



BiLFINGER

ZÁKAZNÍK: HYUNDAI STEEL CZECH S.R.O.

**INVESTOR: HYUNDAI STEEL CZECH S.R.O.
oznamovatel**

ZADAVATEL: Tebodin Czech Republic, s. r. o
Prvního pluku 20/224, 186 59 Praha 8 - Karlín



ZHOTOVITELÉ: AQD –envitest, s.r.o.
Vítězná 1547/3, 7002 00 Ostrava



TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava



**PROJEKT: Záměr
HYUNDAI STEEL – LISOVNA CZ**

**STUPEŇ: DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE
ve smyslu Přílohy 4 zákona č. 100/2001 sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí**

Tebodin

Tebodin Czech Republic, s.r.o.

Prvního pluku 20/224
186 59 Praha 8
Česká republika

Autor: Ing. Jiří Tylčer
Telefon: +420 602 726 063
E-mail: tylcer@aqd.cz

Datum: 04 / 2017
Číslo dokumentu: 0023-000-21/3381 001
Skartační znak: S 10
Revize: 0

OBSAH:

SEZNAM OSOB PODÍLEJÍCÍCH SE NA ZPRACOVÁNÍ

DOKUMENTACE3

A. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:4

1. ÚVOD5

2. DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE PODLE POŽADAVKŮ

ZPRACOVATELE POSUDKU5

3. VYPOŘÁDÁNÍ OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ.....8

1. VSTUPNÍ ÚDAJE.....27

2. VÝPOČET CELKOVÉHO ZÁCHYTU PRACHU.....31

3. VYPOČTENÁ VÝSADBA ZELENĚ.....31

PŘÍLOHA ZA TEXTEM DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE:

A.Fotodokumentace z měření hluku v obci Střítež

B.Výpočet kompenzačních opatření pro záměr „Hyundai Steel – lisovna CZ“

SEZNAM OSOB PODÍLEJÍCÍCH SE NA ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

- Ing. Jiří Tylčer
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č. j. 16782/4576/OEP/92 ze dne 2. 3. 1993
AQD-envitest s.r.o., Vítězná 1547/3, 702 00 Ostrava
tel.: +420 602 726 063, e-mail: tylcer@aqd.cz
- Ing. Libor Obal
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č. j. 1633/279/OPV/93 ze dne 29. 6. 1993
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 602 418 360, e-mail: l.obal@teso-ostrava.cz
- Ing. Milan Číhala
Osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií MŽP, č. j. 1693/820/08/DK ze dne 6. 6. 2008 (odpovědný zástupce).
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 602 418 359, e-mail: m.cihala@teso-ostrava.cz
- Mgr. Zdenka Szurmanová
AQD-envitest s.r.o., Vítězná 1547/3, 702 00 Ostrava
tel.: +420 602 537 838, e-mail: szurmanova@aqd.cz
- Ing. Silvie Purmenská
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 734 676 884, e-mail: s.purmenska@teso-ostrava.cz
- Ing. Kateřina Novotná, Ph.D.
TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 606 095 525, e-mail: k.novotna@teso-ostrava.cz
- Mgr. Daniel Vařecha
Osvědčení o autorizaci č. j. OEKL/2069/05 ze dne 18. 10. 2005
Janovice 655, 739 02
tel.: 606 156 719, e-mail: d.varecha@seznam.cz
- RNDr. Alexander Skácel, CSc.
Osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví – pořadové číslo osvědčení 3/2014
Průkopnická 24, 700 30 Ostrava
tel.: 777 674 897, e-mail: skacel.alex@seznam.cz

A. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	česká státní norma
ČR	Česká republika
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing, Czech, s.r.o.
HS	Hyundai Steel
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control (integrovaná prevence a omezování znečištění)
KHS MSK	Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje
MSK	Moravskoslezský kraj
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OS	občanské sdružení
OŽPaZ	odbor životního prostředí a zemědělství
PM10, PM2,5	suspendované částice, které projdou velikostně-selektivním vstupním filtrem vykazujícím pro aerodynamický průměr 10 µm, resp. 2,5 µm, odlučovací účinnost 50 %
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
WHO	World Health Organisation (Světová zdravotnická organizace)
ŽP	životní prostředí
ZÚ	Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě

1. ÚVOD

Předkládané doplnění dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění, pro záměr „HYUNDAI STEEL – LISOVNA CZ“ bylo zpracováno na základě požadavků na doplnění dokumentace vznesených v dopisu č.j. MSK 52624/2017 ze dne 20. dubna 2017 od Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.

Požadovaný rozsah doplnění dokumentace uvedený v citovaném dopisu Krajského úřadu je formulován takto:

"Krajský úřad požaduje dokumentaci EIA doplnit dle požadavků zpracovatele posudku a dle připomínek a požadavků uvedených ve vyjádřeních obdržných k dokumentaci posuzovaného záměru (viz příloha tohoto dopisu; vyjádření k oznámení záměru, na něž se některá vyjádření k dokumentaci EIA odkazují, byla součástí závěru zjišťovacího řízení... V úvodu doplněné dokumentace EIA krajský úřad požaduje popsat, jakým způsobem byly jednotlivé požadavky a připomínky zpracovány a zohledněny."

Následující kapitola 2 uvádí doplnění dokumentace podle požadavků zpracovatele posudku.

Další kapitola 3 pak zaujímá stanovisko k jednotlivým bodům vyjádření, která Krajský úřad obdržel k Dokumentaci po jejím zveřejnění.

Vypořádání všech obdržných vyjádření k oznámení záměru, která byla v závěru zjišťovacího řízení označena úřadem jako relevantní, uvádí úvodní část Dokumentace na stranách 10 až 13. Pokud se některá vyjádření k oznámení a k dokumentaci opakují, jsou zde v Doplnění dokumentace vypořádána znovu, samostatně.

2. DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE PODLE POŽADAVKŮ ZPRACOVATELE POSUDKU

Pro snazší orientaci v textu jsou v této kapitole požadavky zpracovatele posudku psány běžným písmem, za tím vždy *následuje šedě vymezené vypořádání, psané kurzívou.*

1. Dokumentaci doplnit o informaci k souladu záměru s Programem zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek – CZ08A.

Záměr, konkrétně instalované technologie, musí splňovat požadavky Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A. Posouzení, zda tyto parametry budou plněny, bude provedeno odborným posudkem po konkretizaci instalovaných technologických zařízení. Provoz zdroje znečišťování ovzduší, který by byl s Programem v nesouladu, by nebyl příslušným úřadem vůbec povolen.

Instalované technologie navíc nebudou do vnějšího ovzduší emitovat znečišťující látky, u kterých jsou překračovány imisní limity.

2. Doplnit materiálové a výrobní toky včetně kvantifikace s ohledem na dle připomínky 3a a 3b manželů Králíkových a dotčené veřejnosti Orlovák, z.s.

Požadované podrobnosti o detailech výroby nejsou podstatné pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Některé s požadovaných detailů se navíc týkají výrobních procesů jiných subjektů, ke kterým oznamovatel záměru nemůže mít přístup.

V kontextu navrhovaného záměru je podstatné, jak s výrobní kapacitou souvisejí emise z výroby a jaké jsou vyvolané požadavky na dopravní kapacity.

Úhrnné emise z výroby jsou ve vazbě na emisní faktory dány dobou provozu zdroje emisí. Rozptylová i hluková studie zde uvažují s maximální možnou dobou 7200 hodin ročně. Není žádný vztah mezi emisemi a počtem vyrobených dílů.

Podobně je tomu u nároků na dopravu - ty jsou jednoznačně definovány počtem vozidel denně, což je podrobně pojednáno v kapitole B.II.4 dokumentace.

Výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční

tonáží svitků ocelových plechů, které jsou vstupním materiálem pro vyrábění autodílů. V tomto smyslu nahrazujeme poslední odrážku v kapitole B.1.2 Dokumentace v souladu s údaji tabulky na straně 25 Dokumentace takto:

- *tonáž zpracovávaných ocelových svitků 24.155 t/rok.*

Navrhujeme zpracovateli posudku, aby stejně upravil i text kapitoly I.2 návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

3. Sjednotit a opravit údaje v dokumentaci dle připomínek manželů Králíkových a dotčené veřejnosti Orlovák, z.s. a Občanského sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí z.s.

Příčinou rozdílu mezi dvěma kapacitními údaji je překlep v poslední odrážce kapitoly B.1.2 na straně 15 dokumentace. Všechny související údaje o požadavcích na dopravu i vstupy do hlukové a rozptylové studie jsou založeny na hodnotě 1 479 600 autodílů ročně. Tento údaj je uveden i na straně 27 Dokumentace.

Výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční tonáží vstupních ocelových svitků. To by mělo současně vyvrátit obavy ze zvyšování produkce ve vztahu k výkonu lisovací technologie, které vyjadřují některá z došlých vyjádření.

V tomto smyslu nahrazujeme poslední odrážku v kapitole B.1.2 Dokumentace v souladu s údaji tabulky na straně 25 Dokumentace takto:

- *tonáž zpracovávaných ocelových svitků 24.155 t/rok.*

Navrhujeme zpracovateli posudku, aby stejně upravil i text kapitoly I.2 návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

Maximální lisovací výkon bude odpovídat tonáží zpracovávaných plechových svitků 24.155 tun ročně, v souladu s údajem o kapacitě záměru v oddíle I.2 závazného stanoviska.

Předložená rozptylová i hluková studie pracují s daty, která odpovídají této kapacitě.

4. Porovnání záměru s příslušnými BREF dokumenty (soulad záměru s BAT)

Porovnání záměru s příslušnými BREF dokumenty je (v rámci povolovacího procesu dle stavebního zákona) povinné pro záměry, spadající pod zákon o integrované prevenci. Předmětný záměr pod tento zákon č. 76/2002 Sb. v platném znění nespadá.

Mimo to, pro danou technologii dokument BREF dosud vůbec neexistuje. Existuje BREF pro zpracování železných kovů (BREF on Ferrous Metals Processing Industry, 2001), ten se však zabývá jen zpracováním ingotů válcováním a tažením.

Bez ohledu na výše řečené lze konstatovat, že řešený záměr ve všech aspektech odpovídá obecným principům BAT: technologie vyhřívání a použití paliva s nejnižšími možnými emisními faktory, uzavřený primární okruh chlazení, vyloučení přenosu vibrací na okolí, atd.

5. Stanovit maximální výrobní kapacity a dopracovat dokumentaci s ohledem na tyto kapacity

Výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční tonáží vstupních ocelových svitků. To by mělo současně vyvrátit obavy ze zvyšování produkce ve vztahu k výkonu lisovací technologie, které vyjadřují některá z došlých vyjádření.

V tomto smyslu nahrazujeme poslední odrážku v kapitole B.1.2 Dokumentace v souladu s údaji tabulky na straně 25 Dokumentace takto:

- *tonáž zpracovávaných ocelových svitků 24.155 t/rok.*

Navrhujeme zpracovateli posudku, aby stejně upravil i text kapitoly I.2 návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

Maximální lisovací výkon bude odpovídat tonáží zpracovávaných plechových svitků 24.155 tun ročně, v souladu s údajem o kapacitě záměru v oddíle I.2 závazného stanoviska.

Předložená rozptylová i hluková studie pracují s daty, která odpovídají této kapacitě.

6. Doplnit kapitolu B.III.4 a B.I.6 o detailnější popis řešení eliminace zdrojů vibrací

Zdroje vibrací od technologických výrobních celků (lisy aj.) budou eliminovány jednak pružným uložením strojů (tlumiče vibrací jsou součástí technologie) a zároveň stavebně technickým řešením, kdy bude provedeno pružné oddílatování základových konstrukcí strojů od konstrukcí budovy a jejího podloží.

Dilatace bude provedena pomocí izolátorů chvění (např. korkové obložení základových konstrukcí apod.) Konkrétní návrh bude vycházet z upřesněných hodnot v dalších stupních dokumentace.

Jakékoli případné ovlivnění stavebních konstrukcí technickými vibracemi bude zohledňovat statický výpočet a konstrukční návrh nosných prvků v dalším stupni dokumentace.

V žádném případě se neuvažuje s přípustností přenosu vibrací na okolní prostředí mimo lisovací zařízení samotné.

7. Doplnit způsob nakládání s dešťovými vodami

Srážkové vody z navrhovaného rozšíření areálu budou novou vnitroareálovou oddílnou kanalizací PP DN 300 - DN 500 napojeny do kanalizace PZ Nošovice, konkrétně do stoky RW02-1. Ta je dále napojena do stoky RW02, která je zaústěna do retenční nádrže RN02. Kanalizace PZ Nošovice a retenční nádrž RN02 je v majetku a provozu cizího subjektu – HMMC.

Napojení do stoky RW02-1 je navrženo ve třech napojovacích bodech: první bod se nachází na jižní straně areálu do stávající šachty RW2.23 na kanalizaci profilu DN600. Druhý napojovací bod se nachází v severozápadní části areálu do stávající šachty RW2.12 na kanalizaci profilu DN1000. Třetí napojovací bod se nachází v severní části areálu na stávající stoce RW02-1 profilu DN800 a DN1000 mezi šachtami RW2.13 až RW2.15.

Výpočet množství srážkových vod, resp. množství odváděných srážkových vod z plochy rozšířeného areálu byl zpracován dle platné ČSN 75 6101, kap. 5 (návrhová intenzita deště, doba trvání deště, ...) a v souladu s koncepcí odvodnění v PZ Nošovice.

Podklady pro udělení souhlasu byly předány provozovateli dešťové kanalizace a retenční nádrže v PZ Nošovice (HMMC). Provozovatel kanalizační sítě vydal souhlas s napojením srážkových vod do kanalizace PZ Nošovice se zaústěním do retenční nádrže RN02 a do centrálního odlučovače ropných látek a olejů. Souhlasem provozovatele kanalizace, retenční nádrže a odlučovače ropných látek, společností HMMC, bylo prokázáno, že kapacita objektů na stokové síti je dostatečná pro navrhované rozšíření výrobního areálu společnosti Hyundai Steel.

Tento souhlas provozovatele kanalizační sítě a retenční nádrže s napojením srážkových vod z areálu záměru je zařazen jako příloha 8 Dokumentace. Výpočtová bilance množství srážkových i odpadních vod, je v tomto souhlase jmenovitě uvedena.

Další informace jsou uvedeny na stranách 37 - 38 Dokumentace.

8. Doplnit technické řešení a parametry hořáků dle připomínky Občanského sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí z.s.

Rozptylová studie neuvádí typy a emise nízkemisních hořáků ani nekonstatuje, jaké parametry budou plněny, jelikož v době zpracování studie nebyly tyto hořáky specifikovány. Pro výpočet emisí hořáků byly použity emisní faktory pro spalování zemního plynu uvedené ve Věstníku MŽP 8/2013, které jsou z důvodu bezpečnosti výpočtu vyšší, než reálné emise skutečných zařízení. Tyto emisní faktory jsou stanoveny na úroveň koncentrace NO_x 200 mg/m³ při 3 % O₂.

V rámci dalšího zpracování projektu (po zveřejnění Dokumentace) byly pro pece navrženy energeticky úsporné hořákové systémy pro průmyslové pece s nízkými emisemi NO_x. Emise těchto hořáků se při požadované pracovní teplotě mezi 930-950°C pohybují do 50 ppm NO_x při 2 % O₂, což odpovídá koncentraci menší než 100 mg/m³ při 3 % O₂. Reálné emise budou tedy méně než poloviční proti emisím uvedeným v rozptylové studii. Tím bude nižší i imisní zátěž lokality, než byla stanovena rozptylovou studií.

Vypočtené emise a imise ze spalování zemního plynu lze tedy charakterizovat jako nadhodnocené, na straně

bezpečnosti výpočtu.

9. Doložit soulad provedených měření hluku s platnou legislativou a metodikou

Dle metodiky měření hluku ze silniční dopravy vyplývá, že při měření u silnice, kde je průjezd vozidel od 2401 do 12000 za den, měření probíhá jednu hodinu v dopoledních nebo odpoledních hodinách a čtyři hodiny v noční době. Umístění měřicího místa je pak 7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu, ve výšce 3 m nad povrchem komunikace. Pouze pokud toto umístění není možné, volí se jiná měřicí místa.

V případě měření v obci Střítež bylo dodrženo výše uvedené. První měřicí místo bylo zvoleno v blízkosti železničního přejezdu, kde je hluková situace nejhorší (z důvodu brždění před přejezdem a rozjezdu za přejezdem). Druhé měřicí místo bylo zvoleno u chráněného venkovního prostoru (hranice pozemku).

Povrch komunikace byl v době měření suchý (mírná sněhová pokrývka byla pouze na plochách mimo komunikaci viz fotodokumentace PŘÍLOHA A. tohoto Doplnění dokumentace), okolní teplota byla plusová, plně odpovídající teplotnímu rozsahu hlukoměru. Dopravní intenzita odpovídala stejné intenzitě, jako při sčítání dopravy na jaře téhož roku.

10. Doplnit posouzení dostatečnosti OLK dle připomínky Občanského sdružení Střítež – za zdravé životní prostředí z.s.

Posouzení dostatečnosti odlučovače lehkých kapalin (OLK) je na správci kanalizace, který zodpovídá vůči úřadům za dodržení všech podmínek integrovaného povolení HMMC, s.r.o., co se týče množství a kvalitativních parametrů odváděných srážkových i splaškových vod.

Příloha č. 8 dokumentace dokládá souhlas provozovatele retenční nádrže s napojením odvádění srážkových vod z areálu záměru. V tomto vyjádření se výslovně uvádí, že kapacita odlučovače lehkých kapalin je dostatečná.

3. VYPOŘÁDÁNÍ OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ

Pro snazší orientaci v textu jsou v této kapitole vyjádření psaná běžným písmem, za tím vždy **následuje šedě vymezené vypořádání, psané kurzívou.**

Vyjádření nejsou citována doslovně, zpravidla je formulována jen podstata každé z připomínek.

Jednotlivé body z každého obdrženého vyjádření jsou vždy samostatně číslovány od čísla 1 dále, bez ohledu na případné číslování originální.

Spolek Orlovák, z.s.

1. Spolek trvá na svých námitkách, podaných k zjišťovacímu řízení, nesouhlasí se souhrnným vypořádáním v předložené dokumentaci k námitce, že dokumentace nevychází ze skutečného aktuálního stavu protihlukové ochrany severní strany a severovýchodního rohu PZ Nošovice po přemístění nynějšího Hyundai Steel (původně HYSCO).

Protihlukový val byl vybudován v rámci výstavby PZ Nošovice, jeho parametry byly schváleny příslušnými orgány státní správy a hodnotit jeho parametry není v kompetenci oznamovatele záměru - společnosti Hyundai Steel, ani zpracovatele Dokumentace. Současné prostorové parametry valu, tj. výška a délka, doložené výkresy skutečného stavu valu, byly zahrnuté do výškopisu lokality, který je jedním ze vstupních dat rozptylové a hlukové studie. Je tedy zohledněn jeho vliv na šíření imisí znečišťujících látek a hluku. Fotografie použité v Dokumentaci neslouží jako doklad o tvaru a umístění valu, ale jako doklad o aktuální floře na východní části valu.

2. Dokumentace neuvádí, že v souhlasném stanovisku k záměru umístění a výstavby automobilky Hyundai v průmyslové zóně Nošovice bylo HYSCO umístěno jinde, než je jeho současná lokalizace.

Rovněž kontejnerové hospodářství, okružní komunikace, mimoúrovňové křížení, železnice a silnice R-48 jsou bez jakékoliv protihlukové ochrany. Nejsou plněna závazná stanoviska EIA ani všech navazujících územních, stavebních a kolaudačních rozhodnutí, neuvádí se důvody jejich neplnění.

Tato připomínka nemá vztah k projednávanému záměru.

Oznamovateli záměru - společnosti Hyundai Steel - nepřísluší, vyjadřovat se k žádné z uvedených výhrad. Zaujetí stanoviska, resp. řešení každé z uvedených připomínek je v kompetenci jiných subjektů.

Stanovisko příslušného úřadu k projednávanému záměru nemůže ukládat žádné podmínky či povinnosti žádnému jinému subjektu, než je oznamovatel záměru.

3. Spolek žádá upřesnění k počtu vyráběných lisovaných dílů. Kolik z nich je v současnosti dováženo z Koreje, kolik z nich je zapotřebí k výrobě karoserií v Nošovicích a kolik v Žilině.

Spolek žádá upřesnění počtu svařených karoserií v Nošovicích, o uvedení procenta zmetkovitosti, popis počtu a způsobu dovozu lisovaných dílů z Koreje do Ostravy a Žiliny, jaký je ekologický efekt záměru, související s těmito aspekty.

V závěru zjišťovacího řízení je uvedena kapacita 1 479 600 ks/rok. Neuvádí se čeho a hlavně pro koho - jestli pro Nošovice nebo pro Žilinu.

Požaduje se uvést aktuální spotřebu lisovaných dílů, karosářských svařených komponentů, z kolika dílů se tyto svařují, jaké procento jejich spotřeby reprezentuje realizace záměru.

Požadované podrobnosti o detailech výroby nejsou podstatné pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Některé s požadovaných detailů se navíc týkají výrobních procesů jiných subjektů, ke kterým oznamovatel záměru nemůže mít přístup.

V kontextu navrhovaného záměru je podstatné, jak s výrobní kapacitou souvisí emise z výroby a jaké jsou vyvolané požadavky na dopravní kapacity.

Úhrnné emise z výroby jsou ve vazbě na emisní faktory dány dobou provozu zdroje emisí. Rozptylová i hluková studie zde uvažují s maximální možnou dobou 7200 hodin ročně. Není žádný vztah mezi emisemi a počtem vyrobených dílů.

Podobně je tomu u nároků na dopravu - ty jsou jednoznačně definovány počtem vozidel denně, což je podrobně pojednáno v kapitole B.II.4 dokumentace.

Výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční tonáži svitků ocelových plechů, které jsou vstupním materiálem pro vyráběné autodíly. V tomto smyslu nahrazujeme poslední odrážku v kapitole B.I.2 Dokumentace v souladu s údaji tabulky na straně 25 Dokumentace takto:

- tonáž zpracovávaných ocelových svitků 24.155 t/rok.

Navrhujeme zpracovateli posudku, aby stejně upravil i text kapitoly I.2 návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

Popis výrobního postupu v dokumentaci je úplný a nevynechává žádnou operaci. Součástí záměru nebude žádné svařování ani lakování a ani nebude nakládáno s žádnými svařenci či lakovanými díly.

4. Z dokumentace není jasné, jaký bude maximální možný lisovací výkon.

Maximální lisovací výkon nemůže být vyšší, než je kapacita záměru, schválená závazným stanoviskem příslušného úřadu.

Kapacita produkce bude omezena provozním řádem, který musí být v souladu se stanoviskem EIA.

Maximální lisovací výkon bude odpovídat tonáži zpracovávaných plechových svitků 24.155 tun ročně, v souladu s údajem o kapacitě záměru v oddíle I.2 závazného stanoviska.

Předložená rozptylová i hluková studie pracují s daty, která odpovídají této kapacitě.

5. Upozorňuje se na rozpor mezi dokumentací (str. 27) a hodnocením zdravotních rizik (str. 10). V druhém případě se uvádí, že provoz bude probíhat po dobu 7200 hodin v roce, zatímco výpočet s údajem ze strany 27 dokumentace (údaj o fondu pracovní doby 22,5 hodin za den) vede k výsledku jen 6750 hodin za rok.

Údaj v dokumentaci na str. 27 reprezentuje využitelný fond pracovní doby, bez přestávek na jídlo atd., během kterých se však stroje nevypínají. První z údajů počítá s 22,5 hodinami denně, kdežto druhý s celými 24 hodinami. Nejde o rozpor.

6. Realizace záměru bude představovat i odpovídající navýšení osobní a nákladní dopravy. Žádá se, přepracovat hlukovou a rozptylovou studii i navazující posouzení zdravotních rizik na maximální možný výkon posuzované lisovny, protože předložené studie jsou neaktuální, nic nefíkájící.

Rozptylová i hluková studie byly vypracovány pro projektovaný výkon lisovny, tj. i na dopravu související s tímto výkonem. Z vypočtených hodnot imisní a hlukové zátěže pak vycházelo posouzení zdravotních rizik. Není tedy důvod uvedené studie přepracovat.

7. Je žádáno o upřesnění, co je myšleno jako nákladní doprava a co reprezentuje údaj 32 TNA (těžkých nákladních vozidel) za den - jde o tonáž 20, nebo 12 nebo 3,5 či kolik tun? S kolika vozidly je nutno počítat? Jaký budou mít nákladní vozidla garantovaný imisní limit - EURO IV, V, nebo VI? Jaký má Hyundai Steel vliv na počet nasmlouvaných vozidel?

Těžká nákladní vozidla pro potřeby tohoto záměru představují nákladní vozidla o nosnosti cca 24 tun. Pro účely hlukové i rozptylové studie byla tato vozidla modelována jako kamiony – nákladní vozidla s návěsem. Programy pro výpočet imisí a hlukové zátěže uvažují s těmito vozidly jako s těžkými vozidly, do výpočtu se konkrétní tonáže nezadávají. Vzhledem k různorodosti vozového parku toto ani není možné, stejně jako není možné predikovat typy vozidel a jejich emisní charakteristiky.

Počty vozidel, která budou využívána pro převoz materiálu, a směřování této dopravy jsou uvedeny v Dokumentaci na stranách 29 až 32 a také v souvisejících studiích – hlukové a rozptylové studii. Předpokládá se cca 32 nákladních vozidel (kamionů) denně pro dovoz či odvoz materiálu a produktů – samozřejmě se jedná o průměrnou hodnotu, tento počet vozidel se může lišit v jednotkách vozidel.

Použitá vozidla budou splňovat legislativní požadavky na provoz motorových vozidel na pozemních komunikacích platné v době jejich používání.

Vliv Hyundai Steel na počet nasmlouvaných vozidel bude dán smluvními vztahy mezi dopravci a zákazníkem, z hlediska ekonomiky provozu je patrně výhodnější používat co nejmenší počet vozidel.

8. Uvádí se, že k záměru existují ekologické varianty, problém je rozpor mezi ekonomickými zájmy HYUNDAI a tím, co by bylo ekologické pro občany ČR a přírodu. V této souvislosti se uvádí možnost postavit lisovnu i svařovnu v Nošovicích a v Žilině dostavět lisovnu, čímž by se redukovaly zbytečné přejezdy těžkých nákladních vozidel.

Záměr je navržen v jedné lokalizační variantě, která je pro investora jediná logická.

Projektový záměr je navržen jako přístavba ke stávající výrobní hale, v již existující průmyslové zóně, která byla pro tento typ průmyslu určena od samého počátku. Technologicky se jedná o přímou návaznost, kdy stávající výroba bude interně optimalizována do společných prostor, kde ze svitků plechu budou v jedné budově lisovány součásti pro automobily. Jde o technicky optimální řešení z hlediska provázanosti se stávající výrobou i vzhledem k připravenosti území a celého provozu, včetně napojení na dopravní infrastrukturu.

V současnosti jsou výrobky, které budou vyráběny v nové hale, dováženy z Koreje. Záměrem je vyrábět nadále dovážené díly přímo v Nošovicích, nikoliv v Koreji. Tím dojde k optimalizaci dopravních nároků a přepravních nákladů. Také by to znamenalo nevyužití již připravené kapacity průmyslové zóny a faktické popření podstaty její existence.

Variantní řešení lokalizace by nereprezentovalo zásadní omezení vlivů na životní prostředí, nýbrž jen jejich přesun do jiné lokality a jen nevýrazné snížení nároků na dopravní obsluhu stávající průmyslové zóny Nošovice.

Vlivy záměru na životní prostředí jsou v dokumentaci důsledně porovnávány s hodnocením varianty nulové, kterou reprezentuje neuskutečnění záměru – tedy stávající stav, ale – což je důležité – se zohledněním kumulace s dalšími vlivy výroby v průmyslové zóně a to včetně předpokládaného navýšení podle záměrů, které jsou již ve stádiu přípravy, resp. realizace.

Podané odůvodnění dané varianty záměru je obsahem kapitoly B.1.5 dokumentace.

9. Upozorňuje se, že celá průmyslová zóna se rozkládá na zásobách pitné vody, které je nutno chránit před rizikem znehodnocení. Konkrétně se jako riziko pro znehodnocení zásob uvádějí prostupy vrtaných pilot pro zakládání stavebních konstrukcí.

Při nejnovější hydrogeologické rajonizaci v roce 2005, která byla podkladem pro vyhlášku MŽP a MZV č. 5/2010 Sb., byla první zvodně v lokalitě záměru a jeho širším okolí z důvodu malého vodohospodářského významu vyloučena z rajonů, pro které jsou bilancovány zásoby podzemních vod (Olmer, et al., Sborník geologických věd, HIG 23, 2006). Toto konstatování však neznamená přípustnost jejich znečišťování.

V kapitole D.1.4 Dokumentace je podáno odůvodnění závěru, že příhodné přírodní podmínky i charakter a technické řešení záměru fakticky vylučují možnost systematického ovlivňování kvality podzemních vod a minimalizují riziko jejich havarijního znečištění. Pravděpodobnost havárie je při tom vzhledem k charakteru výroby při dodržení běžných bezpečnostních opatření hodnocena jako nízká.

Záchyt a odvedení srážkových vod do dešťové kanalizace bude znamenat určité snížení dotace podzemních vod kvartérmí zvodně, tento vliv je však hodnocen jako spolehlivě nepatrný (str. 116 Dokumentace). V možném dosahu takového nepatrného vlivu se navíc nenacházejí žádné využívané studny.

Prostupy zakládacích pilot přes méně propustné krycí hlíny první zvodně nereprezentují za daných okolností žádné významné zvýšení rizika znehodnocení podzemních vod.

10. Upozorňuje se, že nejsou splněny podmínky souhlasného stanoviska z procesu EIA z roku 2016 pro výstavbu průmyslové zóny Nošovice a na stanovené podmínky dotčených orgánů.

Proto je bezpodmínečně nutné, zpracovat vyhodnocení všech uvedených podmínek, aby bylo možno se zabývat záměrem, který je předmětem předložené dokumentace.

Toto vyjádření nemá vztah k projednávanému záměru, neboť se vztahuje k jinému záměru jiného oznamovatele. Zaujetí stanoviska k tomuto vyjádření je v kompetenci jiných subjektů.

Stanovisko příslušného úřadu k projednávanému záměru nemůže ukládat žádné podmínky či povinnosti žádnému jinému subjektu, než je oznamovatel záměru.

11. Uvádí se, že evidentní je podjatost zaměstnanců krajského úřadu a možné selhávání státní správy s vazbou na členy samosprávy okolních obcí, měst a kraje.

Zaujetí stanoviska k tomuto vyjádření není v kompetenci ani oznamovatele, ani zpracovatele Dokumentace předmětného záměru.

Obec Nižní Lhoty

1. Nelze souhlasit se závěry dokumentace v části G, str. 25, že záměrem nedojde ke zhoršení stávající imisní situace. Skutečností je, že dojde k malému zhoršení. To vyplývá ze srovnání výsledků rozptylové studie (viz tabulky na str. 92 až 94 Dokumentace), totéž je možno konstatovat o hluku.

Pokud by nebyly překračovány limitní hodnoty, bylo by to možno akceptovat. Avšak v případě překračování limitních hodnot již před realizací záměru je nutno stav hodnotit velmi kriticky.

V daném případě se uvádí pro PM 10 při ne-realizaci záměru denní koncentrace 87,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, po realizaci záměru to bude 88,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (str. 88 dokumentace, obr. 12 rozptylové studie), přičemž limitní denní koncentrace je 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Totéž se týká benzo(a)pyrenu (průměrné roční koncentrace), kde u nulové varianty je uváděna

hodnota příspěvku 0,246 ng/m³, po realizaci záměru 0,249 ng/m³, při současném imisním pozadí 2,2 ng/m³ a při platném imisním limitu 1 ng/m³.

Upozorňuje se na závěry krajského integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší Moravskoslezského kraje, kde v současnosti představuje největší problém nadlimitní zatížení tuhými znečišťujícími látkami v podobě suspendovaných částic PM10 a PM 2,5 (polévatý prach) a vysoké zatížení benzo(a)pyrenem.

Dále se upozorňuje na bod s kódem BD2 Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A. Cílem programu je v co možná nejkratší době dosáhnout zákonem požadované kvality ovzduší a tuto kvalitu udržet a zlepšovat. Zmiňovaný bod B22 má název "Minimalizace imisních dopadů provozu nových stacionárních zdrojů v území". Opatření se vztahuje na nové zdroje, spadající pod zákon o integrované prevenci i na ostatní vyjmenované zdroje U všech nových stacionárních zdrojů bude kompetentní orgán, pokud je to možné a ekonomicky přijatelné, stanovovat technické podmínky provozu a emisní koncentrace na úrovni dolní poloviny emisního intervalu a kterého lze dosáhnout BAT.

Případné zvýšení emisí lze na straně imisního zatížení kompenzovat vhodným opatřením, eliminujícím nově vnesené emise (např. výsadba izolační zeleně, omezení emisí na jiném zdroji ve stejné lokalitě apod.).

Z uváděného je patrné, že nelze v lokalitě připustit zhoršování imisní situace u znečišťujících látek, které již nyní překračují imisní limity, což jsou konkrétně suspendované částice PM10 a PM2,5 a vysoké zatížení benzo(a)pyrenem.

Na základě výše uvedeného obec Nižní Lhoty nesouhlasí s realizací záměru z důvodu dalšího zhoršení situace u výše uvedených znečišťujících látek, které již nyní překračují imisní limity a při absenci opatření, vedoucích k udržení a zlepšování kvality ovzduší.

Záměr, konkrétně instalované technologie, musí splňovat požadavky Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A. Posouzení, zda tyto parametry budou plněny, bude provedeno odborným posudkem po konkretizaci instalovaných technologických zařízení. Provoz zdroje znečišťování ovzduší, který by byl s Programem v nesouladu, by nebyl příslušným úřadem vůbec povolen.

Instalované technologie navíc nebudou do vnějšího ovzduší emitovat znečišťující látky, u kterých jsou překračovány imisní limity.

Oznamovatel záměru bude akceptovat, že v rámci kompenzačních opatření za nárůst vlivů z dopravy bude vysázeno 96 kusů stromů. Příslušný propoččet podle platné metodiky je uveden v příloze za textem v PŘÍLOZE B. tohoto Doplnění dokumentace.

V tomto smyslu se doplňuje do návrhu opatření k vyloučení a snížení nepříznivých vlivů záměru v kapitole D.IV:

- Pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na ovzduší provede oznamovatel výsadbu 96 kusů stromů. Lokalizace výsadby proběhne v dohodě se zainteresovanými obcemi.

Je doporučeno, aby zpracovatel posudku zapracoval toto opatření rovněž do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Obec Nošovice

1. Obec žádá, aby záměr nebyl v rozporu se záměrem Ministerstva životního prostředí ve věci Opatření obecné povahy a návazného Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A. Předložený záměr neodpovídá principu tohoto programu, podle kterého se mají hledat opatření, která by vedla ke snižování emisí látek, jejichž imisní limity jsou v území již dnes překračovány a mají se hledat přístupy, vylučující zhoršování stavu.

Záměr, konkrétně instalované technologie, musí splňovat požadavky Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek - CZ08A. Posouzení, zda tyto parametry budou plněny, bude provedeno odborným posudkem po konkretizaci instalovaných technologických zařízení. Provoz zdroje znečišťování ovzduší, který by byl s Programem v nesouladu, by nebyl příslušným úřadem vůbec povolen.

Instalované technologie navíc nebudou do vnějšího ovzduší emitovat znečišťující látky, u kterých jsou překračovány imisní limity.

Oznamovatel záměru bude akceptovat, že v rámci kompenzačních opatření za nárůst vlivů z dopravy bude vysázeno 96 kusů stromů. Příslušný propoččet podle platné metodiky je uveden v PŘÍLOZE B. za textem tohoto

Doplnění dokumentace.

V tomto smyslu se doplňuje do návrhu opatření k vyloučení a snížení nepříznivých vlivů záměru v kapitole D.IV:

- Pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na ovzduší provede oznamovatel výsadbu 96 kusů stromů. Lokalizace výsadby proběhne v dohodě se zainteresovanými obcemi.

Je doporučeno, aby zpracovatel posudku zpracoval toto opatření rovněž do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Občanské sdružení Střítež za zdravé životní prostředí z.s.

1. Trváme na připomínkách zasláným k zjišťovacímu řízení, máme za to, že nebyly řádně vypořádány, požadujeme jejich úplné vypořádání v dalším stupni procesu EIA.

Dokumentace má tyto nedostatky:

Variantní řešení aktivních variant není v dokumentaci projednáno. Dokumentace uvádí neuznatelné argumenty pro danou lokalizační variantu.

Podstata tohoto vyjádření je totožná s vyjádřením č. 8 spolku Orlovák, z.s.

Identické je i vypořádání vyjádření, tam uvedené.

2. V posouzení vlivů na životní prostředí, navýšení výroby HMMC 2016 bylo uvedeno, že z důvodu navýšení výroby nebudou realizovány nové stavby, navýší se pouze produktivita o 3%.

Vyjádření nemá vztah k předmětnému záměru.

Citovaná formulace se nachází na straně 15, v kapitole B.1.5 dokumentace k záměru "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., 2016", jehož oznamovatelem byla společnost, uvedená v jeho názvu. Z kontextu je zřejmé, že citovaná formulace se vztahuje výhradně k tomuto záměru, nikoliv k průmyslové zóně jako celku.

3. V rozptylové studii (viz tabulky) při porovnání jednotlivých imisních příspěvků není uvedený současný stav.

Současné průměrné imisní pozadí je rozptylové studii uvedeno vícekrát, a to v kapitole „3.7. Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě“ a pak v tabulkách s nejvyššími vypočtenými hodnotami. V tabulkách s hodnocením imisí ve vybraných referenčních bodech je vyčíslena změna imisních příspěvků proti nulové variantě a je zde uveden imisní limit pro jednotlivé znečišťující látky. Vzhledem k tomu, že současné imise jsou udány ve čtvercích 1x1 km, bylo by uvedení imisního pozadí pro jednotlivé domy zavádějící a je proto předpokládána průměrná hodnota buď pro okolí PZ Nošovice (tabulka 15 rozptylové studie), nebo samostatně pro vzdálenější lokalitu – viz kapitola „4.4. Nejvyšší vypočtené hodnoty v obci Střítež“.

4. Rozptylová studie počítá s použitím nízko emisních hořáků, ty nejsou specifikovány ani jejich emise, proto nemohou být řádně vyhodnoceny.

Rozptylová studie neuvádí typy a emise nízkoemisních hořáků ani nekonstatuje, jaké parametry budou plněny, jelikož v době zpracování studie nebyly tyto hořáky specifikovány. Pro výpočet emisí hořáků byly použity emisní faktory pro spalování zemního plynu uvedené ve Věstníku MŽP 8/2013, které jsou z důvodu bezpečnosti výpočtu vyšší, než reálné emise skutečných zařízení. Tyto emisní faktory jsou stanoveny na úrovni koncentrace NO_x 200 mg/m³ při 3 % O₂.

V rámci dalšího zpracování projektu (po zveřejnění Dokumentace) byly pro pece navrženy energeticky úsporné hořákové systémy pro průmyslové pece s nízkými emisemi NO_x. Emise těchto hořáků se při požadované pracovní teplotě mezi 930-950°C pohybují do 50 ppm NO_x při 2 % O₂, což odpovídá koncentraci menší než 100 mg/m³ při 3 % O₂. Reálné emise budou tedy méně než poloviční proti emisím uvedeným v rozptylové studii. Tím bude nižší i imisní zátěž lokality, než byla stanovena rozptylovou studií.

Vypočtené emise a imise ze spalování zemního plynu lze tedy charakterizovat jako nadhodnocené, na straně bezpečnosti výpočtu.

5. Výsledky Autorizovaného posouzení vlivů na veřejné zdraví č. SK – 2016/LIS ze dne 10. 2. 2017 se opírají o podklady uvedené v rozptylové studii. Výsledky z důvodu několikanásobně překročeného imisního limitu mohou být daleko horší, což potvrdilo letošní zimní období, konkrétně leden a únor roku 2017, kdy povolené překročení imisního limitu bylo pro rok 2017 vyčerpáno už cca v polovině února.

Proto navrhuje v souladu s Programem pro zlepšování kvality ovzduší u všech zdrojů V HMMC stanovit sledování a hodnocení množství emisí pomocí systému kontinuálního měření a výsledky z těchto měření poskytnout k dispozici veřejnosti.

Rovněž opakovaně navrhuje také kontinuální měření imisí kolem závodu.

Kontinuální měření emisí na všech zdrojích v HMMC se přímo netýká záměru „Hyundai Steel – Lisovna CZ“. Povinnost instalovat kontinuální měření emisí na zdrojích znečišťování ovzduší je dána přílohou č. 4 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění. Zde jsou vyjmenovány všechny významné zdroje znečišťování ovzduší, které mají za povinnost instalovat kontinuální měření emisí. Jsou to např. kotle spalující pevná a kapalná paliva nad 50 MW tepelného příkonu a další technologické zdroje jako např. spékací pásy aglomerace, ocelárny apod. Žádný z instalovaných zdrojů znečišťování ovzduší v rámci HMMC a ani posuzovaného záměru nejsou v příloze č. 4, zákona vyjmenovány. Dále je nutno konstatovat, že instalace kontinuálního měření emisí není jednoduchou technickou záležitostí bez ohledu na cenovou náročnost pro tak marginální zdroje, které se budou instalovat v rámci posuzovaného záměru.

Z hlediska kontinuálního měření imisí, je umístování imisních stanic dáno přílohou č. 2, vyhlášky MŽP ČR č. 330/2012 Sb., kde jsou stanoveny minimální počty měřících lokalit pro stacionární měření. Bohužel z tohoto principu není lokalita taková, aby byla osazena stacionárním měřením imisí. I tak v rámci integrovaného povolení probíhá jednorázové kontinuální měření imisí po každém navýšení výroby automobilů v rámci HMMC na cca 4 – 5 místech v okolí průmyslové zóny. V současnosti jsou podány 2 projekty (obec Nošovice a Nižní Lhoty) pro instalaci kontinuálního měření imisí v rámci projektu OPŽP, kdy oba byly v rámci SFŽP i MŽP schváleny, ale ČHMÚ podpořil jenom jeden s tím, že mu případnou dvě stanice v této oblasti zbytečné. Prostě ČHMÚ v současné době nepodporuje instalaci dalších imisních měřících stanic v rámci zapojení do ISKO (Informační systém kvality ovzduší), i když si prostředky zajistí obce samostatně a na vlastní 5 ti letý provoz. Takže tímto je možnost instalace imisního měření omezena.

6. Jedna ze zásadních chyb posuzování je systémová chyba, týká se výpočtu kumulace s dalšími plánovanými záměry, a to takovým způsobem, že i přes překročené limity se dá výroba navyšovat postupně třeba o 100 %. Způsob posouzení samotného příspěvku s předem propočítaným příspěvkem do 1% imisního základu je špatný a zneužitelný. Následně se hledá řešení na úkor místních obyvatel s odůvodněním ekologického řešení problému.

Samotná kumulace s jinými záměry se nyní posuzuje salámovou metodou.

Jedná se konkrétně o následující již provozované a plánované záměry v rámci procesu EIA:

- Navýšení výroby ve společnosti Hyundai Dymos Czech, s.r.o.
- Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (na 385 000 vozidel/rok)
- Logistický a průmyslový park R48 Horní Tošanovice
- CTPark Nošovice, objekt NO1 a NO2
- Výstavba na pozemcích parc. č. 78/7, 78/8 a 412/3 v k. ú. Nižní Lhoty

O "salámovou" metodu v daném případě nejde. Jedná se o postupné naplňování kapacity průmyslové zóny, která byla pro tento typ výroby určena od samého počátku a rozšiřování kapacity souvisí s aktuálním vývojem poptávky po výrobcích, které se zde produkuje.

Každý záměr byl samostatně projednán v procesu EIA a rozptylové i hlukové studie byly zpracovány vždy s uvažováním kumulace s dalšími záměry.

7. S odkazem na vyjádření KHS v rámci zjišťovacího řízení se zdůrazňuje, že v lokalitě, kde je již dnes překročen hygienický limit, nelze podle rozsudku NSS (As 135/2011-246 z 31. 1. 2012) nelze uplatnit odkaz na §20 odst. 5

nařízení vlády č. 272/2011 Sb., podle kterého nelze považovat za hodnotitelnou změnu rozdíl hodnot pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB.

Ve Stříteži pro noční dobu platí tabulka níže:

	současná situace,	situace s provozem záměru,	rozdíl
0 Střítež227 (20 m od cesty)	58,4	58,4	0,20
21 Střítež85	64,1	64,1	0,20
22 Střítež125	36	36	0,10

V obci Střítež nebude vybudován ani provozován nový zdroj hlukové zátěže (stacionární zdroj ani komunikace), tudíž nelze v tomto případě použít rozsudku NSS (As 135/2011-246 z 31. 1. 2012). Bude pouze využívána stávající komunikace I/68, která je přístupná veškerým vozidlům bez ohledu na jejich provozovatele. Nelze zamezit využívání stávajících komunikací vybraným podnikatelských či soukromým subjektům. Je-li v současné době překračován v obci hygienický limit, je na straně státní správy povinnost tuto situaci řešit, nikoli však na úkor vybraných subjektů.

Jak vyplývá z tabulky uvedené výše (vypočtené hodnoty hluku v noční době), nebude v souvislosti se záměrem (dopravou související se záměrem) navýšeno hlukové zatížení lokality. Vypočtené hodnoty pro současnou situaci a pro situaci spojenou se záměrem jsou shodné.

8. V žádném případě nesouhlasíme s tvrzením uvedeným na str. 60 dokumentace:

„V obci Střítež bylo provedeno měření hluku ve dvou lokalitách dle obrázku níže. Měření bylo provedeno v souladu s metodikou pro měření hluku z dopravy uvedenou ve Zpravodaji MŽP 3/1996. Měření bylo provedeno dne 29. a 30. 11. 2016, mikrofon byl umístěn 7,5 m od středu nejbližšího jízdního pruhu ve výšce 3 m.“

Znovu opakujeme námitku k zjišťovacímu řízení:

Ve Stříteži proběhlo měření hluku v listopadu 2016, k němu máme tyto výhrady.

„Měření bylo provedeno mimo posuzované body, byla slabá vrstva sněhu, u bodu M1 není uvedena délka měření, dle pozorování trvalo 2 až 3 hodiny mezi 8:00 a 11:00, u nádraží byl mikrofon postaven ze severní strany, kde není žádný dům ani odrazivá plocha, pouze pole a park. Byly minusové teploty. Byl v té době minimální průjezd aut. Dopravní situace ve Stříteži vyžaduje regulérní měření.“

Pán Skácel ani text dokumentace nekonstatuje, že měření hluku bylo provedeno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Dle metodiky pro měření hluku z dopravy měření nesplňuje např. meteorologické vlivy, (sníh), doba a délka měření (konec listopadu, 2-3 hod), měření ve venkovním prostoru - tam, kde se zdržuje nejdéle největší počet lidí, nebo kde jsou lidé nejvíce rušeni hlukem (měřeno bylo směrem k neobydlené části, viz foto bod M1).

Dle metodiky měření hluku ze silniční dopravy vyplývá, že při měření u silnice, kde je průjezd vozidel od 2401 do 12000 za den, měření probíhá jednu hodinu v dopoledních nebo odpoledních hodinách a čtyři hodiny v noční době. Umístění měřicího místa je pak 7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu, ve výšce 3 m nad povrchem komunikace. Pouze pokud toto umístění není možné, volí se jiná měřicí místa.

V případě měření v obci Střítež bylo dodrženo výše uvedené. První měřicí místo bylo zvoleno v blízkosti železničního přejezdu, kde je hluková situace nejhorší (z důvodu brždění před přejezdem a rozjezdu za přejezdem). Druhé měřicí místo bylo zvoleno u chráněného venkovního prostoru (hranice pozemku).

Povrch komunikace byl v době měření suchý (mírná sněhová pokrývka byla pouze na plochách mimo komunikaci viz fotodokumentace PŘÍLOHA A. tohoto Doplnění dokumentace), okolní teplota byla plusová, plně odpovídající teplotnímu rozsahu hlukoměru. Dopravní intenzita odpovídala stejné intenzitě, jako při sčítání dopravy na jaře téhož roku.

9. V dokumentaci je uvedeno na str. 15 uvedeno:

Projektovaná cílová výrobní kapacita 1 749 600 autodílů ročně.

V závěru zjišťovacího řízení je uvedena předpokládaná výrobní kapacita 1 479 600 ks/rok.

Údaje o produkci nejsou v souladu, s tím i souvisí množství dopravních prostředků, emise, odpady, hluk.

Žádáme vypracovat doplněnou dokumentaci na maximální výrobní (lisovací) kapacitu.

Příčinou rozdílu mezi dvěma kapacitními údaji je překlep v poslední odrážce kapitoly B.1.2 na straně 15 dokumentace. Všechny související údaje o požadavcích na dopravu i vstupy do hlukové a rozptylové studie jsou založeny na hodnotě 1 479 600 autodílů ročně. Tento údaj je uveden i na straně 27 Dokumentace.

Jak je uvedeno ve vypořádání připomínky č. 3 z.s. Orlovák, výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční tonáži vstupních ocelových svitků. To by mělo současně vyvrátit obavy ze zvyšování produkce ve vztahu k výkonu lisovací technologie, které vyjadřují některá z došlých vyjádření.

V tomto smyslu nahrazujeme poslední odrážku v kapitole B.1.2 Dokumentace v souladu s údaji tabulky na straně 25 Dokumentace takto:

- tonáž zpracovávaných ocelových svitků 24.155 t/rok.

Navrhujeme zpracovateli posudku, aby stejně upravil i text kapitoly I.2 návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu.

Maximální lisovací výkon bude odpovídat tonáži zpracovávaných plechových svitků 24.155 tun ročně, v souladu s údajem o kapacitě záměru v oddíle I.2 závazného stanoviska.

Předložená rozptylová i hluková studie pracují s daty, která odpovídají této kapacitě.

10. Na str. 37 je uvedeno:

„Před nátokem do retenční nádrže RN02 je osazen centrální odlučovač ropných látek. V případě nedostatečnosti stávajícího odlučovače ropných látek RN02 bude vybudován v rámci záměru vlastní odlučovač ropných látek.“

Posouzení dostatečnosti je potřebné provést v této dokumentaci.

Bylo prověřeno, že stávající centrální odlučovač ropných látek před nátokem do retenční nádrže RN02 bude kapacitně vyhovovat. Detailní technický propočet by Dokumentací zbytečně zatěžoval.

Podstatné v daných souvislostech je, že za provoz retenční nádrže, ze které jsou pak vody řízeně vypouštěny do toku Řepník, zodpovídá její provozovatel HMMC s.r.o., který zodpovídá i za kvalitu vody na výstupu z ní a tuto musí monitorovat, jak mu ukládají podmínky platného znění integrovaného povolení.

Srážkové vody z navrhovaného rozšíření areálu budou novou vnitroareálovou oddílnou kanalizací PP DN 300 - DN 500 napojeny do kanalizace PZ Nošovice, konkrétně do stoky RW02-1. Ta je dále napojena do stoky RW02, která je zaústěna do retenční nádrže RN02. Kanalizace PZ Nošovice a retenční nádrž RN02 je v majetku a provozu cizího subjektu – HMMC.

Napojení do stoky RW02-1 je navrženo ve třech napojovacích bodech: první bod se nachází na jižní straně areálu do stávající šachty RW2.23 na kanalizaci profilu DN600. Druhý napojovací bod se nachází v severozápadní části areálu do stávající šachty RW2.12 na kanalizaci profilu DN1000. Třetí napojovací bod se nachází v severní části areálu na stávající stoce RW02-1 profilu DN800 a DN1000 mezi šachtami RW2.13 až RW2.15.

Výpočet množství srážkových vod, resp. množství odváděných srážkových vod z plochy rozšířeného areálu byl zpracován dle platné ČSN 75 6101, kap. 5 (návrhová intenzita deště, doba trvání deště, ...) a v souladu s koncepcí odvodnění v PZ Nošovice.

Podklady pro udělení souhlasu byly předány provozovateli dešťové kanalizace a retenční nádrže v PZ Nošovice (HMMC). Provozovatel kanalizační sítě vydal souhlas s napojením srážkových vod do kanalizace PZ Nošovice se zaústěním do retenční nádrže RN02 a do centrálního odlučovače ropných látek a olejů. Souhlasem provozovatele kanalizace, retenční nádrže a odlučovače ropných látek, společností HMMC, bylo prokázáno, že kapacita objektů na stokové síti je dostatečná pro navrhované rozšíření výrobního areálu společnosti Hyundai Steel.

Tento souhlas provozovatele kanalizační sítě s napojením srážkových vod z areálu záměru je zařazen jako příloha 8 Dokumentace. V tomto vyjádření se výslovně uvádí, že kapacita odlučovače RL je dostatečná.

Další informace k problematice uvádí Dokumentace na stranách 37 - 38.

11. Hodnota maximálního přítoku do retenční nádrže:

Detailní hydrotechnický propoččet ověřující dostupnou kapacitu bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace – rovněž schází posouzení. Navrhujeme dokumentaci doplnit.

Bylo prověřeno, že kapacita stávající retenční nádrže RN02 bude vyhovovat pro daný záměr. Detailní technický propoččet by Dokumentací zbytečně zatěžoval.

Podrobnosti technického řešení a způsobu výpočtů jsou uvedeny výše, ve vypořádání předchozího vyjádření č. 10 o.s. Střítež.

Musí být dodržena podmínka z platného znění integrovaného povolení pro HMMC, že z nádrže nesmí přes bezpečnostní přeliv odtékat v případě extrémních srážek množství vody větší než Q100, což je 3030 l/s. Za dodržení této podmínky zodpovídá provozovatel nádrže, tím je HMMC, s.r.o.

Příloha č. 8 dokumentace dokládá souhlas provozovatele retenční nádrže s napojením odvádění srážkových vod z areálu záměru. Výpočtová bilance množství srážkových i odpadních vod, je v tomto souhlase jmenovitě uvedeny.

Manželé Králíkovi

1. Vyjadřuje se zásadní nesouhlas s předloženou dokumentací a žádá se o její vrácení a přepracování. V předložené doplněné dokumentaci úplně chybí základní informace o předkládaném záměru výstavby lisovny jako náhrady za dovoz lisovaných dílů z Koreje.

Nadále trváme na našich námitkách podaných k zjišťovacímu řízení a zásadně nesouhlasíme s jejich souhrnným vypořádáním v předložené dokumentaci.

Pro kvalifikované posouzení EIA, z dokumentace totiž vůbec není jasné, jaká je skutečná potřeba lisovaných dílů, pro jakou produkci karoserií a jaká náhrada současného dovozu lisovaných dílů z Koreje pro Nošovice a Žilinu se skutečně nahrazuje a posuzuje.

Toto vyjádření je obsahově totožné s vyjádřením č. 3 z.s. Orlovák.

Totožné je i vypořádání, tam uvedené.

2. Předložená dokumentace vůbec nepopisuje a nevychází ze skutečného aktuálního stavu protihlukové ochrany severní strany a severovýchodního rohu PZ Nošovice a jejího okolí po přemístění HYSCO - dnešní HYUNDAI STEEL - do severovýchodního rohu PZ Nošovice.

Námítka uvádí řadu poukazů na nevhodnost současného umístění závodu Hyundai Steel z hlediska hlukových vlivů na okolí a v blízkosti regionálního biologického koridoru.

Konstatuje se, že stav, hodnocený jako výchozí, je v rozporu s podmínkami pro územní, stavební a kolaudační povolení, zejména ze strany orgánu ochrany veřejného zdraví.

Protihlukový val byl vybudován v rámci výstavby PZ Nošovice, jeho parametry byly schváleny příslušnými orgány státní správy a hodnotit jeho parametry není v kompetenci oznamovatele záměru - společnosti Hyundai Steel, ani zpracovatele Dokumentace. Současné prostorové parametry valu, tj. výška a délka, doložené výkresy skutečného stavu valu, byly zahrnuty do výškopisu lokality, který je jedním ze vstupních dat rozptylové a hlukové studie. Je tedy zohledněn jeho vliv na šíření imisí znečišťujících látek a hluku. Fotografie použité v Dokumentaci neslouží jako doklad o tvaru a umístění valu, ale jako doklad o aktuální floře na východní části valu.

3. Pro kvalifikované posouzení požadujeme vyjasnit výrobní parametry, zejména:
- kolik z nich je v současnosti dováženo z Koreje, kolik z nich je zapotřebí k výrobě karoserií v Nošovicích a kolik v Žilině,
 - celkový počet výroby svařovaných karoserií v Nošovicích a v Žilině,
 - popis počtu a způsobu dovozu lisovaných dílů z Koreje do Ostravy a Žiliny, jaký je ekologický efekt záměru, související s těmito aspekty.

Toto vyjádření je obsahově totožné s vyjádřením č. 3 z.s. Orlovák.

Totožné je i vypořádání, tam uvedené.

4. V závěru zjišťovacího řízení je uvedena kapacita 1 479 600 ks/rok. Neuvádí se čeho a hlavně pro koho - jestli pro Nošovice nebo pro Žilinu.

Požaduje se uvést aktuální spotřebu lisovaných dílů, karosářských svařených komponentů, z kolika dílů se tyto svařují, jaké procento jejich spotřeby reprezentuje realizace záměru.

Příčinou rozdílu mezi kapacitními údaji v dokumentaci (1 749 600) a v závěru zjišťovacího řízení (1 479 600) je překlep v poslední odrážce kapitoly B.1.2 na straně 15 dokumentace.

Všechny související údaje o požadavcích na dopravu i vstupy do hlukové a rozptylové studie jsou založeny na hodnotě 1 479 600 autodílů ročně. Tento údaj je uveden i na straně 27 Dokumentace.

Jak je uvedeno ve vypořádání připomínky č. 3 z.s. Orlovák, výstižnějším parametrem pro kapacitu záměru může být namísto počtu vyrobených dílů údaj o úhrnné roční tonáži vstupních ocelových svítků. To by mělo současně vyvrátit obavy ze zvyšování produkce ve vztahu k výkonu lisovací technologie, které vyjadřují některá z došlých vyjádření.

Co se týče druhé části vyjádření, toto je obsahově totožné s vyjádřením č. 3 z. s. Orlovák. Totožné je i vypořádání, tam uvedené.

5. Doplnit poslední aktuální BAT v oblasti lisovací techniky, uvést typ a technické parametry, hluk, vibrace umístovaných lisů.

Porovnání záměru s příslušnými BREF dokumenty je (v rámci povolovacího procesu dle stavebního zákona) povinné pro záměry, spadající pod zákon o integrované prevenci. Předmětný záměr pod tento zákon č. 76/2002 Sb. v platném znění nespadá.

Mimo to, pro danou technologii dokument BREF dosud vůbec neexistuje. Existuje BREF pro zpracování železných kovů (BREF on Ferrous Metals Processing Industry, 2001), ten se však zabývá jen zpracováním ingotů válcováním a tažením.

Bez ohledu na výše řečené lze konstatovat, že řešený záměr ve všech aspektech odpovídá obecným principům BAT: technologie vyhřívání a použití paliva s nejnižšími možnými emisními faktory, uzavřený primární okruh chlazení, vyloučení přenosu vibrací na okolí, atd.

Zdroje vibrací od technologických výrobních celků (lisy aj.) budou eliminovány jednak pružným uložením strojů (tlumiče vibrací jsou součástí technologie) a zároveň stavebně technickým řešením, kdy bude provedeno pružné oddílatování základových konstrukcí strojů od konstrukcí budovy a jejího podloží.

Dilatace bude provedena pomocí izolátorů chvění (např. korkové obložení základových konstrukcí apod.) Konkrétní návrh bude vycházet z upřesněných hodnot v dalších stupních dokumentace.

Jakékoli případné ovlivnění stavebních konstrukcí technickými vibracemi bude zohledňovat statický výpočet a konstrukční návrh nosných prvků v dalším stupni dokumentace.

6. Upozorňuje se na rozpor mezi dokumentací (str. 27) a hodnocením zdravotních rizik (str. 10). V druhém případě se uvádí, že provoz bude probíhat po dobu 7200 hodin v roce, zatímco výpočet s údajem ze strany 27 dokumentace (údaj o fondu pracovní doby 22,5 hodin za den) vede k výsledku jen 6750 hodin za rok.

Toto vyjádření je obsahově totožné s vyjádřením č. 5 z.s. Orlovák.

Totožné je i vypořádání, tam uvedené.

7. Je žádáno o upřesnění, co je myšleno jako nákladní doprava a co reprezentuje údaj 32 TNA (těžkých nákladních vozidel) za den - jde o tonáž 20, nebo 12 nebo 3,5 či kolik tun? S kolika vozidly je nutno počítat? Jaký budou mít nákladní vozidla garantovaný imisní limit - EURO IV, V, nebo VI? Jaký má Hyundai Steel vliv na počet nasmlouvaných vozidel?

Těžká nákladní vozidla pro potřeby tohoto záměru představují nákladní vozidla o nosnosti cca 24 tun. Pro účely hlukové i rozptylové studie byla tato vozidla modelována jako kamiony – nákladní vozidla s návěsem. Programy pro výpočet imisí a hlukové zátěže uvažují s těmito vozidly jako s těžkými vozidly, do výpočtu se konkrétní tonáže nezadávají. Vzhledem k různorodosti vozového parku toto ani není možné, stejně jako není možné predikovat typy vozidel a jejich emisní charakteristiky.

Počty vozidel, která budou využívána pro převoz materiálu, a směrování této dopravy jsou uvedeny v Dokumentaci na straně 29 až 32 a také v souvisejících studiích – hlukové a rozptylové studii. Předpokládá se cca 32 nákladních vozidel (kamionů) denně pro dovoz či odvoz materiálu a produktů – samozřejmě se jedná o průměrnou hodnotu, tento počet vozidel se může lišit v jednotkách vozidel.

Použitá vozidla budou splňovat legislativní požadavky na provoz motorových vozidel na pozemních komunikacích platné v době jejich používání.

Vliv Hyundai Steel na počet nasmlouvaných vozidel bude dán smluvními vztahy mezi dopravci a zákazníkem, z hlediska ekonomiky provozu je patrně výhodnější používat co nejmenší počet vozidel.

8. Realizace záměru bude představovat i odpovídající navýšení osobní a nákladní dopravy. Žádá se, přepracovat hlukovou a rozptylovou studii i navazující posouzení zdravotních rizik na maximální možný výkon posuzované lisovny, protože předložené studie jsou neaktuální, nic nefikající.

Rozptylová i hluková studie byly vypracovány pro projektovaný výkon lisovny, tj. i na dopravu související s tímto výkonem. Z vypočtených hodnot imisní a hlukové zátěže pak vycházelo posouzení zdravotních rizik. Není tedy důvod uvedené studie přepracovat.

9. Upozorňuje se na chybu v kapitole B.I.3 dokumentace, kde se uvádí, že umístění nové haly bude v katastru obce Nošovice, v jeho jihovýchodní části. Dle platného územního vyjádření záměr funkčně odpovídá jeho využití.

HYSCO - dnešní Hyundai Steel - stejně jako posuzovaný záměr leží v severovýchodní části PZ Nošovice, proto žádáme o opravu této závažné chyby v textu v předložené dokumentaci.

Záměr je lokalizován ve východní části katastru obce. Hned pod textem s nepřesným údajem, na který je poukazováno, je uveden ortofotosnímek, ze kterého je umístění záměru nezpochybnitelně jasné a jednoznačné.

Všechny ostatní části dokumentace včetně výpočtových modelů v hlukové a rozptylové studii operují se správným umístěním záměru. Stejně, bez výjimky, je zobrazena správná lokalizace na všech obrázcích dokumentace i jejich příloh.

Označovat jeden evidentní a nepodstatný překlep za závažnou chybu dokumentace není na místě.

10. Nesouhlas s údaji v kapitole B.III.4 - , již dnes je vlivem dopravy okružní komunikace a MOK (mimoúrovňové křížení) značně poškozená, praská, Protihlukové valy se rozjíždějí - snižují, dodnes nejsou zalesněny, řádně zafixované kořenovým systémem vegetace. V současné době v PZ Nošovice již probíhá výstavba části rozvodny, Haly NO 1, NO2, má začít výstavba Logistik park Nošovice - další zátěž dopravou bez kvalifikovaného vyjádření správce komunikací a přilehlých pozemků nelze povolovat.

Tato připomínka nemá vztah k projednávanému záměru.

Oznamovateli záměru - společnosti Hyundai Steel - nepřísluší, vyjadřovat se k žádné z uvedených výhrad. Zaujetí stanoviska, resp. řešení každé z uvedených připomínek je v kompetenci jiných subjektů.

Stanovisko příslušného úřadu k projednávanému záměru nemůže ukládat žádné podmínky či povinnosti žádnému jinému subjektu, než je oznamovatel záměru.

11. Na straně 42 dokumentace se uvádí, že přenos vibrací do statického systému provozních budovy Hyundai Steel není třeba uvažovat, protože případné zdroje vibrací (ventilátory, strojní zařízení, doprava apod.) jsou pružně uloženy a opatřeny tlumiči vibrací.

Přitom jste ten statický systém haly ani nepopsali a proto s tím nelze souhlasit, protože jste v dokumentaci vůbec zpevněné plochy a základovou desku pro výstavbu Haly lisovny vůbec nepopsali, neuvádíte, jaký to bude zásah do podloží, jak hluboko budou zapuštěny stabilizační Piloty základové desky haly, jak hluboko dojde k narušení podloží, jakých vrstev a pramenů vod a jak to bude ošetřeno.

Popis statického systému haly by byl v dokumentaci EIA zbytečným balastem, protože to za daných okolností nemá žádný vztah k problematice životního prostředí. Ani případné zapuštění pilot až do kvartérní zvodně nemůže mít žádný vliv na režim podzemních vod. Obsáhlý popis zvodnění v zájmové lokalitě je v dokumentaci uveden (kapitola C.1.2). Prameny se na zájmové lokalitě žádné nenacházejí. Popis vlivů záměru na životní prostředí je obsažen v kapitole D.1.4 Dokumentace.

Jediným vlivem záměru na podzemní vody bude určité omezení jejich dotace v důsledku omezení vsaku (vliv zpevněných vnějších ploch a samotné zastřešené haly s podlahami). Tento vliv je vyhodnocen v kapitole D.1.4 jako spolehlivě nepatrný, s žádnými praktickými dopady na využívání podzemních vod po směru jejich proudění od lokality.

12. Taktéž neuvádíte hlukové parametry krycích plechů fasády jedná se o hlukovou odrazivost nebo pohltivost.

Pro výpočet bylo uvažováno s odrazivou plochou panelů fasády (korekce 3 dB), jako s horší možnou variantou. Ani při těchto parametrech nebude mít provoz v okolí haly žádný vliv na stávající hlukovou situaci nejbližších chráněných objektů.

13. Žádáme vypořádat řádně naše námítky a doplnit veškerou dokumentaci o aktuální pravdivé údaje, protože HYSCO (nyní Hyundai Steel) a předmětný záměr je na západ od Vojkovic č.p. 62, ovšem venkovní chráněný prostor stavby jste nikdo nikdy na západní straně neměřili, hlavně proto, že v tomto směru není žádná protihluková ochrana - protihlukový val, který tam podle stanoviska EIA z r. 2006 měl být a nám z neznámých důvodů prostě není a museli byste to přiznat a nějak řešit a to se Vám ani KHS nehodí.

Jediný odpovídající kontrolní bod, který máte je 5d změřený zdravotním ústavem a to pozemek 826/2 ostatní plocha pro rekreaci a odpočinek, KTERÝ JSME POŽADOVALI UVÉST ovšem ani tento jste tentokrát účelově neuvedli a vypustili z hlukové studie a do hodnocení zdravotních rizik neuvedli, ale uvedli jste tam 5a jih a doplnili 5 b sever, kde si účelově můžete odečíst podle metodiky odraz od fasády 5Db, pásmo nejistoty 2,2 Db a tak Vám účelově zůstává nadlimit 1,6 Db to je pod 2 Db, a to je podle Vás v pořádku, takže s takovou hlukovou a rozptylovou studií prostě nesouhlasíme, stejně jako s hodnocením zdravotních rizik.

V hlukové studii jsou pro všechna měřená místa v blízkosti objektu Vojkovice č.p. 62 uvedeny skutečně měřené hodnoty, bez jakýchkoliv korekcí. V hodnocení zdravotních rizik je pak uvažováno pouze s vypočtenými hodnotami a zejména případnou změnou, která by mohla nastat po realizaci záměru.

V hlukové studii „E/4640/2016/HS - HYUNDAI STEEL - LISOVNA CZ“, která je přílohou dokumentace, jsou na straně 26 uvedeny všechny naměřené hodnoty hlukové zátěže, známé v době zpracování studie. Bod 5d, umístěný v severozápadním okraji pozemku, je ovlivněný jak provozem na dálnici D48 (hluk z dopravy – zde je dominantní), tak ze stacionárních zdrojů umístěných v PZ Nošovice. Tím je velmi obtížné rozlišit podíl stacionárních zdrojů a dopravy na hlukové zátěži v tomto bodě. Z tohoto důvodu jsou v hlukové studii na str. 20 vyhodnoceny body 5a (jižní fasáda domu – ovlivněna významně pouze zdroji od PZ Nošovice, vzhledem k umístění je vliv dálnice D48 minimální), 5c (obdobné jako u bodu 5a, avšak na hranici pozemku) a 5b – zde je dominantní vliv dálnice D48 přičemž je PZ částečně odstíněna vlastním objektem stavby. Vzhledem k tomu, že hygienické limity pro hlukovou zátěž jsou stanoveny samostatně pro stacionární zdroje a pro dopravní zátěž, byly pro vyhodnocení použity právě body 5a, 5b a 5c.

Účelem hlukové studie (a stejně tak i hodnocení zdravotních rizik) bylo posouzení změny hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu, tj. stavu bez realizace záměru. Tato změna byla vyhodnocena jako nulová. Účelem studií není vyhodnocení překračování hygienických limitů v dané lokalitě, jelikož provozovatel záměru není zároveň

provozovatelem dominantního zdroje hluku, tj. dálnice D48.

Pro vyhodnocení změny hlukové zátěže jsou nutné rámcové informace o stávající hlukové zátěži a ty byly získány v rámci několika měření hluku, jejichž výsledky jsou uvedeny v hlukové studii na straně 26.

14. Vůbec nezabýváte hodnocením zdravotních rizik hlukem, vibracemi, teplotou, osvětlením vnitřního pracovního prostoru lisovny pro zaměstnance, vůbec neřešíte vnitřní klimatizaci pracovního prostoru, hlavně v letním období tropických veder,“ protože v minulosti HYSCO dnešní Hyundai Steel větral průvanem otevřením vjezdových vrat, a tím obtěžoval hlukem z provozu své okolí,“ a to žádáme do veškeré dokumentace a studií doplnit.

V rámci procesu EIA se hodnotí především vlivy záměru na veřejné zdraví. Pracovní podmínky a ochrana zdraví zaměstnanců jsou primárně řešeny předpisy z oblasti bezpečné a zdravé práce.

Věcnou podstatu má připomínka, že ke zvyšování negativních vlivů - zejména hluku - na okolí dochází za situací, kdy jsou za letních veder dlouhodoběji otevírána velká vrata lisovny pro zajištění příznivějšího vnitřního klimatu pro zaměstnance.

Navrhujeme, aby do návrhu podmínek závazného stanoviska zpracovatel posudku doplnil:

- Do provozního řádu zpracovat v zájmu omezení emisí hluku zákaz dlouhodobějšího otevírání vrat pro účely a větrání haly. Vhodné vnitřní klimatické podmínky pro zaměstnance musí být zajištěny technickými opatřeními.

15. Dokumentaci doplnit o ekologická variantní řešení, ta současně předložená nesmyslně zatěžuje dopravou páteční systém komunikací z Francie do Nošovic pak přes Frýdek Místek do Ostravy Hrabové a zpět do Nošovic a Žiliny, to je v současné době jednoznačně nepřijatelný přeshraniční vliv, nesmyslné navyšování dopravy a tím i zhoršování životního prostředí v okolí pátečního systému komunikací“

Požadavek na variantní řešení je obsahově totožný s vyjádřením č. 8 z. s. Orlovák. Totožné je také vypořádání.

Záměrem vyvolaný nevýrazný nárůst přepravy po veřejných komunikacích sám o sobě není důvodem k tomu, aby byly záměru přisuzovány přeshraniční vlivy ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

S postupným pozvolným nárůstem kamionové dopravy se obecně a oficiálně počítá. Oficiálním podkladem pro projektování komunikací, pro zpracování hlukových a rozptylových studií atd., je dokument TP 225 - Prognóza růstu intenzit automobilové dopravy, II. vydání, zpracovaný Centrem dopravního výzkumu a schválený Ministerstvem dopravy rozhodnutím dne 11. 10. 2012 pod č.j. MD-OPK č.j. 553/2012-120-STSP/1. V současných letech je uplatňován koeficient růstu nákladní automobilové dopravy 3% každé dva roky pro rychlostní komunikace a 1% pro silnice 1., 2. a 3. třídy.

16. Uvádí se, že k záměru existují ekologické varianty, problém je rozpor mezi ekonomickými zájmy HYUNDAI a tím, co by bylo ekologické pro občany ČR a přírodu. V této souvislosti se uvádí požadavek na převedení veškeré dopravy na Ostravu na železnici.

Další navyšování osobní a nákladní dopravy považujeme za absolutně nepřijatelné, pokud si Hyundai Steel nedá do pořádku protihlukovou ochranu severní strany a severovýchodního rohu PZ Nošovice tak jak to mělo původně být.

První část vyjádření je obsahově totožná s vyjádřením č. 8 z. s. Orlovák. Totožné je také vypořádání.

Zásadní komplikací pro úvahy o případném převedení dopravy na Ostravu na železnici je skutečnost, že provozovna, kam se z Nošovic převážejí díly, je umístěna v průmyslové zóně Hrabová, která napojení na železnici vůbec nemá.

K druhému odstavci vyjádření je nutno konstatovat, že zodpovědnost za správu a stav protihlukových opatření, zajišťujících odstínění celé průmyslové zóny Nošovice jako celku od okolí, není v kompetenci oznamovatele předkládaného záměru. Závazné stanovisko EIA příslušného úřadu mu v tomto bodě nemůže ukládat žádné podmínky.

Jak dokládá hluková studie, přírůstek hluku v důsledku realizace záměru je prakticky neměřitelný, pod mezí rozlišení výpočtového modelu. Navíc, dispoziční podmínky objektu Hyundai Steel neumožňují provedení účinných dílčích opatření v jeho nejužším okolí k jeho samostatnému hlukovému odstínění ve směru k východu - severovýchodu.

17. K hodnocení biotopů využívá dokumentace výsledky biologického průzkumu z roku 2014, nikoliv z roku 2016, ačkoliv jste jej měli k dispozici. Je skutečností, že náhradní biotop - soustava jezírek napájená z přivaděče - v současné době neslouží svému účelu, jsou zde budky hnízdiště pro kachny a místo pro jejich přikrmování, vyskytují se zde Volavky, čápi, vydry a ve vodě vzrostlé ryby-pstruzi, takže pro obojživelníky, vodní hmyz to zrovna vhodné není. Navíc nemožnost regulace přítoku způsobila na místě výtoku v RBK 561 v blízkosti odtoku do přivaděče trvalé zatopení kořenového systému vzrostlých stromů a jejich zvýšený úhyn.

Jak konkrétně uvádí Dokumentace na straně 80, při zpracování biologického průzkumu bylo vycházeno ze tří hlavních zdrojů informací včetně dat z průzkumu na přilehlých plochách v roce 2016. Vzhledem k informacím o výskytu zvláště chráněných druhů živočichů v blízkosti záměru z roku 2015 (Biologické hodnocení pro MUK) byla otázka aktuálního stavu výskytu těchto organismů věnována velká pozornost a v předkládaném průzkumu je dostatečně diskutována.

Na určitou disfunkčnost náhradních biotopů (jezírek) bylo poukázáno v biologickém hodnocení pro MUK a byly dokonce navrženy i změny v užívání a údržbě těchto biotopů. Podle recentních informací v této otázce příslušný orgán ochrany přírody vyvíjí aktivity k nápravě stavu.

Vhodnost náhradních biotopů pro případný transfer zvláště chráněných druhů nemá přímou souvislost s posuzováním záměru Hyundai Steel.

18. Na straně č. 49 nesouhlasíme s uvedeným popisem Regionálního ÚSES - RBK 561 jeho snížená průchodnost je hlavně způsobená nesplněním podmínek stanoviska EIA hluk č.25 až č. 40 a to chybějícím PH valem na severní straně a severovýchodním rohu PZ Nošovice, tím kumulativním způsobem Hluk, Negativní osvit z celé PZ Nošovice, dopravy z okružní komunikace, MOK, železnice a D-48 negativním způsobem ovlivňuje průchodnost krajiny pro velké savce. Právě nemožnost průchodu spodem přemostění železnice a přivaděče jakož i železnice a Holčiny nutí velkou zvěř přecházet vrchem kde je právě plašena hlukem a negativním osvitem veškerých projíždějících vozidel, protože chybějící PH val a zábrana proti osvitu kolem Malé okružní křižovatky – MOK, a zatáčky na D-48 před Holčinou umožňuje z vyvýšené polohy negativně ovlivňovat široké okolí migrační plochy kolem problematických přemostění, proto je zde další navýšování dopravy do vyřešení tohoto nedostatku z ekologického důvodu nepřijatelné.

Jedná se o názor, který nemá souvislost s projednávaným záměrem, bez komentáře.

19. Zásadně nesouhlasíme na straně č. 56 s Foto: Severní konec valu - vlevo budova Hyundai Steel. Jedná se účelovou fotografii, která ukazuje konec PH valu v nekonečnu někde na horizontu Proto žádáme doplnit Foto skutečného konce PH valu ze směru od MOK k přivaděči , nebo od servisní cesty kolem přivaděče směrem k MOK, tak aby byl jasně viditelný chybějící PH val.

Protihlukový val byl vybudován v rámci výstavby PZ Nošovice, jeho parametry byly schváleny příslušnými orgány státní správy a hodnotit jeho parametry není v kompetenci oznamovatele záměru - společnosti Hyundai Steel, ani zpracovatele Dokumentace. Fotografie použité v Dokumentaci neslouží jako doklad o tvaru a umístění valu, ale jako doklad o aktuální floře na východní části valu.

20. Žádáme dopracovat oblast dešťových vod - jímání, odvádění, využití, ovlivnění recipientu apod.

Nesouhlasíme převádět důležité propočty kapacity odvodu dešťových vod, retenčních nádrží, odlučovačů ropných látek do dalšího stupně řízení v územním a stavebním řízení, to stavební úřad neřeší, protože je to součástí studie EIA-proto to žádáme doplnit již nyní. Dalším důvodem je skutečnost, že EIA z r. 2006 nepočítala s přesunem HYSCO do severovýchodního rohu PZ Nošovice, kanalizace se stavěla 2006-2007 zatím co výstavba HYSCO 2008

Vyjádření je obsahově totožné s vyjádřením 10 a 11 o.s. Strážník za zdravé životní prostředí. Totožné je i vypořádání, tam uvedené.

21. Žádáme upřesnit hydrogeologické posouzení lokality záměru včetně možnosti ovlivnění podzemních vod a návrhu řešení případných střetových oblastí.

Nesouhlasíme s vámi uvedeným vypořádáním. Při výstavbě došlo právě k problému se spodní vodou, a proto je celá část HMMC, zkušební dráha, vlečka, kontejnerové hospodářství, vyvýšeno proti původnímu projektu o 2 až 4 m je to hlavně vidět na rozdílu výšek hrubých terénních úprav HTU- HMMC a PH valů, okružní komunikace.

Právě proto si MSK v r. 2008 nechal zpracovat firmou GEO test BRNO a.s. Ing Romanou Ormandy průzkum hydrogeologických objektů jako vstupní informaci pro zjištění případného vlivu výstavby okružní komunikace kolem PZ Nošovice na hladiny spodních vod i v širším okolí, tedy i na domovní studny, přitom při výstavbě okružní komunikace se nějak zvlášť hluboko do podloží nezasahovalo, zatím co při výstavbě kanalizace, přeložek inženýrských sítí, retenčních nádrží a hlavně vrtání kotvicích pilotů pro veškeré haly, se zasahovalo výrazně hlouběji než 10 m, takže je pro kvalifikované posouzení důležité znát stav z r. 2006, 2008 a současný stav 2017, hlavně jejich srovnání zda je vše v pořádku a to ještě před vydáním stanoviska EIA.

Zmiňované problémy s vodou při výstavbě nebyly způsobeny podzemní vodou, ale tím, že krycí vrstvu první zvodně tvoří nízce propustné hlíny, které omezují zasakování srážek a způsobují jejich nadržování na povrchu rostlého terénu. Jak uvádí dokumentace v kapitole D.1.4, toto bylo také příčinou toho, že převážná část pozemku na hlavní terase před výstavbou průmyslové zóny Nošovice byla podmáčená a pole musela být drénována melioračními systémy.

Jak uvádí i samotné vyjádření, náplní průzkumu firmy Geotest Brno pro MSK bylo získání informací o aktuálním stavu hladiny podzemních vod před výstavbou okružní komunikace kolem PZ Nošovice. Tato tak zvaná pasportizace je obvyklým postupem, aby měl investor v ruce dokumentaci o původním stavu při řešení případných pozdějších stížností majitelů studní v okolí na úbytky vody v důsledku výstavby.

Jak je v dokumentaci uvedeno, podrobný (geotechnický) a hydrogeologický průzkum areálu celé průmyslové zóny byl realizován v rámci její přípravy (G-Konzult Ostrava, 2006). Zpráva z tohoto průzkumu podává dostatečně úplný a odborně nezpochybnitelný popis hydrogeologických poměrů lokality před výstavbou průmyslové zóny.

Společnost HMMC - jako správce celého areálu - má Integrovaným povolením (část II - Závazné podmínky, bod 9.2) uloženu také povinnost monitoringu podzemních vod pro sledování případných vlivů existence zóny a aktivit v ní realizovaných. To je zajišťováno celkem sedmi, vhodně lokalizovanými monitorovacími vrtly a jejich pravidelným čtvrtletním měřením, vzorkováním a analýzami vzorků podzemních vod. Odběry a rozbory musí být prováděny oprávněnými osobami.

Výsledky monitoringu jsou dokládány Krajskému úřadu v rámci pravidelných ročních zpráv o hodnocení plnění podmínek integrovaného povolení. Závěry z monitoringu zpřístupňuje společnost HMMC také na svých webových stránkách, kde jsou k nahlédnutí.

Poslední ze zpráv za rok 2016 konstatuje podobně jako zprávy předchozí, že zjištěné výsledky dosud provedených vzorkovacích cyklů nevykazují žádné trendy setrvalého zhoršování jejich stavu a že není zapotřebí získání podrobnějších údajů pro posouzení znečištění a návrhy nápravných opatření.

* * * * *

Tebodin Czech Republic, s.r.o.

Projekt:

HYUNDAI STEEL – LISOVNA CZ

Číslo dokumentu:

0023-000-21/3381 001

Skartační znak:

S 10

Revize:

0

Datum:

04 / 2017

Strana:

24 / 34

DATUM ZPRACOVÁNÍ DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE 27.4.2017

JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON ZPRACOVATELE DOKUMENTACE A OSOB, KTERÉ SE PODÍLELY NA ZPRACOVÁNÍ DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE

Autorizovaná osoba:

Ing. Jiří Tylčer, CSc., Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č. j. 16782/4576/OEP/92 ze dne 2. 3. 1993

AQD-envitest s.r.o., Vítězná 1547/3, 702 00 Ostrava

tel.: +420 602 726 063, e-mail: tylcer@aqd.cz

Doklady o autorizaci a o její platnosti následují jako přílohy tohoto Doplnění dokumentace.

Další osoby, podílející se na zpracování doplnění dokumentace: viz seznam v úvodu Dokumentace

PODPIS ZPRACOVATELE DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE

Ing. Jiří Tylčer, CSc.



PŘÍLOHA A.



Obr.1: Měřicí bod obec Střítež



Obr. 2: Měřicí bod s pohledem na komunikaci

Tebodin Czech Republic, s.r.o.

Projekt:

HYUNDAI STEEL – LISOVNA CZ

Číslo dokumentu:

0023-000-21/3381 001

Skartační znak:

S 10

Revize:

0

Datum:

04 / 2017

Strana:

26 / 34

PŘÍLOHA B.



TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA SPOL. S R.O.
ČLEN SKUPINY TESO

VÝPOČET KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ PRO ZÁMĚR „HYUNDAI STEEL – LISOVNA CZ“

Vypracoval: Ing. Milan Čihala

Zhotovitel:

TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 596 124 897
e-mail: teso@teso-ostrava.cz
www.teso-ostrava.cz

datum vydání: duben 2017

zakázka číslo: [Předmět]

počet stran: 34

výtisk číslo: Elektronická verze

1. VSTUPNÍ ÚDAJE

Následující text vychází z dokumentu „Návrh opatření k možnému snížení koncentrací škodlivin dle požadavků nového zákona o ochraně ovzduší“ (Ateliér ekologických modelů, s. r. o., listopad 2012).

V současné době již existuje poměrně rozsáhlý soubor poznatků o vlivu jednotlivých faktorů na míru záchytu prachových částic vegetačními pásy. Přesto však dosud není k dispozici jednotná metodika, která by umožnila tyto vlivy (resp. jejich většinu) kvantifikovat, tj. přinést souborný výpočetní postup pro vyčíslení množství zachycených částic na konkrétním porostu o definované struktuře, rozsahu a druhové skladbě.

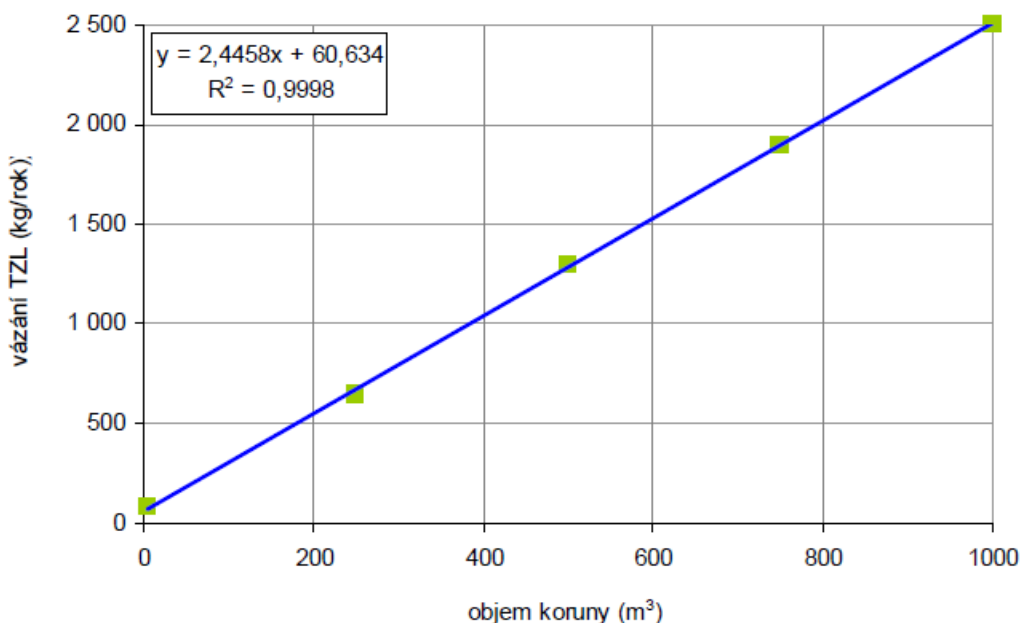
Jedinou výjimkou jsou hodnoty „schopnosti listnatých stromů vázat prach“, uvedené v typovém projektu výsadby izolační zeleně, vydaném SFŽP ČR v roce 2009.

Schopnost listnatých stromů vázat prach

Objem koruny (m ³)	Vázání prachových částic (kg/rok)
5	80
250	650
500	1 300
750	1 900
1 000	2 500

Pro účely předkládané studie společnosti ATEM pak byl z uvedené tabulky odvozen výpočetní vztah pro množství vázaného prachu na 1 m³ objemu koruny, prezentovaný v následujícím grafu.

Odvozený výpočetní vztah pro záchyt prachu vegetací



Graf uvádí hodnoty celkových prachových částic, přičemž pro výpočet je nutno znát dále podíl konkrétní frakce suspendovaných částic v imisních koncentracích v okolí komunikace (tedy nikoli v emisích z daného úseku). Za tímto účelem bylo provedeno porovnání imisních hodnot SPM (celkový prach) a PM₁₀ na stanicích imisního monitoring v České republice. V současné době však již existuje poměrně málo stanic, umístěných v dopravně zatížených lokalitách, které sledují jak celkový prach, tak i frakci PM₁₀. Z tohoto důvodu bylo nutno zahrnout do analýzy i starší data, vyhodnocení tak pokrývá časové rozpětí let 2006 – 2011. Na základě této analýzy lze doporučit použití poměru PM₁₀/SPM = 0,6, tj. zachyt částic PM₁₀ představuje cca 60 % zachytu celkových částic. Jedná se samozřejmě o značné zjednodušení, protože u různé velikostní frakce částic se na listech dřevin zachycují v různé míře, v rámci dané metodiky je však toto zjednodušení přijatelné (s tím, že se nadále předpokládá, že v blízké době dojde k jejímu nahrazení metodikou komplexnějšího typu).

V případě částic PM_{2,5} je možné použít poměr 5letých průměrů koncentrací PM_{2,5} a PM₁₀, platných přímo pro posuzovanou lokalitu. Stejně tak je možné (opět v rámci určitého zjednodušení) postupovat i v případě benzo(a)pyrenu.

Tímto způsobem lze tedy odvodit hodnoty „míry zachytu částic“, vyjádřené v kg/rok, ve vazbě na velikost koruny.

Dalším krokem pak je určení prostorových parametrů vysazovaných dřevin:

- objem koruny (m³)
- střední výška koruny (m)

Význam vstupního údaje objemu koruny je zřejmý z výše uvedeného popisu, jedná se o základní údaj vstupující do výpočetního vztahu.

Střední výška koruny pak podle metodických požadavků MŽP vstupuje do výpočtu analogicky (byť v opačném smyslu) jako výška komína zdroje emisí, tj. se zohledněním koeficientu významnosti, uvedeného v tab. 3. To znamená, že s výškou stromu klesá jeho účinnost pro účely výpočtu kompenzačních opáření.

Tab. 3. Koeficienty významnosti pro výpočet účinnosti kompenzačních opatření

Efektivní výška zdroje* [m]	Koeficient významnosti	Efektivní výška zdroje* [m]	Koeficient významnosti
0 - 1,5	50	> 28 - 31	23
> 1,5 - 2,5	48	> 31 - 35	22
> 2,5 - 3	46	> 35 - 38	21
> 3 - 3,5	44	> 38 - 43	20
> 3,5 - 4	42	> 43 - 47	19
> 4 - 4,5	41	> 47 - 53	18
> 4,5 - 5	40	> 53 - 58	17
> 5 - 6	39	> 58 - 65	16
> 6 - 6,5	38	> 65 - 72	15
> 6,5 - 7	37	> 72 - 80	14
> 7 - 8	36	> 80 - 89	13
> 8 - 9	35	> 89 - 99	12
> 9 - 10	34	> 99 - 110	11
> 10 - 11	33	> 110 - 122	10
> 11 - 12	32	> 122 - 135	9
> 12 - 13,5	31	> 135 - 150	8
> 13,5 - 15	30	> 150 - 167	7
> 15 - 16,5	29	> 167 - 185	6
> 16,5 - 18,5	28	> 185 - 206	5
> 18,5 - 20,5	27	> 206 - 229	4
> 20,5 - 23	26	> 229 - 254	3
> 23 - 25	25	> 254 - 282	2
> 25 - 28	24	> 282 a více	1

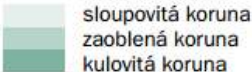
) pro výpočet efektivní výšky zdroje se použije II. třída stability a rychlost větru $5 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$

Data o prostorových parametrech dřevin je možné získat např. ze sadovnických podkladů, které uvádějí tvary a velikostní parametry dřevin různého stáří.

Pro potřeby tohoto posouzení byl přibližný objem koruny stromů stanoven z metodiky „Oceňování dřevin rostoucích mimo les“ (Jaroslav Kolařík a kolektiv, Praha 2009).

Tab. 3: Výňatek z tabulky 3 „Výpočet skutečného objemu koruny stromů na základě změřených parametrů“ uvedené v příloze (Tabulková část)

		Průměr koruny (m)													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Výška koruny (m)	1	1	2	5	8	13	19	26	34	42	52	63	75	88	103
	2	1	4	9	17	26	38	51	67	85	105	127	151	177	205
	3	2	6	14	25	39	57	77	101	127	157	190	226	265	308
	4	2	8	19	34	52	75	103	134	170	209	253	302	354	411
	5	3	10	24	42	65	94	128	168	212	262	317	377	442	513
	6	4	13	28	50	79	113	154	201	254	314	380	452	531	616
	7	5	15	33	59	92	132	180	235	297	367	443	528	619	718
	8	5	17	38	67	105	151	205	268	339	419	507	603	708	821
	9	6	24	42	75	118	170	231	302	382	471	570	679	796	924
	10	7	27	47	84	131	188	257	335	424	524	634	754	885	1 026
	11	7	29	52	92	144	207	282	369	467	576	697	829	973	1 129
	12	8	32	57	101	157	226	308	402	509	628	760	905	1 062	1 232
	13	9	35	78	109	170	245	334	436	551	681	824	980	1 150	1 334
	14	9	37	84	117	183	264	359	469	594	733	887	1 056	1 239	1 437
	15	10	40	90	126	196	283	385	503	636	785	950	1 131	1 327	1 539
	16	11	43	96	134	209	302	411	536	679	838	1 014	1 206	1 416	1 642
	17	11	45	102	182	223	320	436	570	721	890	1 077	1 282	1 504	1 745
	18	12	48	108	192	236	339	462	603	763	942	1 140	1 357	1 593	1 847
	19	13	51	114	203	249	358	487	637	806	995	1 204	1 433	1 681	1 950
	20	13	53	120	214	262	377	513	670	848	1 047	1 267	1 508	1 770	2 053
	21	14	56	126	224	350	396	539	704	891	1 100	1 330	1 583	1 858	2 155
	22	15	59	132	235	367	415	564	737	933	1 152	1 394	1 659	1 947	2 258
	23	15	61	138	246	384	434	590	771	975	1 204	1 457	1 734	2 035	2 360



 sloupovitá koruna
 zaoblená koruna
 kulovitá koruna

Předpokládaný rozměr stromů/keřů (nejméně příznivá varianta):

Listnaté stromy / keře	
průměr koruny	< 1 m
výška koruny nad zemí	< 1,5 m
objem	0,33 m ³

2. VÝPOČET CELKOVÉHO ZÁCHYTU PRACHU

Na základě výše uvedených předpokladů lze stanovit teoretický záchyt prachových částic zelení. Pro výpočet je modelově vybrán mladý (nízký) listnatý strom s nižší účinností záchytu po 5 letech růstu, respektive keře s obdobnými parametry.

Celkový teoretický záchyt emisí prachu navrženou výsadbou podle stáří zeleně

Popis výsadby	Záchyt TZL (kg/rok) 1 strom/keř
Listnaté stromy / keře, objem koruny 0,33 m ³	5,36

Postup výpočtu záchytu

- Koeficient významnosti: 50 (střední výška koruny či keře: 0-1,5 m)
- Snížení účinnosti vlivem zohlednění koeficientu významnosti: $50/50 = 1$ Koeficient významnosti pro automobilovou dopravu je pro výšku zdroje 0-1,5 m z výše uvedené tabulky 50, jelikož dominantním zdrojem prachu (potažmo BaP v PM₁₀) je sekundární prašnost.
- Záchyt částic po zohlednění koeficientu významnosti pro jeden listnatý strom/keř: $1 \times 0,00536 = 0,00536$ t/rok

Zastoupení částic v TZL a vzájemné poměry PM₁₀, PM_{2,5} a BaP dle imisí v lokalitě:

Parametr	koeficient	jednotka
Podíl PM ₁₀ /TZL	0,6	μg.m ⁻³ /μg.m ⁻³
Podíl PM _{2,5} /PM ₁₀	0,8	μg.m ⁻³ /μg.m ⁻³
podíl BaP/PM ₁₀	0,067	ng.m ⁻³ /μg.m ⁻³

Záchyt částic na jeden strom/keř:

Zn. látka	množství	jednotka
TZL	5,36	kg/rok
PM ₁₀	3,2	kg/rok
PM _{2,5}	4,2	kg/rok
BaP	0,00036	kg/rok

3. VYPOČTENÁ VÝSADBA ZELENĚ

Emise liniových zdrojů byly převzaty z podkladů z rozptylové studie č. E/4640/2016, kterou pro tento záměr vypracovala naše společnost. Předpokladem pro výpočet emisí je intenzita vyvolané dopravy spojená se

záměrem „HYUNDAI STEEL - LISOVNA CZ“, a to jak nákladní, tak osobní. Do výpočtu je zahrnuta i sekundární prašnost z povrchu komunikací.

Emise jsou vypočteny pro PZ Nošovice a pojezd vozidel na dálnici D48 na délce 4 km kolem průmyslové zóny (od MÚK Dobrá směrem na východ). Emise úseků jsou vyčísleny jako rozdíl mezi nulovou variantou a dopravní intenzitou pro plnou kapacitu nově navrženého záměru.

Součet emisí pro liniové zdroje a odvozená výsadba

Látka	Emise kg/rok	Minimální počet stromů
BaP	0,0071	20
PM ₁₀	310	96
PM _{2,5}	105	25

Z výše uvedených propočtů vyplývá, že výsadba zeleně, která bude schopna zachytit prachové částice s obsahem benzo(a)pyrenu, které budou emitované provozem vozidel, činí 96 rostlin o objemu koruny 0,33 m³, případně ekvivalent ve vysázených keřích.

Poznámka: Dle vypracované rozptylové studie nejsou pro tento záměr nutná kompenzační opatření. Výše uvedená výsadba pro omezení prašnosti je nad rámec legislativních požadavků stanovených zákonem o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. (ve znění pozdějších předpisů).

Oprava čísla jednacího na č.j. 16 782/4576/OSP/92 provedena na ŘP v odboru posuzování vlivů na ŽP dne 4. 3. 1993.

Tok
Číslo jednacího: 16 782/4576/OSP/92

Č.j: 16 782/4576/OSP/92 Datum vydání: 2.2. 1993

OSVĚDČENÍ

Ing. Jiří Tylčer

Titul, jméno, příjmení _____
Trvalé bydliště Bráňova 4, Opatřava
Datum narození, rodné číslo 23.2. 1945 45-02-23/456

Ministerstvo životního prostředí České republiky v době s ministrstvem sdruženictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti, nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst.3 a § 6 odst. 1 a příloha 3 zákona ČR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků hodnotících vlivy stavby, činnosti a technologie na životní prostředí (§ 9 zákona České národní rady č. 244/1992 Sb.).



Předseda komise..... *Bobek*
Tajemník komise..... *Bobek*

kulaté razítko

V Praze dne 28. července 2016
C. J.: 45173/ENV/16

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. l) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, vyhlašuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana Ing. Jiřího Týčera, CSc., datum narození: 23. 2. 1945, bydlícího Štefánovská 273/18, 725 29 Oteřevě (dále jen „žadatel“) ze dne 24. 6. 2016 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

učiněnou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j. 16782/4576/DEP/92 ze dne 2. 2. 1993 a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j. 78122/ENV/11 ze dne 8. 11. 2011, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, prodlužuje na dobu dalších 5 let.

Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí otevírálo dne 28. 6. 2016 žádost ze dne 24. 6. 2016 o prodloužení autorizace pana Ing. Jiřího Týčera, CSc., udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j. 16782/4576/DEP/92 ze dne 2. 2. 1993 a prodloužením rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j. 78122/ENV/11 ze dne 8. 11. 2011, platné do 31. 12. 2016. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a státní podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s ustanoveními přílohy č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Ukončená vysokokvalitná vzdělání bylo v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. a) doloženo dokladem o nejvyšším dosaženém vzdělání. Vykonal zkušební odborné způsobilosti bylo v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. b) doloženo osvědčením (č. j. 16782/4576/DEP/92 ze dne 2. 2. 1993). Bezúhonnost byla v souladu s ustanovením § 19 odst. 5 doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání 25. 7. 2016). Dále bylo doloženo lepší prohlášení žadatele o jiné způsobilosti k právním činům.

Vzhledem k tomu, že předložena žádost obsahuje všechny zákonné požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výpisu tohoto rozhodnutí uvedeno.

Rizení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (podle § 22 písm. d) sazebníku). Poplatek byl úhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministerstva životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vláckova 88, 150 10 Praha 10.



Toto rozhodnutí obdrží:

- a) žadatel – Ing. Jiří Týčér, CSc. – občan státního občanství ČR
- b) po nabytí právní moci
organ příslušný k evidenci – odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrovaná prevence Ministerstva životního prostředí