

Vladimír LAPČÍK*

POSUZOVÁNÍ VLIVŮ STAVEB V OBLASTI ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

THE ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT IN THE FIELD OF WASTE MANAGEMENT PREMISES

Abstrakt

Stavby pro nakládání s odpady hrají důležitou roli v oblasti ochrany životního prostředí. Od roku 1990 bylo realizováno v České republice velké množství těchto staveb. Zpočátku se jednalo především o skládky, spalovny odpadů a třídící linky odpadů. Většina těchto staveb byla posouzena podle dříve platného zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V současnosti jsou velmi často v oblasti odpadového hospodářství posuzovány dekontaminační plochy, logistická centra pro nakládání s odpady, sklady nebezpečných odpadů (velmi často nízkokapacitní) a autovrakoviště. Uvedené záměry z oblasti odpadového hospodářství musí být nyní posouzeny v plném rozsahu ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Příspěvek uvádí zkušenosti s posuzováním vlivů nízkokapacitního skladu nebezpečných odpadů a autovrakoviště na životní prostředí. Jsou uvedeny podmínky, které je nutno v jednotlivých oblastech splnit, aby byly omezeny, případně vyloučeny nepříznivé vlivy uvedených staveb na životní prostředí.

Abstract

Waste management premises are very important in domain of protection of environment. Many premises of waste management have been realized in the Czech Republic since 1990. Initially above all waste depots, waste incinerators and waste sorting lines were concerned. Most premises of this kind have been assessed in compliance with the previously valid Act N° 244/1992 Coll. on environmental impact assessment. At present decontamination areas, logistic centres for waste disposal, hazardous waste depots (very frequently the low-capacity ones) and car cemeteries have been assessed very often. Plans of the last-mentioned waste management premises shall be now in full extent assessed pursuant to the environmental impact assessment Act N° 100/2001 Coll. By the present paper experience of assessing effects of low-capacity hazardous waste depot as well as of a car cemetery on environment are discussed. The final part of paper deals with prerequisites, which it is necessary to fulfil in particular domains so as to reduce, or eventually to eliminate unfavourable effects of the above-mentioned waste management premises on environment.

Key words: environmental impact assessment process, hazardous waste storage, car wreck processing.

Úvod

Krajské koncepce hospodaření s odpady byly v České republice zpracovávány v období let 2000 až 2002 jako základní programové dokumenty oboru v kraji (některé kraje dokončovaly své koncepce ještě v prvních měsících roku 2003). Vláda České republiky vyhlásila svým nařízením č. 197/2003 Sb. ze dne 4.6.2003 Plán odpadového hospodářství České republiky, čímž se cíle závazné části tohoto plánu staly

* Doc., Ing., CSc., HGF VŠB-TU Ostrava, 17. listopadu 15, 708 33 Ostrava – Poruba, e-mail: vladimir.lapcik@vsb.cz

povinnými pro plány odpadového hospodářství krajů. Nově navrhované stavby v oblasti odpadového hospodářství by tedy měly korespondovat s cíli, uvedenými v plánech odpadového hospodářství krajů.

Mezi stavbami z oblasti odpadového hospodářství hrály v nedávné době dominantní roli skládky a spalovny odpadů. Byly však posuzovány i jiné akce, např. třídící linky odpadů. Většina těchto staveb byla posouzena podle dříve platného zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V současnosti jsou velmi často v oblasti odpadového hospodářství posuzovány dekontaminační plochy, logistická centra pro nakládání s odpady, sklady nebezpečných odpadů (velmi často nízkokapacitní) a autovrakoviště. Uvedené záměry z oblasti odpadového hospodářství musí být ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), posuzovány vždy nebo podléhají zjišťovacímu řízení.

Příloha č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. uvádí v kategorii **I** (*záměry vždy podléhající posouzení*) v oblasti odpadového hospodářství následující záměry:

- Bod 10.1. Zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady (záměr je v kompetenci Ministerstva životního prostředí - MŽP),
- Bod 10.2. Zařízení pro nakládání s ostatními odpady s kapacitou nad 30 000 t/rok (MŽP).

Příloha č. 1 zákona uvádí v kategorii **II** (*záměry vyžadující zjišťovací řízení*) v oblasti odpadového hospodářství následující záměry:

- Bod 2.10. Zneškodňování odpadů ukládáním do přírodních nebo umělých horninových struktur a prostor (záměr je v kompetenci krajských úřadů - KÚ),
- Bod 10.1. Zařízení pro nakládání s ostatními odpady s kapacitou 1 000 až 30 000 t/rok (KÚ).

V případě výstavby skladů nebezpečných odpadů a autovrakovišť je nutno konstatovat, že tyto záměry naplňují dikci bodu 10.1 (zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady), kategorie I, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměry kategorie I vždy podléhají posouzení. Proto výstavba každého skladu nebezpečných odpadů (byť nízkokapacitního) a autovrakoviště musí být dle současné právní úpravy v plném rozsahu posouzena bez ohledu na velikost skladu nebezpečných odpadů či vrakoviště bez možnosti využití zkráceného postupu (záměry kategorie II vyžadující zjišťovací řízení).

Podívejme se nyní, jak je možno shrnout konkrétní zkušenosti s posuzováním vlivů některých druhů staveb v oblasti odpadového hospodářství na životní prostředí.

Skldy nebezpečných odpadů (nízkokapacitní)

Nízkokapacitní sklady nebezpečných odpadů bývají umístěny většinou v bývalých garážích, výrobních halách či skladech lehkých topných olejů - toto je případ skladu nebezpečných odpadů, který má být umístěn v místě bývalého skladu LTO v oploceném areálu ČSAD Karviná, a.s., Bohumínská ul. 1876/2 [3]. V době posuzování vlivů na životní prostředí ještě nebyly dvě nádoby (po 25 000 litrech) na LTO demontovány. Stávající prostory skladu byly upraveny a izolovány (pro skladování LTO) včetně provedení podlahy jako spádované izolované vany, snížené oproti venkovnímu terénu, aby nedošlo k jeho případné kontaminaci. Prostor byl vybaven kanálem a bezodtokovou jímkou. Nedaleko dotčené lokality se nachází zátopové území řeky Olše, i když samotná lokalita areálu ČSAD Karviná, a.s. není inundačním územím pro stoletou vodu. Je ovšem problematické odhadnout, jak by se situace vyvinula při výskytu více než stoleté vody v dané oblasti. V takovém případě by však patrně bylo větším problémem umístění čerpací stanice pohonných hmot v areálu závodu ČSAD Karviná, a.s., než přítomnost skladu odpadů, byť nebezpečných.

Kapacita skladu odpadů je předpokládána ve výši 2,5 tuny všech druhů odpadů. Odvoz odpadů má být prováděn 1x měsíčně, častěji pouze v případě potřeby. Proti zcizení odpadu bude sklad zabezpečen uzamykatelnými dveřmi, ostraha bude každé dvě hodiny kontrolovat neporušenost zámek. Průběžná evidence odpadů má být vedena v elektronické podobě formou programu firmy Inisoft a splňuje požadavky na vedení evidence odpadů dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, a vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Sběr a výkup odpadů bude prováděn od právnických osob a od osob fyzických s oprávněním podnikat. Odpad by měl představovat cca 30 % a odpad z vlastní produkce ČSAD Karviná, a.s. cca 70 % z celkového množství odpadu.

Ve skladu má být odpad umístěn do odpovídajícího shromažďovacího prostředku. Většina odpadů má být shromažďována do ocelových sudů s víkem a do hrubostěnných plastových pytlů (shromažďovací prostředky je však vždy nutno specifikovat pro všechny druhy odpadů). Shromažďovací prostředky mají být umístěny v ocelových nepropustných vaničkách s ocelovými rošty. Manipulace s odpadem bude prováděna

pomocí ručního paletového vozíku a vysokozdvizného motorového vozíku. Pro případ nenadálé situace (např. prasknutí pytle) bude sklad vybaven náhradními obaly v počtu 10 kusů a dostatečným množstvím sorbentu pro záchyt znečištění. Za ukládání a skladování odpadů bude investorem určena zodpovědná osoba.

Odvoz a samotné odstraňování odpadů bude zajišťovat autorizovaná firma. Smlouvy a potřebné doklady od firmy by měl investor zajistit do doby kolaudace stavby.

Větrání prostoru skladu je navrženo přirozeným způsobem s trojnásobnou výměnou vzduchu, doplněnou o nucené místní větrání pomocí odtahového ventilátoru. Vzhledem k možným vyšším hmotnostním tokům znečišťujících látek bude vhodné zvážit přímé větrání skladu odpadů do vnějšího prostředí. Tuto problematiku bude nutno řešit spolu s posouzením problematiky fugitivních emisí (fugitivní emise – vnášení znečišťujících látek do životního prostředí, kdy nelze měřením určit všechny veličiny nutné k výpočtu hmotnostního toku; tento pojem zahrnuje zejména emise znečišťujících látek uvolňované do atmosféry okny, dveřmi, netěsnostmi rozvodů a armatur atd.).

Lze konstatovat, že navrženou technologii skladování odpadů je možno hodnotit z environmentálního i technického hlediska kladně. Řešení odpovídá současnému stavu technického pokroku a je ho možno doporučit k realizaci.

Stavba nízkokapacitního skladu nebezpečných odpadů nepředstavuje záměr velkého rozsahu. Představuje však záměr, který by mohl mít potenciálně značný vliv na životní prostředí. Je proto nutno dokonalým technickým a technologickým řešením eliminovat možné negativní vlivy této akce na životní prostředí na minimum, a to i v období výstavby.

Pro omezení, případně vyloučení nepříznivých vlivů stavby **nízkokapacitního skladu nebezpečných odpadů** v areálu ČSAD Karviná, a.s. na životní prostředí bude tedy nutno **splnit specifické podmínky**, které je možno v jednotlivých oblastech shrnout následovně [3]:

Půda a vody

Jak je uvedeno výše, v době posuzování vlivů na životní prostředí nebyly ještě dvě nádoby (po 25 000 litrech) na LTO demontovány. Bude tedy nutno zajistit demontáž stávajících nádob na LTO tak, aby nedošlo ke kontaminaci půdy či podzemní vody zbytkovým obsahem lehkých topných olejů. Kontaminovanou zeminu, která by mohla vzniknout v souvislosti s demontáží nádrží na LTO, bude nutno odstranit odpovídajícím způsobem (dekontaminace či uložení na skládce příslušné skupiny). Bude nutno zajistit, aby bylo zpracováno autorizovanou osobou posouzení, které zhodnotí těsnost stávající bezodtokové jímky (prostor skladu je vybaven kanálem a bezodtokovou jímkou). Dále bude nutno zajistit, aby podlahy skladu nebezpečných odpadů byly opatřeny polystyrénovým nátěrem.

Přestože posuzovaná lokalita není inundačním územím pro stoletou vodu, bude vhodné zpracovat posouzení situace na lokalitě při výskytu více než stoleté vody v dané oblasti. Příslušný vodoprávní úřad bude nutno požádat o vyjádření k realizaci skladu nebezpečných odpadů.

Emisně-imisní situace

Po uvedení skladu do provozu bude nutno zajistit provedení měření úrovně škodlivin ve vzdušné odtahované z prostoru skladu odpadů ventilátorem.

Poté bude nutno zajistit zpracování odborného posudku ve smyslu § 15 odst. 1 písm. d) zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), který zhodnotí přímé větrání skladu odpadů do vnějšího prostředí a problematiku fugitivních emisí. V odůvodněném případě bude nutno navrhnout instalaci odpovídajícího odlučovacího zařízení na odtah větrání ze skladu odpadů.

Období výstavby, resp. rekonstrukce stávajícího objektu

V období výstavby, resp. rekonstrukce stávajícího skladu LTO na sklad nebezpečných odpadů bude nutno zajistit snížení hlučnosti na minimum vhodným rozmístěním mechanizace a zařízení na staveništi, optimálním časovým nasazením strojů a kontrolou technického stavu strojů a mechanizace.

Období provozu skladu nebezpečných odpadů

Je nutno zdůraznit, že nebude možno připustit uložení jiného odpadu, než pro jaký je sklad nebezpečných odpadů navržen. V této souvislosti bude veden provozní deník, kde budou přesně evidovány odpady přijaté do skladu.

Při dopravě nebezpečných odpadů nebude možno připustit vedení trasy pásmy hygienické ochrany vodních zdrojů.

Ještě v přípravném období bude nutno specifikovat shromažďovací prostředky pro všechny druhy odpadů, které bude možno ve skladu potenciálně uložit. Rovněž bude nutno zpracovat pro provoz skladu nebezpečných odpadů provozní řád (musí obsahovat přesný seznam odpadů, které budou ve skladu nebezpečných odpadů ukládány), požární a havarijný plán. Smlouvami (nebo smlouvami o smlouvě budoucí) s potenciálními odběrateli bude dále nutno doložit způsoby odstraňování odpadů uložených ve skladu.

K **variantnímu řešení** je možno v daném případě uvést následující:

Investor, kterým je ČSAD Karviná, a.s., nedisponuje jiným vhodným objektem a pozemkem, tzn. že realizace stavby na jiné lokalitě není reálná. Navíc je nutno vzít v úvahu, že sklad bude sloužit převážně k uskladnění odpadů z vlastní produkce ČSAD Karviná, a.s. Vzhledem k těmto skutečnostem lze akceptovat, že umístění skladu odpadů nebylo řešeno **variantně z geografického hlediska. Technologické varianty** nebyly rovněž posuzovány. Vzhledem k tomu, že se jedná o objekt, jehož výstavba nezahrnuje speciální technologie, které je možno řešit variantně, lze tento přístup rovněž akceptovat.

Autovrakoviště

Základním dokumentem, který upravuje nakládání s autovraky v Evropské unii, je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností z 18.9.2000 a její dodatky vydané formou Rozhodnutí Komise Evropských společenství v roce 2002. Tento předpis Evropského společenství je transformován do českých právních předpisů formou změny zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., změnou jeho prováděcího předpisu, kterým je vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, a dále dílčí změnou zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Pro plnou harmonizaci s uvedenými předpisy ES byly provedeny změny týkající se zejména povinností osob oprávněných ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků nakládat s autovraky vzniklými z vozidel kategorie M1 a N1 tak, aby bylo dosaženo směnicí ES stanovených kvót pro opětovné využití a materiálové využití demontovaných částí autovraků.

Pro vlastní implementaci, resp. zavedení do praxe, požadavků novely zákona o odpadech bude sloužit tzv. Realizační program ČR pro autovraky. Jeho zpracování zabezpečuje a koordinuje MŽP a to na základě přílohy k již zmíněnému nařízení vlády č. 197/2003 Sb., o Plánu odpadového hospodářství.

Menší autovrakoviště jsou většinou budována s kapacitou cca 100 kusů „čistých“ vraků a 3 až 5 kusů vraků s náplněmi. Součástí většiny takovýchto autovrakovišť jsou i výkupny druhotných surovin. Celková plocha areálu (oplocená) bývá většinou v rozsahu 2 000 m². V obdobném plošném rozsahu je i posuzované autovrakoviště v Uherském Brodě, které má být vybudováno v jižní části města v lokalitě Bajovec nedaleko obchvatu (silnice I/50) na soutoku řeky Olšavy a Mlýnského potoka [4].

Počet návštěvníků je předpokládán ve výši asi 20 až 30 denně. Je předpokládán příjezd cca 25 osobních vozidel zákazníků denně a jednoho nákladního vozidla pro odvoz odpadů týdně.

Autovrakoviště bude realizováno v několika etapách, přičemž už 1. etapa výstavby má zabezpečit vybudování veškerých nutných objektů pro zahájení provozu (sklad nebezpečných odpadů, přístřešky, zpevněné plochy izolované, zpevněné plochy ostatní, částečně zpevněné příjezdové a odstavné plochy, oplocení, vjezdy, parkoviště atd.). V dalších etapách výstavby bude řešeno dobudování provozního zázemí (dílny, šatny apod.), příp. ochranných zdí.

V areálu nového autovrakoviště v Uherském Brodě bude provozována i výkupna druhotných surovin. Pro výkupnu nebudou většinou realizovány žádné stavební objekty. Pouze se umístí váha a kontejnery pro sběr barevných kovů. Pozn.: Posouzení záměru výstavby autovrakoviště (nakládání s nebezpečnými odpady) se přímo netýká výkupny druhotných surovin.

Zpevněné izolované plochy budou z finančních důvodů budovány rovněž postupně v několika etapách. Je však nutno poznamenat, že v cílovém stavu by měla být realizována nepropustná úprava plochy celého prostoru, ve kterém budou umístěny automobilové vraky, zakončená odlučovačem vhodným pro parkovací plochy. Odlučovač ropných látek včetně sběrného potrubí je nutno realizovat již v první etapě výstavby (odlučovač i kanalizaci je nutno dimenzovat tak, aby tato zařízení bylo možno využít bez podstatných úprav při nepropustné úpravě plochy celého prostoru pro ukládání autovraků).



Obr. 1: Pohled na posuzovanou lokalitu od severovýchodu. Vlevo je vidět část obchvatu města Uherský Brod (silnice I/50), v popředí je vidět návoz stavebního odpadu na dotčené lokalitě, v pozadí obytný dům č.p. 449.

Areál posuzovaného autovrakoviště bude tedy sloužit pro výkup autovraků, resp. pro sběr druhotných surovin. Autovraky musí být přijímány tak, aby je bylo možno ihned umístit pod přístřešek na izolovanou zpevněnou plochu. Přístřešky bývají dimenzovány pro umístění 1 až 5 autovraků najednou. Autovraky nesmí být dočasně uloženy na ostatních plochách (vodohospodářsky nezabezpečených) v areálu autovrakoviště před úpravou, tj. odstraněním nebezpečných vlastností (je nutno podrobně zpracovat v provozním řádu autovrakoviště).

Nebezpečné látky a nebezpečné díly se z autovraků odeberou v zastřešeném objektu (je nutno dodržovat předepsaný postup při demontáži autovraků podle § 19 a přílohy č. 18 vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb.). Nebezpečné látky - nebezpečné odpady (např. baterie, nádrže, výbušné součásti - airbasy, motorová paliva, motorové a převodové oleje, oleje z hydrauliky, brzdové kapaliny, náplně klimatizačního systému, chladicí kapaliny, součásti obsahující rtuť atd.) je nutno uložit ve skladu nebezpečných odpadů. Nebezpečné díly – nebezpečné odpady (díly znečištěné ropnými látkami – motory, převodovky, příp. rozvodovky a další) je nutno demontovat a uložit např. do plechových van k tomu účelu vyrobených. Vany musí být rovněž uloženy na izolovanou zpevněnou plochu.

Kovové součásti autovraku, kontaminované ropnými látkami, je nutno uložit a chránit před povětrnostními vlivy ve skladech s nepropustnou podlahou, aby nedošlo k vymývání ropných látek působením dešťových vod.

Využitelné součásti (katalyzátory, kovové součásti obsahující měď, hliník, hořčík, dále pneumatiky, velké plastové součásti a sklo) budou z autovraku vyňaty a dále předány k recyklaci či k dalšímu využití - např. k odprodeji náhradních dílů zákazníkům.

Skladovací operace by měly být provedeny tak, aby nedošlo k poškození součástí obsahujících kapaliny nebo využitelných součástí a náhradních dílů.

Po výše uvedených operacích, provedených v rámci technologického postupu, bude zbytek autovraku (zbavený nebezpečných vlastností) umístěn na zpevněnou odstavňovou plochu, kde má být po určitý čas uložen, aby případní zákazníci měli možnost prohlídky a odkoupení náhradních dílů. Po odprodeji využitelných náhradních dílů bude torzo autovraku odvezeno odbornou firmou k zešrotování.

Kontejnery pro jednotlivé druhy odpadů je nutno umístit na zpevněných plochách volných prostranství. Všechny hořlavé odpady musí být skladovány odděleně ve skladu nebezpečných odpadů (každý odpad je nutno umístit do odpovídajícího shromažďovacího prostředku).

Součástí stavby nebude žádné trvalé technické ani technologické zařízení.

Pozemky pro výstavbu autovrakovišť je nutno ve většině případů vyjmout ze zemědělského půdního fondu. Většinou je rovněž nutno provést skrývku ornice v rozsahu odnímané půdy. V posuzovaném případě došlo k vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu již dříve. Rovněž skrývka ornice nebude provedena, neboť pozemek sloužil delší dobu ke skládkování stavebního odpadu (viz foto výše).

V mnoha případech je nutno realizovat opatření plynoucí z rizika zaplavení dotčené lokality blízkými vodotečemi (děje se tak většinou dosypáním a zvýšením nivelety na celé ploše areálu provozovny). Tato opatření budou realizována i v případě posuzované lokality Bajovec v Uherském Brodě, která se nachází na soutoku řeky Olšavy a Mlýnského potoka.

Posuzované autovrakoviště bude umístěno v dosahu obytné zástavby (dům č.p. 449 – viz foto). Bude proto nutno vyloučit práce v nočních hodinách, resp. od 22. hodiny večerní do 6. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků. Při zjištění zvýšené hladiny hluku ve vztahu k obytné zástavbě bude nutno provést měření hluku a v případě nutnosti realizovat protihluková opatření (přímo u obytných objektů nebo realizací protihlukové clony).

Odvoz a odstraňování odpadů zajišťují v drtivé většině případů specializované firmy. Smlouvy a potřebné doklady od firem by měl investor zajistit do doby kolaudace stavby autovrakoviště.

Vzhledem k charakteru odpadů, které mají být umístěny ve skladu nebezpečných odpadů autovrakoviště, nelze zcela vyloučit vznik emisí ze skladovaných odpadů. Tyto emise se mohou dostávat do vnějšího prostředí přirozeným větráním skladů nebezpečných odpadů (větrání z důvodů požárního zabezpečení), resp. prostřednictvím fugitivních emisí. V případě, že by byly tyto emise subjektivně zjištěny (např. čichem) v období provozu autovrakoviště, bude nezbytné provést měření úrovně škodlivin ve vzdušné odcházející z prostoru skladů odpadů při provětrávání.

V rámci výstavby autovrakoviště je vhodné realizovat odpovídající ozelenění areálu. Doporučuje se uplatnění zahuštěné výsadby. Použitá zeleň by měla odpovídat svým charakterem zeleni typické pro danou krajinnou oblast.

Stavba menšího autovrakoviště nepředstavuje záměr velkého rozsahu. Představuje však záměr, který by mohl mít značný vliv na životní prostředí. Je proto nutno dokonalým technickým a technologickým řešením eliminovat možné negativní vlivy této akce na životní prostředí na minimum, a to i v období výstavby.

Pro omezení, případně vyloučení nepříznivých vlivů stavby **autovrakoviště** v Uherském Brodě na životní prostředí bude tedy nutno **splnit specifické podmínky**, které je možno v jednotlivých oblastech shrnout následovně [4]:

Půda a vody

Vzhledem k poloze posuzované lokality (soutok řeky Olšavy a Mlýnského potoka) bude nutno zajistit, aby bylo zpracováno autorizovanou osobou posouzení, které zhodnotí, zda posuzovaná lokalita nebude zasažena v případě povodní, resp. při výskytu víceleté vody. Bez ohledu na výsledek povodňové expertizy bude vhodné v každém případě realizovat určitá protipovodňová opatření (dosypání a zvýšení nivelety terénu pozemku).

V cílovém stavu výstavby areálu autovrakoviště bude nutno zajistit, aby plocha celého prostoru, ve kterém budou umístěny automobilové vraky, byla upravena jako nepropustná (izolovaná).

Již v úvodní fázi výstavby bude nutno postavit odlučovač ropných látek včetně sběrného potrubí. Odlučovač ropných látek i kanalizaci bude vhodné dimenzovat tak, aby tato zařízení bylo možno využít bez podstatných úprav při nepropustné úpravě plochy celého areálu, kde budou umístěny autovraky (cílový stav). Odpadní voda předčištěná v odlučovači ropných látek bude vedena do sběrače veřejné kanalizace města Uherský Brod.

V rámci výstavby skladu nebezpečných odpadů bude nutno zajistit, aby podlahy byly opatřeny polystyrénovým nátěrem.

Emisně-imisní situace

V případě, že budou subjektivně zjištěny emise pocházející ze skladu odpadů, bude nutno zajistit provedení měření či posouzení úrovně škodlivin ve vzdušně odcházející z prostoru skladu odpadů při provětrávání (větrání z důvodů požárního zabezpečení). V odůvodněném případě bude nutno realizovat příslušná opatření ke snížení emisí.

Hluk

Při zjištění zvýšené hladiny hluku ve vztahu k obytné zástavbě (dům č.p. 449) zajistit provedení měření hluku. V případě nutnosti realizovat protihluková opatření (přímo u obytného objektu nebo realizací protihlukové clony či plotu).

Období výstavby

Vzhledem k umístění autovrakoviště v dosahu obytné zástavby bude nutno vyloučit stavební práce v nočních hodinách, resp. od 21. hodiny večerní do 7. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.

V období výstavby záměru bude nutno zajistit snížení hlučnosti na minimum vhodným rozmístěním mechanizace a zařízení na staveništi, optimálním časovým nasazením strojů a kontrolou technického stavu strojů a mechanizace. V souvislosti s tím bude nutno zahrnout do projektové dokumentace popis pracovního režimu a organizování provozu stavebních prací v průběhu výstavby.

V souvislosti s prováděním výkopových prací na posuzované lokalitě bude nutno zajistit průběžné sledování, případně analýzu a uložení výkopového materiálu na skládky příslušných skupin (bude-li zjištěn kontaminovaný materiál). V případě výskytu kontaminované zeminy bude nutno dané místo sanovat.

Smlouvami (nebo předběžnými smlouvami) s potenciálními odběrateli bude nutno doložit způsoby odstraňování odpadů vznikajících v souvislosti s výstavbou autovrakoviště. Ke kolaudaci stavby je povinností žadatele doložit doklady o evidenci odpadů vzniklých v průběhu výstavby areálu autovrakoviště.

V rámci výstavby bude vhodné odpovídajícím způsobem ozelenit areál autovrakoviště (výhledově realizovat zahuštěnou výsadbu za účelem odclonění od obytné zástavby), přičemž navržená zeleň musí odpovídat svým charakterem zeleni typické pro danou krajinnou oblast.

Období provozu autovrakoviště

Vzhledem k umístění autovrakoviště v dosahu obytné zástavby bude nutno vyloučit pracovní činnost na autovrakovišti v nočních hodinách, resp. od 22. hodiny večerní do 6. hodiny ranní, ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.

S autovraky bude možno nakládat pouze ve smyslu schváleného provozního řádu autovrakoviště (nepřipustit umístění neočištěných neodmaštěných vozidel na vodohospodářsky nezabezpečených plochách; přijaté automobily s provozními náplněmi nevršit v žádném případě na sebe a neukládat na boku nebo na střeše).

Je nutno zdůraznit, že nebude možno připustit uložení jiného odpadu, než pro jaký je sklad nebezpečných odpadů autovrakoviště navržen. V této souvislosti bude veden provozní deník, kde budou přesně evidovány odpady přijaté do skladu nebezpečných odpadů.

Ještě v přípravném období bude nutno specifikovat shromažďovací prostředky pro všechny druhy odpadů, které bude možno ve skladu nebezpečných odpadů autovrakoviště potenciálně uložit. Dále bude nutno zpracovat pro provoz autovrakoviště provozní řád (musí mj. obsahovat přesný technologický postup při demontáži autovraků, seznam odpadů, se kterými bude nakládáno, požadavek, že mimo vodohospodářsky zabezpečená místa nebudou umístována neočištěná neodmaštěná vozidla), požární, havarijní a povodňový plán. Smlouvami (nebo předběžnými smlouvami) s potenciálními odběrateli bude dále nutno doložit způsoby odstraňování nebezpečných a ostatních odpadů vznikajících v souvislosti s provozem autovrakoviště.

K variantám zřízení autovrakoviště je možno uvést následující:

Oznamovatelé většinou disponují z finančních důvodů pouze jednou vhodnou lokalitou pro vybudování autovrakoviště, tzn. že realizace stavby na jiné lokalitě není reálná. Je nutno vzít rovněž v úvahu skutečnost, že navržená autovrakoviště jsou ve většině případů v souladu s koncepcí hospodaření s odpady daného kraje (vytvoření sítě sběrných středisek pro autovraky). Obdobně tomu bylo v posuzovaném případě. Vzhledem k těmto skutečnostem lze akceptovat, že umístění autovrakoviště nebylo řešeno **variantně z geografického hlediska**.

Technologické varianty rovněž nebyly řešeny. Vzhledem k tomu, že součástí stavby nebudou žádná trvalá technická ani technologická zařízení, která je možno řešit variantně, lze tento přístup rovněž akceptovat.

Pozn.: Přestože autovrakoviště většinou nenaplnila původní představy o ziscích z prodeje použitelných náhradních dílů, v menších městech je tento prodej pro provozovatele autovrakovišť většinou ziskový, neboť je zde v reálném provozu více starších automobilů, na něž jejich majitelé hledají náhradní díly mnohdy v těchto provozovnách.

Závěr

Stavby pro nakládání s odpady hrají důležitou roli v oblasti ochrany životního prostředí. Od roku 1990 bylo realizováno v České republice velké množství těchto staveb. Zpočátku se jednalo především o skládky, spalovny odpadů a třídící linky odpadů. Většina těchto staveb byla posouzena podle dříve platného zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V současnosti jsou velmi často v oblasti odpadového hospodářství posuzovány dekontaminační plochy, logistická centra pro nakládání s odpady, sklady nebezpečných odpadů (velmi často nízkokapacitní) a autovrakoviště. Uvedené záměry z oblasti odpadového hospodářství musí být nyní posouzeny ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Stavby skladů nebezpečných odpadů a autovrakovišť naplňují dikci bodu 10.1 (zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady) dle kategorie I, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. že v současnosti vždy podléhají posouzení bez možnosti využití zkráceného postupu (ukončení zjišťovacím řízením).

Příspěvek uvádí zkušenosti s posuzováním vlivů nízkokapacitního skladu nebezpečných odpadů a autovrakoviště na životní prostředí.

Stavby nízkokapacitních skladů nebezpečných odpadů a autovrakovišť nepředstavují většinou záměry velkého rozsahu. Představují však záměry, které by mohly mít potenciálně značný vliv na životní prostředí. Je tedy nutno dokonalým technickým a technologickým řešením eliminovat možné negativní vlivy těchto akcí na životní prostředí na minimum, a to i v období výstavby. Proto jsou u každé stavby uvedeny podmínky, které je nutno v jednotlivých oblastech splnit, aby byly omezeny, případně vyloučeny nepříznivé vlivy výše uvedených staveb na životní prostředí.

Pozn.: Právní úprava v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí byla novelizována zákonem č. 93/2004 Sb. (nabyl právní účinnosti dne 1.5.2004), kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Zákon č. 93/2004 Sb. přinesl mj. změnu přílohy č. 1 (v kategorii I i II) zákona č. 100/2001 Sb. Při posuzování staveb v oblasti odpadového hospodářství došlo k následující změně. V příloze č. 1, kategorie I bod 10.1. zní: „Zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady s kapacitou nad 1.000 t/rok“ (dříve pouze „Zařízení pro nakládání s nebezpečnými odpady“). V příloze č. 1, kategorie II má bod 10.1. následující znění: „Zařízení pro nakládání s ostatními odpady s kapacitou 1.000 až 30.000 t/rok; nakládání s nebezpečnými odpady s kapacitou od 100 do 1.000 t/rok“ (dříve pouze Zařízení pro nakládání s ostatními odpady s kapacitou 1.000 až 30.000 t/rok). To znamená, že některé nízkokapacitní sklady nebezpečných odpadů a autovrakoviště jsou nyní zařazeny v příloze č. 1 do kategorie II, což umožňuje ukončit proces posuzování vlivů na životní prostředí ve fázi zjišťovacího řízení.

Literatura

- [1] Právní normy v oblasti odpadového hospodářství platné v České republice a Evropské unii.
- [2] Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).
- [3] Lapčík, V.: Posudek k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. na záměr „Sklad odpadů, včetně nebezpečných“. *Vypracováno na vyžádání*

odboru výkonu státní správy IX Ministerstva životního prostředí v Ostravě. Ostrava, únor 2003. 27 s., fotodokumentace (6). Místo a datum veřejného projednání: ČSAD Karviná, 8.4.2003.

- [4] Lapčík, V.: Posudek k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí ve smyslu přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. na záměr „Autovrakoviště a výkupna druhotných surovin“. *Vypracováno na vyžádání odboru výkonu státní správy VIII Ministerstva životního prostředí v Olomouci. Ostrava, červenec 2003. 30 s., fotodokumentace (4). Místo a datum veřejného projednání: Dům kultury Uherský Brod, 21.8.2003.*
- [5] Zelený, Z.: Autovraky - harmonizace českých právních předpisů. *Odpadové fórum č. 10, 2003, s. 16.*
- [6] Zákon č. 93/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

Summary

Waste management premises are very important in environmental protection branch. Since 1990 numerous waste management premises have been realized in the Czech Republic. Initially above all waste depots, waste incinerator plants and waste sorting lines were concerned. Most premises of this kind were assessed in compliance with Act N° 244/1992 Coll. on environmental impact assessment, which was valid in the past. At present decontamination areas, logistic centers for waste disposal, hazardous waste depots and car cemeteries have been very frequently assessed. Plans of the last-mentioned waste management premises shall be now in full extent assessed pursuant to the environmental impact assessment Act N° 100/2001 Coll.

By the present paper experience of assessing impact of a low-capacity hazardous waste depot as well as of a car wreck processing site are discussed. Among expected impacts of the last-mentioned plans (i.e. low-capacity hazardous waste depots, facilities for car wreck processing) on human population and on environment rank the following: effects on surface and ground water, impact on soil, effects on geoenvironment, effects on air and impact on noise conditions. A substantial part of paper deals with measures of how to prevent, to avoid, to mitigate or to compensate negative effects of hazardous waste depot and car wreck processing plant on environment.

On May 1, 2004 the Act N° 93/2004 Coll. came into effect by which the Act N° 100/2001 Coll. had been ended. Many paragraphs of the Act N° 100/2001 Coll., were amended including Annex N° 1 to Act N° 100/2001 Coll. Annexes N° 7 and N° 8 were entirely changed. Annex N° 1 to Act N° 100/2001 Coll. consists of two categories, i.e. plans of Category I are always subject to assessment and plans of Category II require fact-finding procedures. Many passages of Annex N° 1 were changed, e.g. points concerning waste management. The title of the hitherto point 10.1 (Category I) has been worded: „Installations for management of hazardous waste“. Pursuant to Act N° 93/2004 Coll. in point 10.1 there is the following wording: „Installations for management of hazardous waste *with a capacity over 1,000 tons p.a.*“ Therefore, certain premises within the waste management domain (e.g. low-capacity premises for storing of hazardous waste as well as facilities for processing of car wrecks), which were previously subject to assessment (Category I) are now ranked among the ones of Category II (plans requiring fact-finding procedures).

Recenzenti: Ing. Jiří Tylčér, CSc., Ostrava,
RNDr. Lukáš Ženatý, Ph.D., Ostrava,
Doc. Ing. Alois Materna, CSc., MBA, FAST Ostrava.