovnáním hodnot vypočtených doplňkových imisních koncentrací s imisními limity lze předpokládat, že doplňková imisní zátěž trvale obydlených oblastí posuzované lokality vyvolaná vlivem provozu posuzovaného záměru není příliš významná a nezpůsobí překračování imisních limitů nebo mezních koncentrací pro sledované látky. Imisní limity pro suspendované částice frakce PM10 a benzo(a)pyren jsou překročeny již v současné době, ale příspěvek nových hodnocených zdrojů bude minimální, prakticky zanedbatelný.

Pro posouzení vlivu hluku z provozu nového Autocentra Car Oil na akustické charakteristiky okolního prostředí byla zpracována hluková studie. Z výsledků vyplývá, že v období výstavby areálu nedojde k překročení hygienického limitu pro hluk ze stacionárních zdrojů. Rovněž v období provozu

autocentra bude u stávajících staveb ekvivalentní hladina akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v denní i noční době podlimitní. U hotelových pokojů v administrativním bloku lze předpokládat překročení hygienického limitu. Tento stav způsobí noční provoz kamionů na komunikacích v areálu a odstavných plochách. Vzhledem k prostorovým možnostem, které vylučují aplikaci primárních protihlukových opatření je nutno doporučit, aby výplně okenních otvorů v hotelových pokojích byly osazeny okny třídy zvukové izolace TZI 3.

Projekt realizace Autocentra Car Oil vyžaduje nově potřebu vody pitné pro sociální zázemí budov autocentra a vody technologické pro objekty myčky TIR a myčky osobních automobilů. Zdrojem veškeré vody pro areál autocentra bude veřejný vodovodní řad.

V rámci areálu Autocentra Car Oil budou vznikat dešťové vody, splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody. Jednotlivé druhy vznikajících odpadních vod budou v rámci areálu předčištěny. Dešťové vody z pojížděných ploch kamionové a osobní dopravy, včetně parkovišť a přilehlých zpevněných ploch (v okolí stojanů PHM) budou čištěny na odlučovači ropných látek, splaškové odpadní vody na mechanicko-biologické čistírně odpadních vod a technologické vody z myčky osobních aut a myčky TIR vždy na technologické čistírně odpadních vod, jež bude součástí myčky. Následně budou veškeré vody svedeny do projektované retenční nádrže o užitém objemu 252 m<sup>3</sup>. Z retenční nádrže budou vody přečerpávány ponornými čerpadly do bezejmenného vodního toku (ID 204 980 000 300), který pramení na severní hranici areálu Autocentra Car Oil v blízkosti areálu Správy silnic Moravskoslezského kraje. Tento tok se vlévá do řeky Olše a v současnosti odvodňuje území plánovaného autocentra. Přípustné množství vypouštěné vody z retenční nádrže odpovídá hodnotě odtoku povrchových vod ze stávajícího zájmového území, tedy 10,6 l/s. Zbytek bude nutné v retenční nádrži akumulovat a postupně vypouštět.

Areál Autocentra Car Oil není lokalizován v záplavovém území, neleží v ochranném pásmu vodního zdroje, ani se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod

Vzhledem k navrženému použití látek a technologií lze jako riziko označit požár a únik látek závadných vodám. Pro minimalizaci rizika výbuchu a požáru je stavba projektována s ohledem na požární rizika vyplývající z jejího charakteru a respektuje požadavky norem v oboru požární bezpečnosti staveb. Pro zabezpečení povrchových vod proti úniku závadných látek je stavba zabezpečena technickými a organizačními opatřeními.

V rámci areálu Autocentra Car Oil ani v nejbližším okolí se nenachází žádné vybrané naleziště paleontologických nálezů, geomorfologických ani geologických jevů. Výrobní závod není rovněž situován v chráněném ložiskovém území. Na pozemku výstavby Autocentra Car Oil není evidována žádná stará ekologická zátěž.

Místo, na kterém budou probíhat stavební práce související s realizací projektu, je tvořeno zejména zatravněnými pozemky. Na pozemcích dominuje porost pýru plazivého (*Agropyron repens*), což svědčí o tom, že zde dříve bylo pole, které je již delší dobu neobdělávané. Významnější zeleň se na pozemku nachází v jeho severovýchodní části. Zde se v blízkosti místní komunikace nalézá několik vzrostlých jedinců vrby bílé (*Salix alba*), hlohu obecného (*Crataegus laevigata*), olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a Lípy malolisté (*Tilia Cordata*). V okolí vodoteče protékající pozemkem je to pak náletová zeleň v níž dominuje olše lepkavá (*Alnus glutinosa*). V rámci realizace projektu bude stávající zeleň na pozemku odstraněna a nahrazena sadovými úpravami areálu. U vzrostlých dřevin, které bude nutno v rámci realizace projektu vykácet, bude provedena jejich inventarizace a v souladu s ustanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny bude na příslušný orgán státní správy podána žádost o povolení ke kácení.

Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v Evropské soustavě chráněných území přírody NATURA 2000. Nejbližší územím soustavy NATURA 2000 jsou Evropsky významná lokalita Beskydy č. CZ0724089 a Ptačí oblast Beskydy nacházející se ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

Samotné Autocentrum Car Oil ani jeho nejbližší okolí se nenachází v žádném zvláště chráněném území přírody ani jeho ochranném pásmu. Nejbližším zvláště chráněným územím přírody je velkoplošné chráněné území přírody – CHKO Beskydy, nacházející se od plánovaného areálu autocentra ve vzdálenosti cca 2,3 km jihozápadním směrem.

Záměr bude realizován na ploše, která není součástí územního systému ekologické stability (ÚSES).

Z hlediska krajinného rázu lze samotnou lokalitu výstavby klasifikovat jako krajinu pozměněnou lidskou činností. Záměr autocentra, který bude realizován v blízkosti tranzitní komunikace E75, nebude představovat významný zásah do krajiny.

V zájmovém území pro realizaci projektu výstavby Autocentra Car Oil se nenacházejí žádné architektonické památky. Lokalita není situována v oblasti přímého střetu s historickými památkami, kulturními nebo archeologickými památkami.

Z hodnocení vlivu projektu Autocentrum Car Oil na jednotlivé složky životního prostředí vyplývá, že stavba nebude mít významný vliv na ovzduší, vody ani hlukové charakteristiky okolí, které by znamenaly významné vlivy na obyvatelstvo.

Realizace záměru výstavby Autocentra Car Oil nebude představovat vlivy přesahující státní hranice.

## H. PŘÍLOHA

- Příloha č. 1      Mapa širšího území
- Příloha č. 2      Dispoziční řešení autocentra
- Příloha č. 3      Rozptylová studie
- Příloha č. 4      Hluková studie
- Příloha č. 5      Stanovisko orgánu ochrany přírody z hlediska vlivu na soustavu NATURA 2000
- Příloha č. 6      Vyjádření z hlediska Územního plánu

Datum zpracování oznámení:    červenec 2008

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení:

Mgr. Alan Kašpar

E-expert, spol. s r.o.

Poděbradova 24, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

tel: 725684999, e-mail: kaspar@e-expert.eu

Autorizace ke zpracování dokumentací, posudků a oznámení dle zákona č.100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí MŽP ČR č.j. 10645/1333OPVŽP/98 ze dne 16.9.1998. Autorizace byla prodloužena Rozhodnutím o prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 35526/ENV/06 vydaným Ministerstvem životního prostředí dne 29.5.2006..

Jméno, příjmení, bydliště a telefon osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Vladimír Lollek (rozptylová studie)

E-expert, spol. s r.o.

Poděbradova 24, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

tel: 776551709, e-mail: lollek@e-expert.eu

Ing. Jiří Výtisk (rozptylová studie)

E-expert, spol. s r.o.

Poděbradova 24, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

tel: 596124070, e-mail: vytisk@e-expert.eu

RNDr. Vladimír Suk (hluková studie)

Konečného 1782/13

Slezská Ostrava

E-mail: vladimir.suk@worldonline.cz

Podpis zpracovatele oznámení: