



POSUDEK

dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

Oznamovatel: Zlínský kraj

Zpracovatel posudku: RNDr. Vladimír Ludvík
autorizace č.j. 5278/850/OVP/93

EKOTEAM
Hradec Králové

červen 2006

POSUDEK

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

Zhotovitel:

RNDr. Vladimír Ludvík

- osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) č. 5278/850/OPV/93

Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

tel.: 498 500 363, mobil: 603 224 626

fax: 498 500 320 e-mail: ekoteam@wo.cz

Obsah:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
II. POSOUZENÍ OZNÁMENÍ.....	6
1. Úplnost oznámení	6
2. Správnost údajů uvedených v oznámení včetně použitých metod hodnocení.....	7
Posouzení základních údajů.....	7
Posouzení údajů o vstupech	16
Posouzení údajů o výstupech.....	28
Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území	64
Posouzení údajů o vlivech záměru na obyvatelstvo a životní prostředí.....	64
Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí.....	98
Posouzení použitých metod hodnocení	101
3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí.....	102
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	102
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	103
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	105
Vyjádření veřejnosti:	112
pan Nečekal, zastupitel obce Zahnašovice	112
Petice občanů obce Zahnašovice.....	112
Vyjádření územních samosprávních celků:	113
Zlínský kraj	113
Město Holešov	113
Obec Zahnašovice (13.2.2006)	113
Obec Zahnašovice (14.2.2006)	113
Obec Třebětice	115
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.....	117
Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí.....	119
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně.....	123
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno.....	124
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc.....	124
MŽP – odbor ochrany ovzduší.....	125
MŽP – odbor ochrany vod.....	125
MŽP – odbor odpadů	126
MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa.....	126
MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody	127
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě.....	127
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	129

VII. NÁVRH STANOVISKA.....	130
VIII. PŘÍLOHY	149

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Kapacity záměru jsou patrné z následujícího přehledu:

Denní výroba osobních automobilů	1 200 ks
Roční výroba osobních automobilů	300 000 ks
Rozloha areálu	cca 246 ha
Zastavěné plochy	cca 34 ha
Zpevněné plochy a komunikace	cca 125 ha
Zelené plochy a prostorová rezerva	cca 87 ha

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

KÚ: Holešov, Zahnašovice, Všetuly

Obec: Holešov, Zahnašovice

Kraj: Zlínský

4. *Obchodní firma oznamovatele*

Zlínský kraj

5. *IČ oznamovatele*

70 89 13 20

6. *Sídlo (bydliště) oznamovatele*

Třída Tomáše Bati 21

761 90 ZLÍN

II. POSOUZENÍ OZNÁMENÍ

1. Úplnost oznámení

Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby (oznámení EIA), zpracoval Ing. Zdeněk Obršál – CEP, chemie, ekologie, projekt, Tuněchody, držitel osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/01 Sb., č.osvědčení 6890/218/OPV/93.

Oznámení vychází z členění dle Přílohy č.4 zák. č. 100/2001 Sb.

Vlastní oznámení v části A - Údaje o oznamovateli splňuje požadavky přílohy č. 4.

V části B - Údaje o záměru je v souladu s požadavky přílohy č.4 rozčleněno na základní údaje o záměru, údaje o vstupech a výstupech. Z hlediska naplnění podstaty přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. jsou požadavky na obsah oznámení splněny. Oznámení splňuje požadavky přílohy č. 4 v uvedené části B.

Část C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska obsahové stránky oznámení naplňuje všechny pasáže v souladu s požadavky přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí je v souladu s přílohou č. 4 zákona rozděleno do 6 kapitol. Z hlediska požadavků zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat, že jsou naplněny všechny základní požadavky tohoto zákona.

Část E – porovnání variant je řešena dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.

Souhrnné části F – Závěr a G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru jsou zpracovány v dostatečné míře pro posouzení dle přílohy č. 4. zákona

Rozsáhlá část H – Přílohy pak dostatečně ilustruje základní vstupní údaje pro zpracování oznámení.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

1. Z hlediska úplnosti oznámení lze konstatovat, že odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb.
2. Vlastní náplň jednotlivých bodů oznámení je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností.

Jednotlivé body jsou podrobně komentovány v další části této kapitoly.

2. Správnost údajů uvedených v oznámení včetně použitých metod hodnocení

Posouzení základních údajů

B.1.1. Název záměru

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

B.1.2. Kapacita záměru

Denní výroba osobních automobilů	1 200 ks
Roční výroba osobních automobilů	300 000 ks
Rozloha areálu	cca 246 ha
Zastavěné plochy	cca 34 ha
Zpevněné plochy a komunikace	cca 125 ha
Zelené plochy a prostorová rezerva	cca 87 ha

B.1.3. Umístění záměru

KÚ: Holešov, Zahnašovice, Všetuly
Obec: Holešov, Zahnašovice
Kraj: Zlínský

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Jedná se o výstavbu nového automobilového závodu na výrobu osobních automobilů v průmyslové zóně Holešov, kde doposud nebyla zahájena příprava žádného jiného investičního záměru.

V období výstavby závodu bude probíhat souběžně i výstavba rychlostní komunikace R 49 v úseku Hulín – Fryšták (cca 17 km) a stavba mimoúrovňové křižovatky Holešov. Trasa R49 je v úseku u Holešova vedena v těsné blízkosti jižní hranice areálu automobilky.

Další silniční stavbou, která má být realizována v přibližně shodném časovém období je výstavba tzv. východního obchvatu Holešova, který se napojí východně od areálu automobilky na silnici II/490 Holešov–Fryšták–Zlín a následně prostřednictvím MÚK Holešov na rychlostní komunikaci R49.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí:

Předkládaný záměr společnosti Hyundai Motor Company (HMC) bude prvním evropským závodem na výrobu automobilů této společnosti. Celková investice společnosti HMC pro realizaci tohoto projektu je odhadována na 1 miliardu €. Projekt v konečné fázi vytvoří cca 3100 přímých pracovních míst a řadu nepřímých pracovních míst u dodavatelů komponentů, zboží a služeb. Jedná se o investici do zpracovatelského průmyslu - oboru výroby motorových vozidel, který OECD považuje za high-tech sektor. S ohledem na předpokládanou kapacitu výroby na úrovni 300 000 osobních automobilů ročně, bude většina produkce určena na export do zemí západní i východní Evropy. Vedle tvorby nových pracovních míst, transferu know-how přispívajícího ke zvýšení kvalifikace českých pracovníků a posílení příležitostí pro subdodávky českých podniků, bude důležitým přínosem záměru také významný příspěvek ke zlepšení obchodní bilance České republiky. Velikostí tohoto investičního záměru představuje projekt společnosti HMC jednu z největších přímých zahraničních investic v České republice.

S ohledem na existenci závodu sesterské společnosti KIA Motors ve slovenské Žilině hodlá společnost využít možnost sdílet síť subdodavatelů společně se žilinským závodem a nový

závod proto hodlá umístit co nejbližší od závodu KIA Motors v Žilině. Dalšími nezbytnými předpoklady pro realizaci záměru jsou rovinná plocha o výměře minimálně 200 ha, dostatečně kapacitní dopravní napojení vč. napojení na železnici, dostatečně kapacitní napojení na technickou infrastrukturu a dostupnost pracovní síly.

Záměr je v souladu s územním plánem města Holešov a obce Zahnašovice. Průmyslová zóna „letišť Holešov“ o rozloze cca 140 ha byla v rámci změny č. 5A územního plánu města Holešov schválena zastupitelstvem města Holešov dne 24.2.2005 a dále byla tato průmyslová zóna v rámci změny č. 1 územního plánu obce Zahnašovice schválena zastupitelstvem obce Zahnašovice dne 7.3.2005. Dle regulativů obou změn územních plánů je automobilová výroba vedena jako přípustné funkční využití průmyslové zóny. Záměr je tedy v souladu jak s územním plánem města Holešov tak i s územním plánem obce Zahnašovice.

Na základě požadavku strategického investora na rozšíření průmyslové zóny, inicioval Zlínský kraj změnu územního plánu města Holešov. Záměr na pořízení změny byl schválen zastupitelstvem města Holešov dne 29.9.2005. Bylo zpracováno zadání změny č.8 územního plánu města Holešov, které bylo 15.12. 2005 projednáno a odsouhlaseno zastupitelstvem města Holešov. V současné době se dokončuje změna územního plánu, která bude 11.1.2006 zveřejněna k připomínkovému řízení.

Vyjádření odboru územního plánování a stavebního úřadu MěÚ Holešov o souladu záměru s územním plánem města Holešov je uvedeno jako příloha č.1 tohoto oznámení.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru.

Realizací záměru automobilového závodu HYUNDAI vznikne moderní výrobní a montážní závod, ve kterém bude možno vyrábět různé druhy osobních automobilů. Zároveň budou vytvořeny nové dodavatelské a obchodní vazby mezi automobilovým závodem a subdodavateli z České republiky, Evropy a v širším kontextu také z Asie, protože část dílů pro výrobu automobilů bude dovážena z Jižní Koreje.

V následujících částech oznámení je uveden stručný popis technického a technologického řešení plánovaného automobilového závodu. Popis je zpracován na základě písemných a grafických materiálů předaných objednatelem hodnocení záměru na životní prostředí (CZECHINVEST) a investorem stavby HYUNDAI Motor Company (HMC) a dále na základě konzultací s investorem stavby .

Areál automobilového závodu bude umístěn v části průmyslové zóny „letišť Holešov“. Původní průmyslová zóna o rozloze 140 ha se nacházela převážně na území letišť Holešov. Tato průmyslová zóna byla rozšířena o další pozemky a v současné době má rozlohu cca 321 ha. Na severní straně navazuje na stávající průmyslové objekty Holešova, na jižní straně tvoří hranici zóny ochranné pásmo budoucí rychlostní komunikace R 49. Na západní straně se plocha zóny přibližuje k silnici II/438 Holešov – Zahnašovice a na východě straně k silnici II/490 Holešov – Martinice – Fryšták – Zlín.

Areál automobilového závodu bude mít rozlohu cca 246 ha a bude zabírat cca 77% z plochy průmyslové zóny. Pro případnou další výstavbu v průmyslové zóně zůstává k dispozici část plochy v severovýchodní části zóny (do této plochy zasahuje ochranné pásmo vodních zdrojů) a dále pak plocha při východním okraji zóny.

Areál bude přístupný ze stávajících komunikací dvěma vjezdy. Hlavním vjezdem do areálu bude tzv. východní vjezd, který bude napojen přes kruhový objezd na rekonstruovanou silnici II/490, která bude dále navazovat přes mimoúrovňovou křižovatku na rychlostní komunikaci R49. Přes tento vjezd bude po vybudování R49 vedena téměř veškerá silniční nákladní doprava a převážná část osobní dopravy. Druhým vjezdem do areálu bude tzv. západní vjezd, který bude napojen na stávající silnici II/438 Zahnašovice – Holešov. Tento vjezd bude využíván především v období výstavby, pro dopravu ve směrech na Hulín, Kroměříž a Přerov. V době provozu bude tento vjezd využíván převážně pro osobní vozidla a ojediněle i pro zásobování menšími nákladními vozidly. Pro úplnost lze uvést, že do areálu

automobilového závodu bude zachován i stávající vjezd na letiště z Holešova Tovární ulicí. Tento vjezd však bude za provozu trvale uzavřen a bude plnit pouze funkci tzv. bezpečnostního vjezdu při mimořádných situacích pro příjezd vozidel záchranné služby, požární ochrany apod.

Do areálu automobilky bude zavedena železniční vlečka ze železniční trati č. 300 - Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí – Ostrava.

Výstavba automobilového závodu HYUNDAI bude realizována s použitím moderních technologií výstavby. Hlavní stavební objekty budou založeny na pilotách, patkách nebo na železobetonovém roštu. Definitivní rozhodnutí o způsobu založení jednotlivých objektů bude přijato až v dalším stupni projektové přípravy, po provedení podrobného inženýrsko-geologického průzkumu.

Objekty v areálu budou navrženy jako nepodsklepené, železobetonové a ocelové konstrukce v závislosti na velikosti objektů a jejich účelu. Při výstavbě budou využívány železobetonové prefabrikáty. Výrobní objekty budou realizovány jako jednopodlažní haly, v některých případech s vestavbou (lakovna, lisovna).

Výšky výrobních hal se budou pohybovat v rozmezí 10 až 14 m, respektive 18 -24 m. Podlahy výrobních prostor a skladů budou provedeny jako nepropustné, odolné jak proti vlhkosti tak proti průsaku ropných látek, případně jiných látek škodlivých vodám, do podzemních vod.

Dle stávajících podkladů budou rozměry hlavních výrobních objektů následující: lisovna 200 x 100 metrů, výška 17 m, karosárna 240 x 140 m, výška 8 m, lakovna 300 x 100 m, výška 23 m, montáž 320 x 240 m, výška 8 m, motorárna 165 x 180 m, výška 7,5 m.

V rámci výstavby automobilového závodu budou realizovány následující hlavní objekty a zpevněné plochy:

Administrativní budova

Celní sklad (sklad neprocleného zboží)

Čistírna odpadních vod

Dílny pro kompletaci montážních dílů

Karosárna

Kontejnerové překladiště

Lakovna

Lisovna

Montáž

Motorárna

Parkoviště osobních vozidel zaměstnanců a návštěv

Parkoviště pro kamiony nákladní dopravy

Odstavná plocha vyrobených automobilů

Odstavná plocha vyrobených, otestovaných automobilů

Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz silniční dopravou

Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz železniční dopravou

Sklad dílů dovážených z Koreje

Sklad dílů dovážených ze závodu v Žilině

Sklad ostatního materiálu

Sklad odpadů

Sklad zkompletovaných montážních modulů

Výstupní kontrola

Trafostanice

Zkušební dráha

Železniční vlečka

Stuace širších vztahů v měřítku 1:25000 je uvedena jako příloha č.2 tohoto oznámení. Umístění jednotlivých objektů v areálu a napojení areálu na veřejné komunikace je zřejmé z návrhu dispozičního řešení v měřítku 1:10000, který je uveden jako příloha č. 3 tohoto oznámení.

Skladovací prostory pro kapaliny budou provedeny tak, aby v případě porušení těsnosti zásobníku nemohlo dojít k úniku skladované látky do půdy anebo podzemní a povrchové vody. Kapaliny budou skladovány v ocelových zásobnících, které budou umístěny v nepropustných záchytných jímkách nebo budou osazeny dvouplášťové zásobníky s automatickou kontrolou meziprostoru. Záchytné jímky budou provedeny jako bezodtoké, odolné vůči působení skladovaných kapalin. Pro skladování a výdej pohonných hmot bude osazena typová čerpací stanice s rekuperací par.

V areálu bude vybudována objezdová, obousměrná komunikace se živičným povrchem na kterou bude navazovat napojení k jednotlivým objektům a zpevněným plochám. Pro účely testování vyrobených vozidel bude vybudována zkušební dráha motorových vozidel. Pro parkování osobních vozidel zaměstnanců a návštěvníků a pro parkování čekajících nákladních vozidel budou vytvořeny odpovídající parkovací plochy.

Srážkové vody z komunikací a zpevněných ploch, kde nelze vyloučit možnost úniku látek nebezpečných vodám budou vedeny přes odlučovače ropných látek. Srážkové vody budou vypouštěny přes retenční nádrž do recipientu Mojeny. Splaškové vody budou vypouštěny do městského kanalizačního sběrače, který je zakončen ČOV Holešov. Do této kanalizace budou po předčištění vypouštěny i technologické odpadní vody.

Vytápění objektů bude kombinované, jediným používaným palivem bude zemní plyn. Hlavní výrobní objekty budou vytápěny individuálně pomocí teplovzdušných jednotek nebo plynových zářičů. Administrativní budova, sociální budova a ostatní menší objekty budou vytápěny teplovodním okruhem z centrální kotelny.

Technologická část

Dovoz surovin, materiálů, dílů a přípravků

Dle současných podkladů bude v době zahájení výroby cca 65 % dílů dováženo silniční kamionovou dopravou ze závodu HYUNDAI MOBIS v Žilině a zbývajících cca 35 % bude v době zahájení výroby dováženo do závodu železniční dopravou z výrobních závodů v Jižní Koreji. Tyto díly budou přepravovány v kontejnerech a v konečné fázi budou do závodu v Holešově dopravovány po železniční vlečce.

Dovoz surovin (zejména plechů pro výrobu karosérií), nátěrových hmot, provozních kapalin a ostatních surovin, materiálů a přípravků pro výrobu a montáž automobilů se předpokládá výhradně automobilovou dopravou. Výrobci nebo dovozci těchto surovin, materiálů a přípravků bude upřesněni v dalších stupních projektové přípravy.

Vykládka a skladování

Suroviny, materiály a díly dopravené do závodu nákladními automobily budou vykládány vysokozdvížnými vozíky a ukládány do příslušných skladovacích prostor.

Kontejnery dopravené do závodu po železnici budou vyloženy z vagónů do prostoru kontejnerového překladiště, které bude situováno v těsné blízkosti železniční vlečky. Na kontejnerovém překladišti budou díly z kontejnerů překládány za pomoci vysokozdvížných vozíků do nákladních automobilů. Nákladní automobily převezou tyto díly po vnitřní komunikaci závodu do příslušných skladů, kde budou díly vyloženy, vybaleny a uloženy.

Kapalné suroviny – zejména provozní náplně automobilů (benzin NATURAL, motorová nafta, motorové a převodové oleje, brzdová kapalina, chladící kapalina, kapalina do ostřikovačů) budou dováženy autocisternami, ze kterých budou přečerpány do zabezpečených skladovacích nádrží. Ostatní kapalné a pevné vstupní suroviny a přípravky spotřebovávané

v menších množstvích (oleje pro údržbu strojního zařízení, vodou ředitelné nátěrové hmoty, rozpouštědlové nátěrové hmoty, ředidla, přípravky pro nátěry spodku vozidla, tmely atd.) budou dováženy silniční dopravou v obalech výrobců (kontejnery, sudy, atd.) a v těchto obalech budou i ukládány do zabezpečených skladů v jednotlivých objektech.

Montáž motorů

V rámci hodnoceného záměru nebude prováděna vlastní výroba motorových dílů. Montáž motorů bude založena na strojním obrábění dovezených dílů motoru a na jejich následné kompletaci, včetně vybavení motoru veškerým nezbytným příslušenstvím. Kompletují se tři hlavní součásti motoru – klikový hřídel, hlava motoru a blok motoru. Ostatní díly motoru jsou dodávány do motorárny jako hotové výrobky a nebudou dále upravovány. Všechny zkompletované motory budou po dokončení odzkoušeny. Spaliny ze základního odzkoušení motorů v motorárně budou vedeny do dopalovací jednotky.

Montáž modulů

Některé samostatné díly jsou před dodávkou na montážní linku kompletovány ve specializovaných dílnách do montážních celků (modulů). Kompletují se čtyři hlavní moduly - podvozek včetně motoru, palubní deska včetně airbagů, prostor chladiče a nárazníky. Zkompletované moduly odcházejí do montážní haly.

Výroba a montáž automobilů

Nejvýznamnější částí automobilového závodu bude výrobní a montážní linka, kde bude probíhat hlavní výrobní proces, kterým bude výroba a montáž osobních automobilů HYUNDAI. Výrobní a montážní linka bude sestávat z lisovny (Press), karosárny (Body Shop), lakovny (Paint Shop) a vlastní finální kompletace automobilů na montážní lince (Assembly).

Lisovna

V lisovně se budou z ocelového plechu, dovezeného do automobilové závodu ve svitcích, vyrábět karosářské díly. První výrobní operací bude odstřížení plechu ze svitku, další operací bude tvarování plechu na lisech (lisování) a odstřížení přebytečných okrajů plechu. Z karosářských dílů se budou v dalších výrobních operacích v karosárně vyrábět kostry/těla karoserií a další karosářské díly. Jedná se prakticky o nejvýznamnější výrobní operaci, která vychází ze základní suroviny.

Karosárna

V karosárně jsou z karosářských dílů vyrobených v lisovně vyráběny svařováním kostry/těla karoserie, dveře, víka motorového a zavazadlového prostoru a další díly karoserie. Po dokončení kostry/těla karoserie budou do karoserie namontovány dveře a kapoty karoserie.

Lakovna

Lakovna je z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí nejdůležitější částí závodu, protože zde budou prováděny povrchové úpravy. Hotová karoserie z karosárny bude procházet několikanásobným procesem povrchové úpravy, který bude spočívat v očištění a odmaštění karosérie (příprava na lakování), katodickém elektroforézním pozinkování karoserie (kataforéza), nanesení tlumícího nátěru podvozku, nanesení základního nátěru (primeru) a nanesení dvouvrstvého vrchního nátěru.

Technologie výrobního procesu v lakovně bude sestávat z následujících částí:

Příprava karoserie na lakování

Příprava karoserie na lakování zahrnuje operace, při kterých se musí z karoserie dodané z karosárny odstranit mastnota, oxidovaný materiál a nečistoty a jejichž účelem je připravit povrch karoserie k lakování. Jedná se o následující dílčí operace:

Odmaštění - odmaštění se provádí odmašťovacími ekologickými přípravky buď sprchováním s cirkulací nebo ponořením do van s přípravkem. Proces odmaštění je zakončen několikanásobným oplachem. Oplachy se provádí vodou z vodovodního řádu nebo demineralizovanou vodou.

Aktivace povrchu - obvykle se používají roztoky titanových solí. Ionty se adsorbují na povrch, zvyšují tak jeho aktivitu a připravují jej pro fosfátování.

Fosfátování - fosfátováním se na povrchu karoserie vytváří zinková vrstva. Proces fosfátování je zakončen několikanásobným oplachem. Oplachy se provádí nejprve vodou z vodovodního řádu, finální oplach se bude provádět demineralizovanou vodou.

Pro proces odmašťování se budou používat ekologicky šetrné, vodou ředitelné přípravky, které bude možné následně zneškodnit na podnikové ČOV. Pro tyto účely nebudou používány chlorované uhlovodíky, nebo jiné ekologicky nevhodné přípravky.

Katodické elektroforézní pozinkování karoserie (katodická elektrodepozice)

Ve vlastním procesu katodické elektrodepozice jsou pozitivně nabitě částice vodou ředitelné podkladové vodivé barvy přitahovány k negativně nabitě karoserii a vytvářejí přitom rovnoměrný, vodou nerozpustný film barvy. Po dokončení katodické elektrodepozice je karoserie v několika stupních oplachována vodou.

Broušení

Broušením se odstraňují případné vady a nečistoty po katodické elektrodepozici. K odstranění zjištěných nedostatků se používá brusný papír.

Tmelení

Při tmelení se na stanovené části upraveného povrchu karoserie nanáší tmely. Tmely se používají zejména v místech svařovaných spojů, s cílem utěsnit karoserii, ochránit spoje před korozí a omezit hluk. Tmely jsou vyráběny na bázi pryskyřic, které mají potřebné mechanické vlastnosti (pružnost, pevnost).

Nátěr spodku vozidla

Smyslem nátěru spodku vozidla je ochrana proti mechanickému poškození při jízdě, ochrana proti solím používaným v zimě na údržbu vozovek a podobně. Dalším účelem nátěru spodku vozidla je omezení hlučnosti. Nátěr spodku vozidla bude prováděn vodou ředitelnými přípravky ručním stříkáním. Po nanesení nátěru prochází karoserie sušícím boxem.

Nanášení základové barvy (priméru)

Základová, vodou ředitelná nátěrová hmota, je nanášena s cílem vyrovnání povrchu karoserie a zlepšení adheze vrchního laku, protože přilnavost vrchního laku k priméru je lepší než ke kataforetickému podkladu. Primér je nanášen převážně stříkacími roboty ve stříkacích kabinách, pouze na nedostupná místa je nanášen ručním stříkáním. Po nanesení priméru prochází karoserie opět sušícím boxem.

Nanášení vrchního laku

Vrchní lak zajišťuje konečnou povrchovou úpravu vozu a ochranu před povětrnostními vlivy. Nanášení vrchního laku probíhá ve dvou vrstvách. První vrstvu tvoří vodou ředitelná nátěrová hmota a jako druhá vrstva se nanáší nátěrová hmota (lak) na bázi organických rozpouštědel. Nanášení obou vrstev se provádí shodným způsobem jako u priméru (převážně pomocí stříkacích robotů a částečně ručně stříkací pistolí). Po nanesení spodní vrstvy prochází karoserie sušícím boxem, po nanesení laku prochází karoserie vypalovacím boxem (vyšší provozní teplota).

Kontrola a opravy laku

Po dokončení lakování se provádí vizuální kontrola kvality laku. V případě zjištění drobných nedostatků se provede oprava, spočívající především v přešetření zjištěných vad, případně v drobném přestříkání.

Montáž

Na montážních linkách umístěných v montážní hale probíhají závěrečné montážní operace vozidel. Montáž probíhá jak z částí vyrobených nebo smontovaných přímo v automobilovém závodě v Holešově (karoserie, motor), tak z dílů a součástek od subdodavatelů. Do nalakovaných karoserií se postupně montují jednotlivé komponenty a předem připravené moduly (podvozek včetně motoru, palubní deska, prostor chladiče a nárazníky). Po dokončení montáže se provede základní seřízení vozidla (geometrie kol, nastavení světel, atd.) a provede se seřízení a test brzd a motoru.

Po dokončené montáži se provádí voskování vozidel sprchováním (vodný roztokem vosku, který obsahuje cca 34% vosku).

Zkušební dráha

Po dokončení montáže odjíždí každý automobil na krátkou zkušební jízdu, která bude probíhat na zkušební dráze umístěné uvnitř závodu. Automobil, který úspěšně absolvoval testovací jízdu odjíždí na odstavnou plochu. Automobil, u kterého byly zjištěny závady se vrací dle charakteru zjištěné závady zpět do výrobního procesu. Po odstranění závady se opět ověřuje na zkušební dráze.

Dle sdělení investora bude na zkušební dráze testováno každé vyrobené vozidlo a každé vozidlo najede na zkušební dráze cca 3 km.

Finální kontrola vyrobených automobilů

Po dokončení testovací jízdy na zkušební dráze jsou automobily uskladněny na vymezené ploše vyhovujících vyrobených automobilů, kde ještě před expedicí projdou finální výstupní kontrolou a budou umyty v myčce.

Nakládka a odvoz vyrobených vozidel

Automobily, které prošly výstupní kontrolou a myčkou se převezou po vlastní ose na vymezenou plochu určenou pro odvoz nákladními automobily nebo na vymezenou plochu určenou pro odvoz po železnici.

Dle sdělení investora se předpokládá, že cca 50 % vyrobených vozů bude expedováno silniční dopravou (cca 600 vozidel denně) a cca 50 % vyrobených vozů bude expedováno železniční dopravou (cca 600 vozidel denně).

Zařízení ke snižování emisí

Všechny významné zdroje emisí v automobilovém závodě HYUNDAI budou vybaveny zařízeními na omezování znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zařízení pro snižování emisí tuhých částic a těkavých organických látek.

V případě emisí TZL z klasických strojírenských zařízení jako jsou sváření, tryskání, broušení apod. se bude filtrace znečištěného vzduchu provádět suchou cestou a jako zařízení ke snižování emisí budou především používány cyklony nebo látkové filtry, případně kombinace obou zařízení. Pro záchyt TZL z výše uvedených technologií vykazují tato zařízení vysokou účinnost záchytu a hmotnostní koncentrace TZL ve vyčištěném vzduchu jsou hluboko pod emisním limitem.

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší bude provoz lakovny, zejména pak fáze nanášení nátěrových hmot a následné sušení.

V případě emisí ze stříkacích boxů bude k odstraňování prašného aerosolu využívána vodní clona, přes kterou bude vzduch ze stříkacích boxů vypouštěn do ovzduší.

Jedná se o klasické zařízení používané při nanášení vodou ředitelných nebo rozpouštědlových nátěrových hmot i v podmínkách ČR. Voda je čerpána ze sběrné vany a rozstříkáním pomocí soustavy trysek vytváří v prostoru nad vanou vodní clonu, kterou prochází vzduch odsávaný ze stříkacích boxů obsahující stržené částice nátěrových hmot. Tyto částice se zachytávají ve vodní cloně a spolu s cirkulující vodou padají zpět do sběrné vany. Výměna vody s obsahem kalu se provádí periodicky, podle obsahu kalu ve vaně. Kal se dále upravuje na čistírně odpadních vod nebo jiném vhodném zařízení.

Hmotově nejvýznamnějším zdrojem emisí těkavých organických látek (VOC) do ovzduší budou sušící a vypalovací boxy (sušící box elektrodepozice, sušící box nátěru spodku vozidla, sušící box základního nátěru (priméru) a zejména pak sušící (vypalovací) box vrchního nátěru karoserie, který se provádí klasickými rozpouštědlovými laky.

Vzhledem k relativně vysokým koncentracím VOC v odpadním vzduchu z těchto částí lakovny, bude pro omezení emisí využito spalování (dopalování) VOC v dopalovací jednotce RTO (regenerační termická oxidace).

RTO je zařízení na omezování emisí těkavých organických látek v odpadních plynech, které pracuje na principu spalování znečišťující látky na keramickém katalytickém loži reaktoru. V RTO se těkavé organické látky katalyticky spalují na oxid uhličitý a vodu. Aby mohla katalytická reakce proběhnout, musí mít lože reaktoru minimální, přesně stanovenou teplotu. V případě, že obsah VOC ve vzduchu přiváděném do dopalovací jednotky je nízký a jeho spálením se neuvolní takové množství tepla, aby v loži reaktoru byla dodržena stanovená teplota, je v dopalovací komoře osazen podpůrný hořák na zemní plyn. Dle sdělení investora bude v instalovaném zařízení osazen podpůrný hořák.

RTO pracuje ve dvoufázovém režimu. Jedna část katalytického lože je ohřívána horkými spalinami, zatímco ve druhé části lože probíhá ohřev odpadního plynu při průchodu ohřátou částí lože a následně jeho katalytické spalování. Po poklesu teploty v části katalytického spalování pod stanovenou teplotu se směr proudění plynů obrátí a proces spalování VOC pokračuje.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení výstavby - 2006
Zahájení trvalého provozu na plný výkon - 2009

B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Město Holešov, obec Zahnašovice, obec Martinice.

B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č. 1 k tomuto zákonu

Dle zpracovatele předkládaného oznámení se jedná o záměr v Kategorii I. (záměry vždy podléhající posouzení), bod 4.4. – Povrchová úprava kovů nebo plastů, včetně lakoven, s kapacitou nad 500 000 m²/rok celkové plochy úprav, kde státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonává Ministerstvo životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Náplň kapitoly B.I. vyhovuje požadované charakteristice.

Do bodu B.I.9 by bylo vhodné doplnit následující kategorie a body přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb.:

v Kategorii II. (záměry podléhající zjišťovacímu řízení):

- *bod 1.3 Vodohospodářské úpravy nebo jiné úpravy ovlivňující odtokové poměry (např. odvodnění, závlahy, protierozní ochrana, terénní úpravy, lesnicko-technické meliorace, atd.) na ploše od 10 do 50 ha*
- *bod 4.3 Strojírenská nebo elektrotechnická výroba s výrobní plochou nad 10000 m², výroba a opravy motorových vozidel, drážních vozidel, cisteren, lodí, letadel; testovací lavice motorů, turbin nebo reaktorů; stálé tratě pro závodění a testování motorových vozidel; výroba železničních zařízení; tváření výbuchem*
- *bod 10.4 Skladování vybraných nebezpečných látek (vysoce toxických, toxických, zdraví škodlivých, žíravých, dráždivých, senzibilizujících, karcinogenních, mutagenních, toxických pro reprodukci, nebezpečných pro životní prostředí)^{11a)} a pesticidů v množství nad 1 t; kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100 t. toxických látek a pesticidů v množství nad 1t; kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100 t.*
- *10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu*

kde státní správu v oblasti vlivů na životní prostředí vykonává orgán kraje, v tomto případě Krajský úřad Zlínského kraje.

Příslušným úřadem v procesu posuzování vlivů na předkládaný záměr je Ministerstvo životního prostředí vzhledem k zařazení do Kategorie I., bod 4.4.

^{11a)} Zákon č. 157/1998 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Posouzení údajů o vstupech

Kapitola B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Areál automobilky bude situován v části průmyslové zóny Holešov, která se nachází jižně od města Holešov. Dle návrhu změny územního plánu Holešov je celková rozloha průmyslové zóny Holešov cca 321 ha.

Dle stávajícího dispozičního řešení areálu automobilky bude celková plocha areálu automobilky cca 246 ha.

Přehled pozemků, které souvisejí s výstavbou areálu automobilky je uveden v podrobných tabulkách oznámení. Vzhledem k tomu, že záměr je situován na třech katastrálních územích (Holešov, Všetuly, Zahnašovice), je i výpis dotčených pozemků členěn dle jednotlivých katastrálních území.

Výpis pozemků, zahrnuje pozemky o celkové ploše cca 284 ha, přestože předpokládaná plocha areálu automobilky bude cca 246 ha. Tento rozdíl je způsoben tím, že není doposud stanoveno definitivní dispoziční řešení areálu a v okrajových částech areálu může dojít k částečným změnám. Dále jsou ve výpisu pozemků uvedeny pozemky nacházející se na okraji areálu, které budou do výstavby areálu zahrnuty pouze z části.

Konečné dispoziční řešení areálu automobilky bude řešeno v projektové dokumentaci pro územní řízení. Tím bude upřesněn i soubor dotčených pozemků. Z hlediska prováděného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí je hodnocen nejméně příznivý vztah, který představuje zábor cca 284 ha ploch. Skutečný zábor bude vždy nižší.

V uvedeném výpisu z katastru nemovitostí tvoří pozemky ZPF cca 100 ha, nejvyšší rozloha je v katastrálním území Všetuly - cca 68 ha, v katastrálním území Holešov se nachází cca 25 ha ZPF a v katastrálním území Zahnašovice je cca 6 ha ZPF.

Jak je z výpisu z katastru nemovitostí zřejmé, jsou pozemky ZPF vedeny z hlediska BPEJ v kategorii 30200 nebo 30300. Jedná se o pozemky, které jsou zařazeny do 1. třídy ochrany ZPF.

Převážná část areálu bude realizována na pozemcích, které jsou ve vlastnictví TTT Air a.s. a jsou vedeny jako ostatní plocha nebo zastavěná plocha a nádvoří. Dle stávajících podkladů lze očekávat, že z hlediska ZPF bude nutný zábor orné půdy ve výši okolo 70 - 80 ha.

Hranice průmyslové zóny Holešov a předpokládané hranice areálu závodu jsou zřejmé z návrhu dispozičního řešení, který je uveden jako příloha č. 3 oznámení.

Chráněná území a ochranná pásma

Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje žádné zvláště chráněné území přírody ve smyslu kategorií dle § 14 odstavec 2) zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění a jejich ochranných pásem dle §37 odstavec 1) tohoto zákona.

Obecně chráněné přírodní prvky

Záměr se nenachází v územní kolizi ani v kontaktu s obecně chráněnými přírodními prvky (např. skladebné prvky ÚSES, přírodní park).

V řešeném kontextu v zájmovém území výstavby nebo v přímé návaznosti v okolí jde o kontext VKP „ze zákona“ :

VKP vodního toku Mojena

VKP vodního toku Žabínek

Ochranná pásma

Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody dle § 37 zákona číslo 114/1992 Sb. v platném znění nejsou polohou posuzovaného záměru dotčena.

Ve výše uvedeném výpisu pozemků není uveden pozemek parcelní číslo 2563/1 o výměře 4593 m², který je veden jako lesní pozemek. Dle katastrální mapy se tento pozemek nachází v bezprostřední blízkosti navrhované JV hranice areálu závodu a nelze proto vyloučit, že při konečném řešení hranic areálu bude tento pozemek, případně jeho část, nebo ochranné pásmo lesa dle §14 odstavec 2) zákona č. 289/1995 Sb. v platném znění (ochranné pásmo 50 m) zasahovat do konečného návrhu areálu závodu.

Záměr i celá průmyslová zóna se nachází ve vnějším ochranném pásmu 2. stupně podzemního vodního zdroje Holešov. Ochranné pásmo 1. stupně je mimo areál automobilky. Vnitřní ochranné pásmo 2. stupně vodního zdroje Holešov zasahuje do areálu automobilky pouze okrajově a to v západní části u vodního zdroje Holešov – Všetuly.

Ostatní ochranná pásma

Stávající provoz letiště Holešov bude zrušen, tím zaniknou i související ochranná pásma.

Z dostupných podkladů lze předpokládat, že jižní hranice areálu závodu bude navazovat na ochranné pásmo nově budované rychlostní komunikace R49.

Ochranná pásma inženýrských sítí v areálu závodu budou stanovena v projektové dokumentaci pro územní řízení (jedná se zejména o ochranná pásma komunikací a železniční vlečky).

B.II.2 Voda

Pro zásobování průmyslové zóny Holešov pitnou vodou se navrhuje nové vodovodní potrubí DN 250 na stávající vodojem Přílepy (2 x 250 + 1000 + 2 x 2800 m³), který bude zajišťovat jak potřebné vyrovnání denní a hodinové potřeby vody, tak i nezbytnou zásobu požární vody. Pro případ poruchy zásobování vodou z vodojemu Přílepy bude zřízeno druhé zálohové napojení průmyslové zóny přímo z vodovodního přivaděče DN 400 Hulín – Holešov, a to v místě křížení vodovodního přivaděče DN 400 se silnicí II/438.

Dle předběžného vyjádření provozovatele vodovodní sítě VaK Kroměříž a.s. jsou dále uvedené požadavky na dodávky pitné vody z veřejné vodovodní sítě zajistitelné.

Výstavba

Podle údajů od oznamovatele bude výstavba automobilového závodu probíhat po dobu cca 18 měsíců. Počet pracovníků výstavby bude proměnný v závislosti na druhu prováděných prací a počtu již realizovaných objektů, konkrétní stavy pracovníků výstavby budou upřesněny v prováděcích projektech. Pro účely bilance maximální spotřeby vody pro sociální účely se předpokládá průměrný stav 500 pracovníků. Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka je odvozena z přílohy číslo 12 vyhlášky číslo 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon číslo 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, ve výši 120 l/den. Bilance spotřeby vody pro sociální účely během výstavby je uvedena v následující tabulce:

Průměrný stav pracovníků výstavby	500
Denní spotřeba vody (m ³)	60
Měsíční spotřeba vody (m ³)	1200
Doba výstavby (měsíce)	18
Celková spotřeba vody [m ³]	21 600

Výše uvedená bilance je podmíněna realizací vodovodní přípojky a napojením objektů sociálního zázemí v rámci zařízení staveniště na splaškovou kanalizaci. Reálně lze předpokládat, že tyto podmínky, zejména v prvních fázích výstavby nebudou splněny. Jako zařízení staveniště pro sociální účely lze přechodně využít některé stávající objekty letiště, ve kterých bylo vytvořeno sociální zázemí pro obsluhu letiště a které budou v konečné fázi odstraněny. Pro ostatní pracovníky výstavby musí být k dispozici dostatečný počet chemických WC. Reálně lze proto předpokládat, že skutečná spotřeba vody pro sociální účely bude v období výstavby minimální. Pitná voda pro pracovníky výstavby bude na staveniště dovážena jako balená v PET lahvích.

Spotřeba vody pro vlastní proces výstavby bude stanovena v prováděcích projektech na základě požadavků hlavního dodavatele stavby. Z hlediska množství se však bude jednat o nevýznamný odběr.

Provoz

Veškeré dodávky vody jak pro sociální účely tak i pro technologii budou kryty odběrem pitné vody z veřejné vodovodní sítě. Povrchové ani podzemní vody nebudou odebírány.

Voda pro sociální účely

Spotřeba vody pro sociální účely je stanovena dle směrných čísel uvedených v příloze č. 12 vyhlášky č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích).

Dle sdělení oznamovatele bude při plném provozu v automobilce zaměstnáno cca 3 100 pracovníků. Pro účely kalkulace spotřeby vody pro sociální účely předpokládáme následující rozložení pracovních míst:

20 % (620) THP s roční spotřebou vody ve výši 16 m³

40% (1240) dělníci v běžných provozech s roční spotřebou vody ve výši 30 m³

40 % (1240) dělníci v prašných nebo horkých provozech s roční spotřebou vody ve výši 40 m³

Dále bude v areálu provozována klasická závodní kuchyně s vlastní přípravou jídel pro všechny směny.

V bilancích je uvažován fond provozní doby 250 dní ve třisměnném provozu.

Předpokládaná spotřeba pro sociální účely je uvedena v následující tabulce:

Spotřeba		m ³ /rok	m ³ /den
THP	620 x 16	9 920	39,68
Dělníci I	1 240 x 30	37 200	148,80
Dělníci II	1 240 x 40	53 600	214,40
Závodní kuchyně	3 100 x 12	37 200	148,80
CELKEM		137 920	551,68

Voda pro technologii a pomocné provozy

Dle sdělení investora se předpokládá denní spotřeba vody pro technologii ve výši cca 3250 m³, tj. 812 500 m³/rok. Spotřeba této vody bude významně ovlivněna její kvalitou a požadavky technologie, zejména pak kvalitou vody pro oplachy při odmašťování a fosfátování, kde je ze strany oznamovatele vyžadována voda v kvalitě demineralizované vody.

Vzhledem k této skutečnosti se v rámci tohoto oznámení (a na straně bezpečnosti výpočtu) předpokládá, že veškerá voda pro technologii (3250 m³/den) bude upravována (vedena přes reverzní osmózu). Z úpravny vody bude do kanalizace odpouštěno cca 23 % odpadní vody (750 m³/den). Vlastní technologie a pomocné provozy tak v zásadě budou vykazovat denní spotřebu vody okolo 2500 m³.

Dle názoru zpracovatelů oznámení bude reálná spotřeba vody pro technologii na vstupu do závodu mezi 2500 a 3250 m³/den. Přes reverzní osmózu postačuje vést pouze takové množství vody, které budou vyžadovat technologické procesy s požadavky na demineralizovanou vodu. Ostatní voda pro technologii nemusí být upravována. Na straně druhé bude vyžadovat toto řešení dva rozvody vody. Upřesnění bude provedeno v projektu pro stavební řízení.

Bližší specifikace spotřeby vody pro jednotlivé technologické operace nebyla oznamovatelem předána. V uvedeném množství spotřeby vody jsou zahrnuty i spotřeby vody pro pomocné provozy, jako je např. voda pro úpravnu vody na kotelně, doplňování cirkulačních okruhů chladicí vody, voda pro ředění barev a přípravu pomocných roztoků, provoz myčky vyrobených automobilů apod.

Dále je třeba uvažovat spotřebu vody v řádu tisíců m³/rok pro údržbu zeleně a čištění komunikací a zpevněných ploch v areálu. Vzhledem k přibližnému způsobu stanovení potřebného množství vody pro technologii se jedná o zcela nevýznamné množství a v bilanci není proto ani samostatně uváděno.

Požadavky na spotřebu vody pro požární účely budou upřesněny v dalších fázích projektové přípravy.

Přehled o celkové spotřebě vody v rámci provozu hodnoceného záměru je uveden v tabulce:

Spotřeba	m ³ /den	m ³ /rok
Pro sociální účely	550	138 000
Pro technologii	3 250	812 000
CELKEM	3 800	950 000

Lze reálně předpokládat, že celková spotřeba vody při plném provozu automobilky nepřekročí 1 000 000 m³/rok. Upřesnění denní spotřeby a zejména pak špičkové spotřeby vody budou provedeny v dalších stupních projektové přípravy.

B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)

Výstavba

Pro vlastní výstavbu se předpokládá spotřeba následujících surovinových zdrojů:

- kamenivo, štěrky a štěrkopísky:

Zdrojem těchto materiálu, hojně se vyskytujícím v širším regionu stavby, bude standardní těžebna dodavatelské organizace. Zdroj do 25 km.

- živičné směsi:

Zdrojem bude obalovna živičných směsí dodavatelské organizace.

- betony do základových konstrukcí a na vodorovné konstrukce:

Zdrojem bude betonárka do 10 km.

- betonové prefabrikáty:

Zdrojem bude autorizovaná výrobní prefabrikátů.

- ocelové nosné konstrukce:

Výrobce a dodavatele určí hlavní dodavatel stavby.

V procesu výstavby bude používána řada dalších stavebních materiálů, jako např. stavební panely, ocelové a armovací profily, střešní krytiny, izolační materiály, elektroinstalace, vzduchotechnika, zdravotnická, dveře, okna, dlažby a další materiály.

Bližší specifikace stavebních materiálů a výrobků bude provedena v projektu pro stavební řízení, stejně tak jako specifikace strojního zařízení jednotlivých objektů. Konečné řešení pak bude předmětem prováděcích projektů.

Provoz

Suroviny a produkty:

Při plném provozu automobilového závodu bude nutné dovézt automobilové díly, odlitky, součástky nebo ostatní výrobky pro výrobu 300 000 ks automobilů ročně. Bližší specifikace těchto dodávek bude provedena v dalších stupních projektové přípravy.

V následující tabulce je proveden technický odhad roční spotřeby ocelového plechu, hlavních chemických látek a chemických přípravků nutných pro zajištění výše uvedené výroby.

	Spotřeba
Ocelový plech ve svtcích	105 000 tun/rok
Přípravky pro odmašťování	5 000 tun/tok
Přípravky pro fosfátování	5 000 tun/rok
Nátěrové hmoty pro kataforézu	1 700 tun/rok
Nátěrové hmoty (primér + vrchní nátěr)	2 100 tun/rok
Organická ředidla pro nátěrové hmoty	450 tun/rok

Plniva do nátěrových hmot	550 tun/rok
Nátěrové hmoty pro spodek vozidla	3 100 tun/rok
Vosky pro konzervaci dutin	1 200 tun/rok
Maziva	2 000 tun/rok
Chemikálie pro provoz úpravny vody a čistírny odpadních vod	2 600 tun/rok
Oleje pro údržbu strojního zařízení	500 tun/rok
Provozní náplně vyrobených automobilů	
Benzin NATURAL	1 500 m ³ /rok
Motorová nafta	1 500 m ³ /rok
Olej motorový	1 200 m ³ /rok
Olej převodový	600 m ³ /rok
Olej pro servořízení	300 m ³ /rok
Brzdová kapalina	150 m ³ /rok
Chladicí kapalina	1 800 m ³ /rok
Náplň do ostříkovačů	900 m ³ /rok

Podrobnější specifikace jednotlivých druhů, upřesnění jednotlivých spotřeb a základní specifikace dodavatelů budou provedeny v dalších stupních projektové přípravy.

Po uvedení automobilky do plného provozu bude zde vyráběno v průměru 1200 osobních automobilů denně, tj. 300 000 automobilů ročně. Dle sdělení oznamovatele se předpokládá, že 50 % vyrobených vozidel bude expedováno silniční kamionovou dopravou a 50 % bude expedováno železniční dopravou.

Energie:

Elektrická energie

V rámci přípravy průmyslové zóny budou do zájmového území přivedeny dva zdroje elektrické energie. Ze severní strany od Holešova bude prodlouženo stávající vedení 22 kV, ze západní strany od Hulína pak bude realizováno nové vedení 110 kV.

Oba navzájem nezávislé přívody elektrické energie budou zavedeny do hlavní trafostanice areálu automobilky. Osazení trafostanice z hlediska počtu a kapacit transformátorů, stejně tak jako rozmístění elektrorozvoden bude provedeno v projektu pro územní a stavební řízení. Předpokládá se hlavní elektrorozvodna v objektu trafostanice a síť podružných elektrorozvoden v jednotlivých stavebních objektech.

Dle sdělení oznamovatele bude celková předpokládaná spotřeba elektrické energie (technologie + osvětlení) cca 37 MWh, roční spotřeba se předpokládá v úrovni cca 224 000 MWh.

Pro zabezpečení prvků požární ochrany a nouzového osvětlení v době výpadku elektrické energie budou osazeny náhradní zdroje elektrické energie – diesselagregáty. Dle současných podkladů se předpokládá osazení 6 diesselagregátů, výkony budou upřesněny v dalších stupních projektové přípravy.

Zemní plyn

Severně od průmyslové zóny vede stávající vysokotlaké potrubí DN 300 a v místě křížení se stávající příjezdovou komunikací z Holešova na letiště se nachází regulační stanice VTL/STL. Na tuto regulační stanici navazují STL rozvody zemního plynu pro jižní část Holešova.

Areál průmyslové zóny bude napojen odbočkou ze stávajícího vysokotlakého vedení DN 300, která bude zakončena v regulační stanici oznamovatele. Další regulace tlaku a rozvody zemního plynu v rámci areálu automobilky budou řešeny v dalších stupních projektové přípravy.

Dle sdělení oznamovatele se předpokládá roční spotřeba zemního plynu ve výši cca 27 700 000 m³. Zemní plyn bude prakticky jediným zdrojem tepla a to jak pro potřeby technologie tak i vytápění a přípravu teplé užitkové vody. Používání elektrických ohřevů jak v technologii, tak i ve vytápění se ve významnějším rozsahu nepředpokládá. Z kotlů na spalování zemního plynu v centrální kotelně bude vyvedeno i potřebné malé množství páry pro technologii.

Hlavní spotřeba zemního plynu bude v objektu lakovny pro technologické ohřevy. Bude se jednat o soustavu zdrojů s tepelným výkonem od 0,2 do 5 MW, pro potřeby lakovací linky (ohřevy lázní, sušení před lakováním, sušení po nanesení jednotlivých vrstev nátěrových hmot).

Z hlediska vytápění areálu automobilky se předpokládá kombinovaný způsob vytápění. Hlavní výrobní objekty – lisovna, karosárna, motorárna a montáž budou vytápěny souborem malých zdrojů (plynové zářiče pod střechou objektů, nebo teplovzdušné vytápěcí jednotky). Administrativní a sociální budova a všechny další menší objekty v areálu budou vytápěny nebo temperovány teplovodním okruhem z centrální kotelny.

Z hlediska rozdělení spotřeby zemního plynu v jednotlivých objektech se předpokládá následující model spotřeby zemního plynu:

Místo spotřeby	Roční spotřeba (m ³)
Centrální kotelna	5 700 000
Lisovna – vytápění	1 000 000
Karosárna – vytápění	800 000
Motorárna – vytápění	700 000
Montáž – vytápění	2 000 000
Lakovna – vytápění a technologie	16 200 000
Karosárna – sušárna tmelu	270 000
Lakovna – RTO	530 000
Motorárna – dopalovací jednotka	500 000
C E L K E M	27 700 000

Pára

V rámci provozu hodnoceného záměru se nepředpokládá významnější spotřeba páry pro technologii. Případné požadavky na dodávky páry budou kryty parním potrubím z centrální kotelny.

Chladicí voda

Potřeba chladicí vody bude zajišťována cirkulačním uzavřeným okruhem chladicí vody přes chladicí věže. Rozhodnutí, zda se bude jednat o společný centrální cirkulační okruh s jednou chladicí věží, nebo o soustavu několika cirkulačních okruhů s vlastními chladicími jednotkami (mikrověže) bude provedeno v projektu pro územní řízení. V této fázi projektu budou zpracovány i potřebné kapacitní požadavky na chlazení. Doplnování okruhů (ztráty odluhem a odparem) bude prováděno z řádu pitné nebo upravené vody, odluh bude vypouštěn do kanalizace. V obou variantách budou použity typové výrobky, které budou dodány jako komplexní dodávka.

Používání tzv. strojního chlazení (pro teploty chladícího média okolo 0°C nebo na nižší teploty) se nepředpokládá.

Tlakový vzduch

Tlakový vzduch bude vyráběn v centrální kompresorovně a dodáván do jednotlivých objektů centrálním rozvodem tlakového vzduchu. Pro potřeby regulace a řízení technologických procesů bude tlakový vzduch sušen a filtrován. Kompresory budou umístěny v oddělené místnosti s protizvukovou izolací. Jejich provoz je automatický a nevyžaduje trvalou obsluhu. Budou použity typové výrobky, které budou dodány jako komplexní dodávka.

Bilance spotřeby tlakového vzduchu bude provedena v projektu pro územní řízení, kdy bude zároveň navržen i potrubní rozvod tlakového vzduchu.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)

Město Holešov leží na severovýchodním okraji okresu Kroměříž. V Holešově dochází ke křížení dvou dopravních směrů. Jednak je to osa okresu Kroměříž ve směru západ – východ a spojení Zlín – Přerov ve směru sever – jih.

Železniční stanicí Holešov prochází železniční trať č. 300, Kojetín – Hulín – Valašské Meziříčí – Ostrava.

Ze západu od Hulína přichází do města Holešov silnice II/432, která jako taková v Holešově končí. Silnice II/432 navazuje v Hulíně na silnici I/55 Přerov – Otrokovice. Na silnici II/432 navazuje v Holešově silnice II/438 ve směru na Bystřici pod Hostýnem a silnice II/490 ve směru jižním na Fryšták – Zlín. Severním směrem pokračuje silnice II/490 na Přerov. Ve vztahu k hodnocenému záměru je třeba zmínit i silnici II/438 v části Holešov Všetuly – Zahnašovice.

Ve fázi projektových prací je výstavba tzv. východního obchvatu města Holešov a zejména pak výstavba rychlostní komunikace R 49, která západním směrem u Hulína bude navazovat na dálnici D1 Praha – Brno a D 47 Ostrava – Olomouc. Západním směrem pak R 49 bude vedena přes Fryšták, Slušovice, Vizovice, Horní Lideč na státní hranici se Slovenskou republikou, odkud bude pokračovat a následně navazovat na dálniční systém Slovenské republiky.

Posouzení stávajícího zatížení výše uvedených komunikací vychází z údajů z celostátního sčítání dopravy v roce 2000 a z doporučených růstových koeficientů. Tyto údaje jsou uvedeny v následujících dvou tabulkách:

Údaje z celostátního sčítání dopravy v roce 2000:

Silnice, sčítací profil	Počty motorových vozidel za 24 hodin			
	T	O	M	Celkem
Silnice II/432, sčítací profil 6-2730, před křižovatkou silnic II/432 a II/438 u Všetul	1 435	6 127	42	7 604
Silnice II/438, sčítací profil 6-5198, mezi křižovatkou silnic II/432 a II/438 a Zahnašovicemi	409	2 599	17	3 025
Silnice II/490, sčítací profil 6-2770, před Rymicemi od Přerova	411	2 064	23	2 498
Silnice II/490, sčítací profil 6-2780, mezi Rymicemi a Holešovem	527	2 810	29	3 366
Silnice II/490, sčítací profil 6-2790, mezi Holešovem a Martinicemi	736	3 737	40	4 513

Doporučené růstové koeficienty pro období let 2000 - 2015:

rok	T	O	M	průměr
2000	1,00	1,00	1,00	1,00
2005	1,13	1,14	0,95	1,13
2010	1,23	1,25	0,91	1,24
2015	1,30	1,33	0,85	1,31

Kde T = těžká vozidla, O = osobní vozidla, M = motocykly

Údaje o intenzitě dopravy na budoucí R49 vychází ze studie matematického rozdělení dopravní zátěže vypracované v souvislosti se studií stavby R69 (tzv. pravobřežní) v úseku mezi Otrokovicemi a Zlínem.

Za předpokladu, že by nebyla v dohledné době realizována R69 v úseku Otrokovice-Zlín jsou výhledové zátěže na R49 v prostoru Holešova následující:

2010 R 49 u Holešova	T=3 039	O=10 332	celkem 13 360
u Hulína	T=4 060	O=15 533	celkem 19 593
2020 R 49 u Holešova	T=3 410	O=11 939	celkem 15 349
u Hulína	T=4 556	O=17 968	celkem 22 523

V případě, že bude dokončeno napojení R 49 se silnicí R6 na Slovensku vzrostou uvedené zátěže na R49 vlivem tranzitu o 10-20%.

Výstavba

Nároky na dopravu v období výstavby lze rozdělit do několika částí:

Výstavba ochranného valu

V rámci této první fáze výstavby bude nutno odvézt cca 10 000 m³ ornice a dovést cca 80 000 m³ zeminy. Při průměrném vytížení vozidel ve výši cca 10 m³ se bude jednat o cca 9 000 jízd těžkých nákladních vozidel.

Skrývka ornice a podorničí

Dle předběžného návrhu zpracovatelského týmu oznámení se předpokládá skrývka 30 cm ornice a 20 cm podorničí z pozemků vedených v ZPF. Na základě výpisu z katastru nemovitostí a předběžného dispozičního řešení lze očekávat zábor ZPF ve výši cca 75 ha, což představuje skrývku ornice a podorničí ve výši 375 000 m³. Při průměrném vytížení vozidel ve výši cca 10 m³ se bude jednat o cca 37 500 jízd těžkých nákladních vozidel. Tato skrývka bude odvážena do míst v regionu Holešovska dle dispozic dotčeného orgánu ochrany ZPF.

V případě, že bude dotčeným orgánem ochrany ZPF rozhodnuto provést skrývku i z dalších travnatých ploch letiště, může dojít ke zvýšení dopravních nároků o dalších cca 200 %.

Upřesnění rozsahu skrývky bude provedeno v projektu pro územní řízení.

Z hlediska nároků na dopravu se bude jednat o nejexponovanější část výstavby ve vztahu ke stávajícímu dopravnímu řešení v regionu Holešovska.

Zemní, demoliční a stavební práce

V případě, že bude provedena skrývka ornice pouze z pozemků vedených jako ZPF (cca 75 ha), lze očekávat, že provádění zemních prací nevyvolá významnější nároky na dopravní infrastrukturu a bilance zeminy bude přibližně vyrovnaná.

V případě většího rozsahu skrývky bude bilance zeminy deficitní a bude třeba dovézt odpovídající množství zeminy.

Rozsah demoličních prací je ve srovnání se skrývkou ornice zanedbatelný, část demoličních materiálů může být využita při hrubých terénních úpravách v areálu výstavby.

Nároky na dopravní situaci v území v období stavebních prací nelze v době oznámení objektivně stanovit, protože budou závislé na intenzitě výstavby a souběhu jednotlivých objektů. Lze pouze reálně předpokládat, že budou nižší, než ve fázi odvozu ornice nebo zemních prací. Bližší specifikace bilance hmot a harmonogram výstavby budou stanoveny v rámci projektu organizace výstavby (POV).

Montáž technologie

Nároky na dopravní situaci ve fázi montáže technologie nelze rovněž objektivně stanovit. Budou rovněž závislé především na intenzitě výstavby, navíc se mohou prolínat i se stavebními pracemi na jiných objektech. Bližší specifikace strojního zařízení budou provedeny v dalších stupních projektové přípravy a harmonogram výstavby bude stanoven v rámci projektu organizace výstavby (POV).

V době výstavby hodnoceného záměru ještě nebude zprovozněna rychlostní komunikace R49 a veškeré pohyby vozidel budou v době výstavby vedeny po stávajících komunikacích. Nelze vyloučit ani dočasnou kumulaci dopravních nároků záměru na některých komunikacích v regionu s dopravními nároky vyvolanými výstavbou R49.

Areál staveniště automobilového závodu bude napojen na stávající komunikační síť přes dva vjezdy (shodné s vlastním provozem automobilového závodu), tj. tzv. západní a východní vjezd.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nelze ve fázi zpracování oznámení objektivně stanovit celkové dopravní zatížení ve fázi výstavby a zejména pak rozložení tohoto dopravního zatížení na stávající komunikační síť. V návaznosti na vyhodnocení vlivů výstavby na životní prostředí a zejména pak na vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatelstva jsou v části D oznámení prezentována odpovídající doporučení.

Provoz

Model dopravní obslužnosti vychází ze stavu, že v době uvedení hodnoceného záměru do plného provozu bude zprovozněna rychlostní komunikace R 49 v úseku Hulín - Fryšták a napojení R 49 v Hulíně na dálnici D1 do Kroměříže. Dokončení výstavby a zprovoznění R49 v úseku Hulín – Fryšták je tak podmiňující stavbou pro zahájení plného provozu hodnoceného záměru.

Součástí výstavby R 49 v úseku Hulín – Fryšták bude i úprava a napojení stávající silnice II/490 na tuto rychlostní komunikaci přes mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Holešov. V rámci úprav silnice II/490 bude na této silnici vybudován západně od areálu automobilky kruhový objezd, na který bude přímo napojena i komunikace z východní vrátnice areálu.

Jak již bylo uvedeno v předchozích částech oznámení, areál závodu bude napojen na veřejné komunikace dvěma vjezdy. Hlavní tzv. východní vjezd bude napojen na kruhový objezd silnice II/490. Tento vjezd a výjezd bude sloužit pro téměř veškerou silniční nákladní dopravu a dále i pro příjezdy a odjezdy osobních automobilů a autobusů ze směrů z R49 a z Bystřice pod Hostýnem. Druhý, tzv. západní vjezd bude napojen na stávající silnici II/438 a bude využíván zejména pro příjezdy a odjezdy osobních automobilů, autobusů, LNA ze směrů od Přerova a okolních obcí. Oba vjezdy budou v areálu napojeny na objezdovou komunikaci, která bude vedena podél oplocení celého závodu. Na tuto objezdovou komunikaci bude navazovat síť vnitroareálových obslužných komunikací, které umožní příjezd k jednotlivým objektům, skladům, parkovištím apod. Tato síť obslužných komunikací bude navržena v dalších stupních projektové přípravy.

Veškerá kamionová doprava automobilových dílů ze Žiliny bude vedena po R49 a přes MÚK Holešov a kruhový objezd na II/490 na východní vrátnici závodu.

Rovněž tak bude přes východní vrátnici, kruhový objezd a MÚK Holešov na R49 veden veškerý odvoz vyrobených automobilů silniční dopravou (50% výrobní kapacity), který se na MÚK Holešov rozdělí na směr východní na Zlín a západní na Hulín a následně na dálnici D1.

Provoz kamionové dopravy přes západní vrátnici na stávající silnici II/438 Zahnašovice - Holešov a následně na II/432 Holešov – Hulín s možností odbočení přes Količín a Rymice na silnici II/490 Stará Ves – Přerov bude pouze ojedinělý a z hlediska bilancí není ani uvažován.

Specifikaci rozdělení ostatní nákladní dopravy pro dovoz surovin, materiálů a přípravků od dodavatelů z ČR, odvozy odpadů, provoz jídelny, zajištění servisu a oprav zařízení apod. nelze ve fázi tohoto oznámení zcela jednoznačně specifikovat a v zásadě se může měnit i v průběhu provozu závodu v závislosti na dodavatelích nebo odběratelích. Z hlediska množství přepravovaných hmot a tím i počtu a velikosti vozidel (na této dopravě se budou významně podílet i lehká nákladní vozidla nebo osobní dodávková vozidla) se však již bude jednat o podstatně menší objem dopravy. Rovněž u této dopravy lze reálně předpokládat, že vozidla z větších vzdáleností budou do závodu přijíždět rovněž po R49. Stávající příjezdové

komunikace tak budou využívány především vozidly z bezprostřední blízkosti a ze směrů, kdy pro příjezd do závodu nelze využít R49 (Přerov, Bystřice pod Hostýnem).

Doprava dílů z Koreje je uvažována železniční dopravou a příjezd železniční vlečkou do areálu závodu. Železniční vlečka bude využívána i pro odvoz 50% vyrobených automobilů.

Osobní doprava zaměstnanců a návštěvníků je řešena dvěma způsoby: hromadnou dopravou autobusy oznamovatele nebo veřejných přepravců a individuální dopravou zaměstnanců osobními automobily. Na rozdíl od nákladní dopravy se předpokládá vyšší zatížení stávajících komunikací, zejména pak ve směrech od Bystřice pod Hostýnem a Přerova. Ve směrech od Zlína a Hulína bude využívána zejména rychlostní komunikaci R 49. Podle směru příjezdu resp. odjezdu budou osobní vozidla zaměstnanců a autobusy zajíždět do areálu buď východní nebo západní vrátnicí.

V této souvislosti je třeba zmínit i připravovaný tzv. východní obchvat Holešova, který by měl být realizován v obdobném termínu jako R49 v úseku Fryšták – Hulín, a který odkloní dopravu ve směru od Bystřice pod Hostýnem z centra města Holešov. Východní obchvat Holešova bude napojen na rekonstruovanou II/490 a následně přes kruhový objezd na východní vrátnici závodu nebo na R49.

Stávající příjezdová komunikace k letišti ze severu (od gymnázia Ladislava Jaroše Tovární ulicí) nebude pro provoz záměru využívána a to jak pro nákladní tak i pro osobní dopravu. V dalších stupních projektové dokumentace bude příjezd po této komunikaci a případný severní vjezd do areálu posouzen z hlediska zajištění požadavků bezpečnosti provozu, např. pro příjezd vozidel požární ochrany, záchranné služby apod.

V modelu nákladní dopravy je uvažováno s denním dovozem 1 500 tun vstupních dílů a surovin pro potřebu denní produkce výroby 1200 osobních automobilů. Z uvedeného objemu dovezených materiálů je předpokládáno, že 1 100 tun bude dovezeno silniční dopravou (převážně ze závodu v Žilině) a 400 tun železniční dopravou (dovoz dílů z Koreje).

Pro objektivitu výpočtu je uvažováno s průměrným vytížením 6 tun na 1 TNA (uvedená úvaha je na straně bezpečnosti výpočtu, protože je nutné uvažovat jak s dovozem těžkých materiálů (ocelové plechy), kde přepravovaná nosnost bude výrazně vyšší, tak lehkých materiálů, kde může být přepravovaná tonáž i nižší než 6 tun. Při uvedené úvaze potom dovoz vstupních materiálů bude generovat cca 370 pohybů TNA za 24 hodin. Pro bezpečnost výpočtu je dále uvažováno s dalšími 200 pohyby LNA pro zajištění běžné obslužnosti závodu z hlediska zásobování kuchyně, kantýny, servisu a oprav strojního zařízení apod.

V následující části je uveden denní model nákladní i osobní dopravy pro plný provoz závodu. Veškerá doprava je uvažována shodně s fondem provozní doby, tj. doprava v pracovní dny pondělí – pátek, 250 dní v roce.

Železniční doprava (ŽD)

Na železniční vlečce se předpokládá denní příjezd dvou vlaků s díly z Koreje (cca 200 tun dílů/vlak). Díly budou dováženy ve speciálních kontejnerech, ve kterých budou i vykládány.

Na železniční vlečce se předpokládá denní odjezd pěti vlaků s vyrobenými automobily (120 automobilů na vlak, 600 automobilů denně, 50% výroby).

Na železniční vlečce tak bude docházet ke 14 pohybům lokotraktoru denně.

Těžké nákladní automobily (TNA)

Ze závodu v Žilině bude denně přijíždět cca 150 kamionů denně, pro dovoz ostatních surovin a odvoz odpadů z ostatních směrů v kategorii TNA se předpokládá příjezd cca 35 TNA denně. Odvoz vyrobených automobilů (600 ks/den) bude zajišťovat 100 speciálních kamionů. Celkové dopravní obslužnost TNA bude cca 570 pohybů/den.

Lehké nákladní automobily (LNA)

Pro dovoz ostatních surovin, materiálů a přípravků a odvozy odpadů v menších množstvích, provoz jídelny, zajištění servisu a oprav zařízení se předpokládá denní příjezd cca 100 LNA. Celková dopravní obslužnost LNA bude cca 200 pohybů/den.

Autobusy (BUS)

Do areálu automobilky bude denně zajíždět cca 50 autobusů (firemní svozové autobusy nebo linkové autobusy externích přepravců). Příjezdy a odjezdy autobusů se předpokládají ke všem pracovním směnám, včetně dovozu na noční směnu a odvozu z noční směny. Celková dopravní obslužnost BUS bude cca 100 pohybů/den.

Osobní automobily (OA)

Osobní doprava do zaměstnání se předpokládá na úrovni cca 50% zaměstnanců, tj. cca 1600 příjezdů OA denně. Dále se předpokládá příjezd dalších cca 100 OA denně (návštěvy, dodavatelé, odběratelé). Celková dopravní obslužnost OA bude cca 3400 pohybů/den.

Předpokládané rozdělení výše uvedené dopravní obslužnosti silniční dopravou do jednotlivých směrů je uvedeno v následující tabulce:

Profil, směr	TNA	LNA	BUS	OA	CELKEM
Východní vrátnice – II/490	560	140	60	2300	3060
II/490 – Holešov, Bystřice p/H	0	20	20	700	740
II/490 – R 49	560	120	40	1600	2320
R49 – Fryšták, Zlín	430	60	20	1000	1510
R49 – Hulín, D1	130	60	20	600	810
Západní vrátnice – II/438 - Holešov	10	60	40	1100	1210
II/432 – Hulín	10	30	20	300	460
II/490 – Stará Ves, Přerov	0	30	20	800	750
CELKEM	570	200	100	3400	4270

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část B II: Údaje o vstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o výstupech

B.III Údaje o výstupech

B.III.1 Ovzduší

Výstavba

Bodové zdroje znečištění ovzduší v etapě výstavby nevzniknou.

V etapě výstavby je hodnocena I.etapa zemních prací, související s výstavbou ochranného valu. V rámci této etapy výstavby bude třeba skrýt 10 000 m³ ornice a zajistit 80 000 m³ zeminy na výstavbu ochranného valu v délce cca 2 km a výšky cca 5 m. Doba realizace výstavby valu se předpokládá cca 30 dní. Při výstavbě valu se předpokládá činnost 5 buldozerů a 5 nakladačů ve dvou směnech. Doprava materiálu při tvorbě valu tak představuje přesun 3 000 m³ zeminy denně, což při průměrném vytížení vozidla 10 m³ zeminy vytváří pohyby 600 TNA/12 hodin = 50 pohybů TNA/hod.

Bilance emisí pro etapu výstavby jsou provedeny s použitím emisních faktorů nákladních automobilů pro rok 2006, čímž lze bilance emisí pro etapu výstavby označit na straně bezpečnosti výpočtu.

Typ vozidla	Emisní úroveň	Emisní faktor (g/km)		
		NO _x	Benzen	PM ₁₀
TNA	EURO 1	19,0404	0,0594	1,6036

Z hlediska emisí z provozu stavebních mechanismů je uvažováno se spotřebou 15 l nafty na motohodinu na jeden nakladač, respektive buldozer. Jako průměrná emise při spotřebě jednoho litru nafty je uvažováno s emisí 11,23 g NO_x, 0,006 g benzenu a 1,038 g PM₁₀.

Určitým zdrojem emisí mohou být skládky produktů, manipulace s těžným materiálem, jeho nakládka apod. Tyto emise jsou obtížně vyčíslitelné. Pro úplnost tyto emise zahrnujeme do modelu ve výši 0,05 kg/m³ produktu TZL, což představuje 0,04 kg/m³ frakce PM₁₀. Jedná se o konzervativní přístup na hranici bezpečnosti výpočtu.

Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší budou pohyby TNA při průměrně ujeté vzdálenosti 1 km při průměrném denním počtu 600 pohybů TNA/den (50 pohybů TNA/hod). Bilance emisí (při 30 dnech výstavby) při použití emisních faktorů roku 2006 je následující:

NO _x			Benzen			PM ₁₀		
g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
0,000317	11,42424	0,342727	9,9E-07	0,03564	0,001069	2,67E-05	0,96216	0,028865

Za plošný zdroj emisí při stavbě valu jsou uvažovány a následně i vyčísleny emise z volnoběhu nákladních vozidel při nakládce, emise z provozu nakladačů a buldozerů a emise TZL související s manipulací se zeminou.

Emise z volnoběhu TNA při stavbě valu

Pro výpočet hmotnostního toku emisí z plošného zdroje stání nákladních automobilů byl pro volnoběh použit předpoklad: 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km. Na základě uvedeného předpokladu pohybu 600 TNA/den, době volnoběhu 30 sekund a době trvání stavby 30 dnů jsou hmotnostní toky emisí z tohoto zdroje uvedeny v následující tabulce:

NO _x			Benzen			PM ₁₀		
g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
0,15867	5,71212	0,171364	0,000495	0,01782	0,000535	0,013363	0,48108	0,014432

Emise z provozu buldozerů a nakladačů

Při uvažovaných 30 pracovních dnech a 14 hodinové provozní době těchto mechanismů se jedná o cca 420 provozních hodin pro každý stavební stroj. Při souběhu 10 strojů a předpokládané spotřebě motorové nafty ve výši 15 l/motohodinu, dojde během této činnosti ke spotřebě cca 63 000 l nafty. Spálením tohoto množství nafty bude vyprodukováno následující množství emisí:

NO _x			Benzen			PM ₁₀		
g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
0,4679	23,583	0,707	0,00025	0,0126	0,000378	0,04325	2,1798	0,06539

Emise TZL resp. PM₁₀

Tato etapa zemních prací představuje manipulaci s 80 000 m³ zeminy a 10 000 m³ ornice. Při uvedeném objemu manipulovaného materiálu v období stavby a délce stavby 30 dní budou emise PM₁₀: 3,6 tun za celou etapu výstavby (30 dní), 120 kg/den, 2,38 g/s.

Emise z dalších fází výstavby nejsou v rámci tohoto oznámení bilancovány. V době zpracování oznámení není znám konečný rozsah a hloubka skrývky ornice, nejsou známy deponie, kam bude ornice odvážena. Rovněž tak není znám způsob definitivní způsob zakládání jednotlivých staveb, komunikací a zpevněných ploch a není tak znám ani celkový objem výkopové zeminy. Rovněž tak není znám ani orientační harmonogram výstavby, ze kterého by bylo možno odvodit souběžné práce, počty nasazených mechanismů, intenzity pohybů nákladních vozidel a další nezbytné podklady pro bilance emisí. Vzhledem k těmto skutečnostem a v souvislosti se značným rozsahem stavebních prací byla tato problematika konzultována v průběhu zpracování oznámení s příslušnými pracovníky KHS Zlínského kraje. V rámci těchto konzultací bylo dojednáno, že rozptylová studie bude zpracována a předložena KHS Zlínského kraje v rámci projektu pro územní řízení. Součástí rozptylové studie bude i výpočet emisí z liniových zdrojů (z předpokládaných pohybů nákladních vozidel po jednotlivých veřejných komunikacích). Tento požadavek je zapracován do souboru doporučených opatření.

Provoz

Zdroje znečišťování ovzduší z provozu hodnoceného záměru v cílovém stavu jsou dále rozděleny na:

Bodové zdroje

Plošné zdroje

Liniové zdroje

Bodové zdroje

Stacionární bodové zdroje jsou členěny na technologické a energetické zdroje znečišťování ovzduší. Pokud se u jednoho zdroje vyskytují současně jak emise z technologie tak i ze spalování (např. sušárny lakovny) jsou tyto dva druhy emisí rozděleny a v bodovém zdroji z technologie jsou uvedeny pouze emise z technologie (u lakoven např. TZL a VOC) a související emise z ohřevu (spalování zemního plynu) jsou uvedeny v příslušné části energetických zdrojů.

Vzhledem k tomu, že se jedná o značný počet zdrojů, jsou zdroje emisí ze shodných nebo obdobných technologií nebo zařízení uváděny jako jeden bodový zdroj, hmotnostní toky jednotlivých škodlivin a průtoky vzduchu jsou sečteny a příslušný počet výdechů je nahrazen jedním, hypotetickým výdechem s ekvivalentním průměrem.

Bodové zdroje emisí jsou uváděny souhrnně po jednotlivých výrobních objektech.

Technologické emise

Motorárna - Engine

V motorárně budou tři pracoviště pro vstupní kontrolu chodu motorů po jejich kompletaci. Palivo bude do motorů plněno potrubím ze dvou provozních zásobníků (benzin, motorová nafta). Potrubí bude ukončeno plnicí pistolí s rychlouzávěrem. Výfukové plyny ze všech tří pracovišť jsou odsávány a odváděny společným potrubím do dopalovací jednotky (aftenburner). Jak již bylo uvedeno, emise spojené se spalováním zemního plynu v dopalovací jednotce jsou uvedeny následně v bodových energetických zdrojích. Pro technologické emise z dopalovací jednotky zadal oznamovatel následující údaje:

Název zdroje: motorárna – dopalovací jednotka (aftenburner)			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	27 000	
Teplota vzdušiny	°C	700	
Průměr komína	mm	1 000	
Výška komína	m	11	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	0,93	0,025	150
C _x H _y	14,81	0,40	2 400

Lisovna – Press

Dle předaných podkladů v lisovně nedochází k produkci emisí.

Karosárna – Body

V karosárně dochází k emisím ze svařování, broušení a tryskání kovových dílů. Dále je v tomto objektu umístěna sušárna tmelu.

Místní odsávání z prostorů svářecích pracovišť (převážně svářecích automatů a robotů) jsou dle dispozičního umístění zaústěny do jednoho ze tří odtahových potrubí. Pro účely následných bilancí a zadání do rozptylové studie jsou tyto tři výduchy sloučeny do jednoho výduchu o následujících parametrech:

Název zdroje: karosárna - svařování			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny celkem	m ³ /hod	276 000	
Teplota vzdušiny	°C	25	
Teoretický průměr komína	Mm	3 000	
Výška komína	M	12	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	2,54	0,70	4 200

Místní odsávání z prostorů broušení a výduchy vzduchu od tryskačů jsou dle dispozičního umístění zaústěny do jednoho ze tří odtahových potrubí. Pro účely následných bilancí a zadání do rozptylové studie jsou tyto tři výduchy sloučeny do jednoho výduchu o následujících parametrech:

Název zdroje: karosárna – broušení a tryskání			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny celkem	m ³ /hod	168 000	
Teplota vzdušiny	°C	25	
Teoretický průměr komína	mm	2 500	
Výška komína	m	12	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	0,15	0,026	156

Dalším zdrojem emisí v karosárně je provoz sušárny tmelu. Oznamovatel pro tento zdroj zadal následující údaje (jako technologický zdroj bez ohřevu).

Název zdroje: karosárna – sušárna tmelu			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	27 000	
Teplota vzdušiny	°C	190	
Průměr komína	mm	1 000	
Výška komína	m	12	
Fond provozní doby	hod/rok	5 250	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	0,22	0,006	32
VOC	26,67	0,720	3 780

Jak již bylo uvedeno, emise spojené s ohřevem sušárny jsou uvedeny v bodových energetických zdrojích.

Montáž - Assembly

V této hale se předpokládají emise z následujících technologických operací:

Drobné opravy nátěrů karosérií

V hale montáže bude vytvořeno sedm pracovišť pro provádění oprav laku na karosérii. Všechna pracoviště budou místně odsávána. Oznamovatel udává celkové odváděné množství vzduchu okolo 1 000 000 m³. Vzhledem k množství odsávaného vzduchu a minimální spotřebě nátěrových hmot budou hmotnostní koncentrace TZL a VOC z této činnosti velmi malé a hmotnostní toky budou ve srovnání s lakovnou (viz dále) zcela nevýznamné. Proto není tento zdroj v bilancích uvažován a není zadán ani do rozptylové studie.

Drobné opravy konzervace dutin a podvozku

Konzervace dutin a podvozků bude prováděna na čtyřech pracovištích (s místním odsáváním), celkem cca 900 000 m³ vzdušiny. Konzervace bude prováděna ekologickými přípravky rozpustnými ve vodě. Vzhledem k množství odsávaného vzduchu, ručnímu provádění oprav a používanému vodnému roztoku, budou hmotnostní koncentrace TZL a VOC z této činnosti velmi malé a hmotnostní toky budou ve vztahu k ostatním zdrojům

produkcí TZL a VOC zcela nevýznamné. Proto není tento zdroj v bilancích uvažován a není zadán ani do rozptylové studie.

Plnění vozidla provozními kapalinami

Jako provozní kapaliny jsou označovány: motorový olej, převodový olej, brzdová kapalina, chladicí kapalina, náplně do ostřikovačů, benzin NATURAL nebo motorová nafta. Emise VOC z plnění olejů a brzdové kapaliny nejsou uvažovány (jedná se o kapaliny s relativně vysokým bodem varu). Rovněž tak nejsou uvažovány emise z ekologických přípravků používaných jako chladicí kapaliny a z vodných roztoků náplní do ostřikovačů.

Jako zdroj emisí je hodnoceno plnění benzínu nebo motorové nafty do palivových nádrží vozidel. Dle sdělení oznamovatele plní se palivová nádrž každého vyrobeného vozidla cca 10 litry paliva. Z denní výroby 1200 motorových vozidel se předpokládá cca 50 % (600 ks) vozidel s benzinovým motorem a cca 50 % (600 ks) vozidel s naftovým motorem. To znamená, že do vozidel se bude denně čerpat 6 m³ benzínu NATURAL a 6 m³ motorové nafty, v roční bilanci při výrobě 300 000 automobilů to bude 1500 m³ benzínu NATURAL a 1500 m³ motorové nafty. Plnění palivových nádrží bude prováděno obdobně jako u čerpací stanice pohonných hmot, tj. pistolí se zpětným odvodem par do skladovacích zásobníků. Emise z této činnosti jsou tak bilancovány shodným způsobem jako pro klasickou čerpací stanici pohonných hmot.

Dle vyhlášky MŽP č. 356/2002 Sb., příloha č.4, bod 15) a 16) jsou pro skladování a čerpání pohonných hmot doporučeny následující emisní faktory:

Skladování autobenzínů v nádržích s pevnou střechou - 730 g VOC na tunu prosazení.

Skladování motorové nafty v nádržích s pevnou střechou – 200 g VOC na tunu prosazení.

Čerpání benzínu - 1400 g VOC na m³ paliva. Uvažujeme-li zpětnou rekuperaci par s účinností 95%, sníží se emise VOC na 70 g na m³ benzínu.

Čerpání motorové nafty – 20 g VOC na m³ paliva.

Při respektování těchto emisních faktorů a výše uváděné spotřebě pohonných hmot, lze celkové roční emise VOC vyčíslit následovně:

$$1500 \times 0,780 \times 0,73 + 1500 \times 0,850 \times 0,2 + 1500 \times 0,070 + 1500 \times 0,020 = 854,1 + 255 + 105 + 30 = 1\,244,1 \text{ kg/rok, tj. } 0,207 \text{ kg/hod.}$$

Název zdroje: montáž – skladování a plnění motorových paliv			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	Fugitivní emise	
Teplota vzdušiny	°C	25	
Průměr komína	mm	Fugitivní emise	
Výška komína	m	Fugitivní emise	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
VOC	Fugitivní emise	0,207	1244

Seřízení motorů a brzd

Při seřizování motoru a brzd je vozidlo umístěno na zkušební stoličce a emise ze spalování paliva odpovídají emisím z liniových zdrojů (z pohybu motorových vozidel). V hale budou instalována 4 pracoviště. V zásadě se jedná o obdobný zdroj jako v servisech motorových

vozidel, které provádějí STK vozidla. Výfukové plyny jsou odsávány a vyvedeny nad střechu objektu. Pro účely bilancí a rozptylové studie jsou všechny 4 pracoviště sloučeny do jednoho výduchu.

Dle sdělení oznamovatele trvá test motoru a brzd maximálně 3 minuty na vozidlo. Z denní výroby 1200 motorových vozidel se předpokládá cca 50 % (600 ks) vozidel s benzinovým motorem a cca 50 % (600 ks) vozidel s naftovým motorem. To znamená, že vozidla s benzinovým motorem jsou denně v chodu 1800 minut, tj. 30 hodin, stejně tak jako vozidla s naftovým motorem. Zavedeme-li předpoklad, že 1 minuta testování = ujetí 1 km, odpovídají denní emise z testování vozidla s benzinovým motorem vzdálenosti 1800 km a denní emise z testování vozidla s naftovým motorem rovněž vzdálenosti 1800 km.

Ve výpočtu sumy emisí z testování motorů a brzd byly použity emisní faktory pro rok 2009, EURO 4, rychlost 30 km, fond provozní doby 250 dnů. Hmotnostní toky jednotlivých škodlivin jsou uvedeny v tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – benzinové motory	2,56E-03	0,22158	0,055395	1,04E-05	0,0009	0,000225
	benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – benzinové motory	4,38E-05	3,78 E-03	0,945 E-03	5,31E-10	4,59E-08	1,15E-08
	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – naftové motory	6,15E-03	0,531	0,13275	3,88E-04	0,03348	0,00837
	benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – naftové motory	1,67E-05	0,00144	0,00036	4,25E-10	3,67E-08	9,18E-09

Celkové emise ze seřízení benzinových i naftových motorů:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – celkem	8,71042E-03	0,75258	0,188145	3,98E-04	0,03438	0,00860
	benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Seřízení – celkem	6,0417E-05	0,00522	0,001305	9,5625E-10	8,262E-08	2,0655E-08

Celkové emise ze seřízení motorů a brzd jako bodový zdroj jsou pak uvedeny v následující tabulce:

Název zdroje: montáž – seřízení motorů a brzd			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	80 000	
Teplota vzdušiny	°C	25	
Průměr komína	mm	1 700	
Výška komína	m	12	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL (PM ₁₀)	0,01	0,001	8
NO _x	0,39	0,031	188
Benzen	0,002	0,0002	1

Benzo(a)pyren	41.10^{-15}	$3,3.10^{-9}$	20.10^{-6}
---------------	---------------	---------------	--------------

Lakovna – Paint

V lakovně budou prováděny tyto základní operace:

Předúprava

Předúprava spočívá v odmaštění povrchu, následném oplachu a aktivaci povrchu. Následně se provádí fosfátování a proces předúpravy se zakončí několikanásobným oplachem demineralizované vody.

Katodická elektrodepozice (kataforéza)

V tomto procesu jsou kladně nabitě částice barvy přitahovány k záporně nabitému kovovému dílu a vytváří tak rovnoměrný, vodou nerozpustný film. Proces je ukončen opět několikastupňovým oplachem.

Broušení

Broušením se odstraňují defekty po elektrodepozici. Provádí se brusným papírem.

Tmelení

Pro tmelení spojů se používají tmely na bázi PVC pryskyřic, které mají potřebné mechanické vlastnosti.

Nátěr spodku vozidel

Nátěr se provádí ručním stříkáním. Pro nátěr se používají ekologické přípravky.

Nanášení primeru (základní barvy)

Nanášení primeru se provádí na automatických stříkacích linkách. Jako základní barvy se používají vodou ředitelné nátěrové hmoty.

Nanášení vrchní vrstvy

Nanášení vrchní vrstvy je dvoustupňové. V prvním stupni se nanáší opět vodou ředitelná nátěrová hmota, ve druhém, finálním stupni se nanáší lak na bázi organických rozpouštědel. Dle sdělení oznamovatele se pohybuje celková lakovaná plocha pro jedno motorové vozidlo v rozmezí od 113 do 120 m², v závislosti na konkrétním vyráběném typu vozidla.

V lakovně (včetně operací předúpravy) se předpokládá cca 60 míst, které budou místně odsávány. Nejvýznamnějšími zdroji emisí VOC jsou čtyři vypalovací pece (ED oven, UBS oven, Primer oven, a Top coat oven), ve kterých se provádí sušení (vypalování) vrchních vrstev nátěrové hmoty (vodou ředitelná barva + lak). Vzduch z těchto pecí není vypouštěn do ovzduší, ale je zaveden do spalovací jednotky – do tzv. regenerační termické oxidace (RTO). Výstup spalin z RTO je uveden následně jako samostatný zdroj.

Jak již bylo uvedeno v úvodu, v následující bilanci emisí z lakovny jsou sumarizovány pouze technologické emise TZL a VOC z vlastního procesu. Emise ostatních škodlivin (např. z odmašťování a fosfátování) budou hmotově nevýznamné a budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace. Emise z nutných ohřevů lázní, sušáren a pecí, které se budou provádět zemním plynem (přes výměníky spaliny - vzduch, spaliny - voda) jsou uvedeny v energetických zdrojích. Na základě předaných podkladů o jednotlivých zdrojích emisí z lakovny, jsou veškeré emise z lakovny sloučeny do jednoho zdroje (kromě RTO a spalování zemního plynu) a pro odvod vzduchu do ovzduší byl stanoven hypotetický komín odpovídajícího průměru.

Celkové emise z technologie lakovny:

Název zdroje: lakovna – technologie		
Veličina	Jednotka	Hodnota
Množství vzdušiny	m ³ /hod	1 728 000
Teplota vzdušiny	°C	25
Teoretický průměr komína	mm	7 000
Výška komína	M	27
Fond provozní doby	hod/rok	6 000

Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	2,95	5,10	30 600
VOC	70,49	121,8	730 800

Emise z regenerační termické oxidace (RTO):

Název zdroje: lakovna – RTO			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	150 000	
Teplota vzdušiny	°C	120	
Průměr komína	mm	2 300	
Výška komína	m	27	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	2,73	0,41	2 460
C _x H _y	25,07	3,76	22 560

Dalšími zdroji znečišťování ovzduší budou následující zdroje:

Čerpací stanice motorové nafty

V areálu bude zřízena vnitropodniková čerpací stanice motorové nafty, pro doplňování paliva nákladních vozidel, vysokozdvizných vozíků a další manipulační techniky, které budou zajišťovat vykládku dovezených surovin a materiálů, nakládku výrobků, odpadů apod. a přepravu dílů mezi objekty. Vzhledem k tomu, že veškerá tato vozidla mají naftové motory, bude provoz čerpací stanice zahrnovat pouze výdej motorové nafty.

Dle vyhlášky MŽP č. 356/2002 sb., příloha č.4 bod 15 a 16 jsou pro skladování a čerpání pohonných hmot doporučeny následující emisní faktory:

Skladování motorové nafty v nádržích s pevnou střechou – 200 g VOC na tunu prosazení.

Čerpání motorové nafty – 20 g VOC na m³ paliva.

Při respektování těchto emisních faktorů a předpokládaném obratu motorové nafty ve výši 5 000 m³ ročně lze celkové roční emise VOC vyčíslit následovně:

$5000 \times 0,850 \times 0,2 + 5000 \times 0,020 = 850 + 100 = 950 \text{ kg/rok, tj. } 0,158 \text{ kg/hod.}$

Název zdroje: čerpací stanice motorové nafty			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	Fugitivní emise	
Teplota vzdušiny	°C	25	
Průměr komína	mm	Fugitivní emise	
Výška komína	m	Fugitivní emise	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
VOC	Fugitivní emise	0,158	950

Čistírna technologických odpadních vod

V areálu automobilky bude zřízena čistírna odpadních vod, na které budou předčištěny technologické odpadní vody na kvalitu, která bude umožňovat jejich vypouštění do veřejné kanalizace města Holešov.

Dle bodu 6.11) přílohy č.1 nařízení vlády č. 353/2002 Sb. jsou čistírny technologických odpadních vod s projektovanou kapacitou nad 50 m³/den středními zdroji znečišťování ovzduší. Z hlediska emisních limitů je stanovena povinnost plnit obecný emisní limit pro pachové látky. Emisní limity ostatních škodlivin nejsou stanoveny. Vzhledem k těmto skutečnostem není tento zdroj zařazen do bilancí emisí a do zadání do RS.

Energetické emise - spalování zemního plynu

Dle sdělení oznamovatele se předpokládá roční spotřeba zemního plynu ve výši cca 27 700 000 m³/ročně. Zemní plyn bude prakticky jediným zdrojem tepla a to jak pro vytápění a temperaci objektů, přípravu teplé užitkové vody tak i pro všechny technologické operace které vyžadují ohřevy, případně páru nebo teplou vodu.

Pro vytápění objektů a příprava TUV se předpokládá následující model zásobování teplem. Hlavní výrobní objekty – lisovna, karosárna, montáž a motorárna budou vytápěny lokálně, tj. buď teplovzdušnými jednotkami, ve kterých bude prováděn ohřev vzduchu spaliny zemního plynu nebo plynovými infrazářiči. V každém případě budou v těchto objektech osazeny soubory malých spalovacích zdrojů znečišťování ovzduší.

Předpokládané spotřeby zemního plynu na jednotlivé objekty:

Lisovna	– 1 000 000 m ³ zemního plynu /rok
Karosárna	– 800 000 m ³ zemního plynu/rok
Motorárna	– 700 000 m ³ zemního plynu/rok
Montáž	– 2 000 000 m ³ zemního plynu/rok

Pro účely bilancí a zadání do RS jsou tyto zdroje v jednotlivých objektech uvažovány jako vždy jako jeden zdroj s ekvivalentním průměrem.

Hala lakovny bude vytápěna obdobným způsobem, tj. souborem malých spalovacích zdrojů. Vzhledem k tomu, že v tomto objektu bude provozována i celá řada malých a středních spalovacích zdrojů pro potřeby technologie, byla ve fázi zpracování tohoto oznámení stanovena pro tento objekt pouze celková spotřeba zemního plynu ve výši 16 200 000 m³ zemního plynu/rok.

Pro účely bilancí a zadání do RS jsou tyto zdroje uvažovány jako jeden zdroj s ekvivalentním průměrem.

Vytápění nebo temperace ostatních provozních objektů, včetně administrativní budovy a sociálního zázemí pracovníků a příprava teplé užitkové vody (TUV) bude zajišťována z centrální kotelny. Předpokládá se osazení tří kotlů s následujícím režimem: mimo topnou sezónu bude provozován menší kotel pro přípravu TUV, v topné sezóně bude provozován větší kotel, případně souběh kotlů, třetí kotel bude mít charakter záložního zdroje. Způsob vytápění objektů se předpokládá teplovodní. Spaliny z jednotlivých kotlů budou zaústěny do společného komína. Předpokládaná spotřeba zemního plynu v centrální kotelně je 5 700 000 m³ zemního plynu/rok.

Další specifická místa spotřeby zemního plynu budou pro:

Karosárna - sušárna tmelu, spotřeba zemního plynu 270 000 m³/rok

Lakovna - regenerační termické oxidace (RTO), spotřeba zemního plynu 530000 m³/rok

Motorárna - dopalovací jednotka (aftenburner), spotřeba zemního plynu 500000 m³/rok.

V následující tabulce je uvedeno předpokládané rozdělení spotřeby zemního plynu pro jednotlivé zdroje nebo skupiny zdrojů.

Místo spotřeby	Roční spotřeba (m ³)
Centrální kotelna	5 700 000
Lisovna – vytápění	1 000 000
Karosárna – vytápění	800 000
Motorárna – vytápění	700 000
Montáž – vytápění	2 000 000
Lakovna – vytápění a technologické ohřevy	16 200 000
Karosárna – sušárna tmelu	270 000
Lakovna – RTO	530 000
Motorárna – dopalovací jednotka	500 000
CELKEM	27 700 000

V tomto členění jsou následně vypočteny i emise ze spalování zemního plynu, které jsou stanoveny na základě doporučených emisních faktorů uvedených v příloze č.5 nařízení vlády č. 352/2002 Sb.

Přehled doporučených emisních faktorů pro spalování zemního plynu je uveden v následující tabulce:

Škodlivina	Emisní faktor (kg/10 ⁶ m ³ ZP)
TZL	20
SO ₂	9,6
NO _x	1920
CO	320
C _x H _y	64

Poznámka: Převážná část spalovacích zdrojů pro vytápění bude v kategorii malých zdrojů s tepelným výkonem do 0,2 MW (doporučený emisní faktor pro NO_x– 1600). Většina technologických zdrojů bude v kategorii středních zdrojů s tepelným výkonem od 0,2 do 5 MW (doporučený emisní faktor pro NO_x– 1920). Velké spalovací zdroje budou pouze v centrální kotelně (3 kotle s výkonem nad 5 MW, v provozu obvykle pouze jeden, - doporučený emisní faktor pro NO_x– 3300). Vzhledem k výše uvedené skladbě spalovacích zdrojů je v rámci tohoto oznámení proveden výpočet emisí NO_x jednotně pro emisní faktor 1920 kg/10⁶ m³ zemního plynu.

Hmotnostní toky emisí z jednotlivých spalovacích zdrojů jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Centrální kotelna

Název zdroje: centrální kotelna		
Veličina	Jednotka	Hodnota
Množství vzdušiny	m ³ /hod	17 000
Teplota vzdušiny	°C	140
Průměr komína	Mm	800
Výška komína	M	35
Fond provozní doby	hod/rok	4 000

Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,028	114
SO ₂	Nestanoven	0,014	55
NO _x	<200	2,736	10 944
CO	<100	0,456	1 824
C _x H _y	Nestanoven	0,091	365

Lisovna – vytápění

Název zdroje: lisovna – vytápění			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	4 000	
Teplota vzdušiny	°C	160	
Teoretický průměr komína	Mm	400	
Výška komína	M	18	
Fond provozní doby	hod/rok	3 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,007	20
SO ₂	Nestanoven	0,003	10
NO _x	<200	0,640	1 920
CO	<100	0,107	320
C _x H _y	nestanoven	0,021	64

Karosárna – vytápění

Název zdroje: karosárna – vytápění			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	3 200	
Teplota vzdušiny	°C	160	
Teoretický průměr komína	Mm	350	
Výška komína	M	10	
Fond provozní doby	hod/rok	3 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,005	16
SO ₂	Nestanoven	0,003	8
NO _x	<200	0,512	1 536
CO	<100	0,085	256
C _x H _y	nestanoven	0,017	51

Motorárna – vytápění

Název zdroje: motorárna – vytápění			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	2 800	
Teplota vzdušiny	°C	160	
Teoretický průměr komína	Mm	300	
Výška komína	M	10	
Fond provozní doby	hod/rok	3 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,005	14
SO ₂	Nestanoven	0,002	7
NO _x	<200	0,448	1 344
CO	<100	0,077	231
C _x H _y	nestanoven	0,015	45

Montáž – vytápění

Název zdroje: montáž – vytápění			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	8 000	
Teplota vzdušiny	°C	160	
Teoretický průměr komína	Mm	600	
Výška komína	M	10	
Fond provozní doby	hod/rok	3 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,013	40
SO ₂	Nestanoven	0,006	19
NO _x	<200	1,280	3 840
CO	<100	0,213	640
C _x H _y	nestanoven	0,043	128

Lakovna – vytápění a technologické ohřevy

Název zdroje: lakovna – vytápění a technologické ohřevy			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	32 400	
Teplota vzdušiny	°C	160	
Teoretický průměr komína	Mm	1 000	
Výška komína	M	27	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	

Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,054	324
SO ₂	Nestanoven	0,026	156
NO _x	<200	5,184	31 104
CO	<100	0,864	5 184
C _x H _y	Nestanoven	0,173	1 037

Karosárna – sušárna tmelu

Název zdroje: karosárna – sušárna tmelu (spalování zemního plynu)			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	540	
Teplota vzdušiny	°C	180	
Průměr komína	Mm	150	
Výška komína	M	12	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,001	5
SO ₂	Nestanoven	0,000	3
NO _x	<200	0,086	518
CO	<100	0,014	86
C _x H _y	Nestanoven	0,003	17

Lakovna - RTO

Název zdroje: lakovna - RTO (spalování zemního plynu)			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	1 060	
Teplota vzdušiny	°C	200	
Průměr komína	Mm	200	
Výška komína	M	27	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,002	11
SO ₂	Nestanoven	0,001	5
NO _x	<200	0,170	1 018
CO	<100	0,028	170
C _x H _y	Nestanoven	0,006	34

Motorárna – dopalovací jednotka

Název zdroje: motorárna - dopalovací jednotka (spalování zemního plynu)			
Veličina	Jednotka	Hodnota	
Množství vzdušiny	m ³ /hod	1 000	
Teplota vzdušiny	°C	200	
Průměr komína	Mm	200	
Výška komína	M	12	
Fond provozní doby	hod/rok	6 000	
Emise znečišťujících látek			
Znečišťující látka	Hmot. koncentrace (mg/m ³)	Hmotnostní tok (kg/hod)	Hmotnostní tok (kg/rok)
TZL	<35	0,002	10
SO ₂	Nestanoven	0,001	5
NO _x	<200	0,160	960
CO	<100	0,027	160
C _x H _y	Nestanoven	0,005	32

Dispoziční rozmístění jednotlivých bodových zdrojů znečišťování ovzduší je souhrnně uvedeno v rozptylové studii, která je samostatnou přílohou tohoto oznámení.

Celkový přehled hmotnostních toků v kg/hod ze stacionárních bodových zdrojů je uveden v následující sumarizační tabulce:

Zdroj	Hmotnostní toky emisí v kg/hod					
	TZL	SO ₂	NO _x	CO	C _x H _y	VOC
Karosárna – svařování	0,700	-	-	-	-	-
Karosárna – broušení a tryskání	0,026	-	-	-	-	-
Karosárna – sušárna tmelu	0,006	-	-	-	0,720	-
Montáž – skladování a plnění PHM	-	-	-	-	-	0,207
Montáž – seřízení motorů a brzd	0,001	-	0,031	-	-	-
Motorárna - dopalovací jednotka	0,025	-	-	-	0,400	-
Lakovna - technologie	5,100	-	-	-	-	121,800
Lakovna - RTO	0,410	-	-	-	3,760	-
Centrální kotelna	0,028	0,014	2,736	0,456	0,091	-
Lisovna – vytápění	0,007	0,003	0,640	0,107	0,021	-
Karosárna – vytápění	0,005	0,003	0,512	0,085	0,017	-
Motorárna – vytápění	0,005	0,002	0,448	0,077	0,015	-
Montáž – vytápění	0,013	0,006	1,280	0,213	0,043	-
Lakovna– vytápění a technol. ohřev	0,054	0,026	5,184	0,864	0,173	-
Karosárna – sušárna tmelu	0,001	0,000	0,086	0,014	0,003	-
Lakovna – RTO	0,002	0,001	0,170	0,028	0,006	-
Motorárna – dopalovací jednotka	0,002	0,001	0,160	0,027	0,005	-
Čerpací stanice motorové nafty	-	-	-	-	-	0,158
C E L K E M	6,385	0,056	11,247	1,871	5,254	122,165

Celkový přehled hmotnostních toků v tun/rok ze stacionárních bodových zdrojů je uveden v následující sumarizační tabulce:

Zdroj	Hmotnostní toky emisí v tun/rok					
	TZL	SO ₂	NO _x	CO	C _x H _y	VOC
Karosárna – svařování	4,200	-	-	-	-	-
Karosárna – broušení a tryskání	0,156	-	-	-	-	-
Karosárna – sušárna tmelu	0,032	-	-	-	3,780	-
Montáž – skladování a plnění PHM	0,008	-	-	-	-	1,244
Montáž – seřízení motorů a brzd	-	-	0,188	-	-	-
Motorárna – dopalovací jednotka	0,150	-	-	-	2,400	-
Lakovna – technologie	30,600	-	-	-	-	730,800
Lakovna - RTO	2,460	-	-	-	22,560	-
Centrální kotelna	0,114	0,055	10,944	1,824	0,365	-
Lisovna – vytápění	0,020	0,010	1,920	0,320	0,064	-
Karosárna – vytápění	0,016	0,008	1,536	0,256	0,051	-
Motorárna – vytápění	0,014	0,007	1,344	0,231	0,045	-
Montáž – vytápění	0,040	0,019	3,840	0,640	0,128	-
Lakovna– vytápění a technol. ohřev	0,324	0,156	31,104	5,184	1,037	-
Karosárna – sušárna tmelu	0,005	0,003	0,518	0,086	0,017	-
Lakovna – RTO	0,011	0,005	1,018	0,170	0,034	-
Motorárna – dopalovací jednotka	0,010	0,005	0,960	0,160	0,032	-
Čerpací stanice motorové nafty	-	-	-	-	-	0,950
C E L K E M	38,160	0,268	53,372	8,871	30,513	732,994

Liniové a plošné zdroje

V rámci bilancí emisí z liniových a plošných zdrojů emisí (doprava) byly uvažovány následující emisní faktory:

Pro testování vyráběných automobilů bylo pracováno s emisní úrovní EURO 4, uvažována je průměrná rychlost 30 km/hod, emisní faktory jsou bilancovány pro benzinové a naftové motory

Pro dopravní obslužnost závodu bylo pracováno s emisní úrovní EURO 1, uvažována je průměrná rychlost 40 km/hod uvnitř areálu závodu a pro nejbližší příjezdový komunikační systém do zóny

Pro komunikační systém silnic I. třídy a výše je pro oblast výjezdů a vjezdů z průmyslové zóny uvažováno ve vztahu k rozsahu výpočtové sítě a nejbližší obytné zástavbě s rychlostí 80 km/hod

Z hlediska hodnocených škodlivin tak bylo pracováno s následujícími emisními faktory:

ROK 2009 – rychlost 30 km - emisní faktor, vyráběné vozy – benzin					
Typ vozidla	Emisní úroveň	g/km			mg/km
		NO _x	PM ₁₀	Benzen	BaP
OA	EURO 4	0,1231	0,0005	0,0021	0,0255

ROK 2009 – rychlost 30 km - emisní faktor, vyráběné vozy – nafta					
Typ vozidla	Emisní úroveň	g/km			mg/km
		NO _x	PM ₁₀	Benzen	BaP
OA	EURO 4	0,2950	0,0186	0,0008	0,0204

ROK 2009 – rychlost 40 km, dopravní obslužnost					
Typ vozidla	Emisní úroveň	g/km			mg/km
		NO _x	PM ₁₀	Benzen	BaP
OA	EURO 1	0,8815	0,0005	0,0098	0,0302
LNA	EURO 1	3,5690	0,2309	0,0087	0,0229
TNA	EURO 1	20,3187	1,8184	0,0683	0,2561
BUS	EURO 1	14,5731	0,8992	0,0424	0,2561

ROK 2009 – rychlost 80 km, dopravní obslužnost, komunikace I. třídy a výše					
Typ vozidla	Emisní úroveň	g/km			mg/km
		NO _x	PM ₁₀	Benzen	BaP
OA	EURO 1	0,8375	0,0011	0,0110	0,1527
LNA	EURO 1	3,3786	0,2761	0,0063	0,0568
TNA	EURO 1	20,8667	1,3653	0,0412	1,0466
BUS	EURO 1	12,3745	0,9233	0,0700	1,0466

Pro železniční dopravu byly použity následující emisní faktory:

Lokotraktor – vlečka				
	g/km			mg/km
	NO _x	PM ₁₀	Benzen	BaP
Lokotraktor	29,8685	2,6730	0,1004	0,3765

Plošné zdroje

Vnitroareálová doprava

V rámci tohoto plošného zdroje byl proveden technický odhad pohybů motorových vozidel (TNA, LNA, vysokozdvíhací vozíky), které budou zajišťovat dopravu surovin, dílů a polotovarů z míst vykládky do míst zpracování a dále doprava surovin, dílů a polotovarů mezi objekty.

Pro každý pohyb motorového vozidla se předpokládá ujetí průměrné vzdálenosti cca 2000 m, což odpovídá nejdelším vzdálenostem mezi objekty, a s volnoběžným chodem motoru 30 vteřin na jeden pohyb. Pro vyčíslení emisí z volnoběžného chodu motoru je proveden předpoklad: 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km.

Pro zajištění této činnosti se předpokládají následující pohyby motorových vozidel:

80 pohybů TNA denně, tj. 160 km/den, 240 km/den včetně volnoběhu, 40 000 km/rok, 60 000 km/rok včetně volnoběhu.

50 pohybů LNA denně, tj. 100 km/den, 150 km/den včetně volnoběhu, 25 000 km/rok, 37 500 km/rok včetně volnoběhu.

500 pohybů vysokozdvížných vozíků a ostatní manipulační techniky (pro tyto vozidla se uvažují emisní faktory jako pro LNA), 1 000 km/den, 1 500 km/den včetně volnoběhu, 250 000 km/rok, 375 000 km/rok včetně volnoběhu.

Je uvažováno s plošným zdrojem jako celým areálem závodu – Plocha A.

Na základě výše uvedeného modelu přepravy a při použití odpovídajících emisních faktorů pro rok 2009, uvedených v úvodu kapitoly, jsou emise tohoto plošného zdroje vyčísleny v následující tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Vnitroareálová doprava celkem	0,199358	7,176892	1,794223	0,015137056	0,544934	0,136234
	benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Vnitroareálová doprava celkem	0,000569389	0,020498	0,005125	1,83794E-09	6,62E-08	1,65E-08

Vykládka dovezených materiálů

V rámci tohoto plošného zdroje je uvažováno s celkovým denním pohybem 370 pohybů TNA a 200 pohybů LNA souvisejícími s dovozem materiálů, surovin a přípravků, odvozem odpadů, servisem a opravami zařízení. Je zde tudíž zahrnuta veškerá nákladní silniční doprava záměru, kromě odvozu vyrobených automobilů. Tento zdroj je označen jako plocha B.

V prostoru vykládky kontejnerů je uvažováno s 370 pohyby TNA a 200 pohyby LNA denně. Pro výpočet sumy emisí z plošného zdroje byl pro volnoběh použit předpoklad: 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km.

Na základě uvedeného předpokladu při uvažovaném pohybu automobilů a době volnoběhu 30 sekund lze sumarizovat následující sumu emisí při použití emisních faktorů roku 2009:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Vykládka dovezených materiálů	0,114	4,11586	1,028965	9,98594E-03	0,359494	0,089874
	Benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Vykládka dovezených materiálů	7,75833E-05	0,002793	0,000698	1,37968E-09	4,97E-08	1,24E-08

Nakládka nákladních automobilů

Je uvažováno s 200 pohyby TNA/den souvisejícími s odvozem vyrobených automobilů na automobilových nákladních plošinách – Plocha C.

Pro výpočet sumy emisí z plošného zdroje byl pro volnoběh použit předpoklad: 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km. Na základě uvedeného předpokladu při uvažovaném pohybu automobilů a době volnoběhu 30 sekund lze sumarizovat následující sumu emisí při použití emisních faktorů roku 2009:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Nakládka vyrobených automobilů	5,64E-02	2,03187	0,507968	5,05111E-03	0,18184	0,04546
	Benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Nakládka vyrobených automobilů	2,72222E-05	0,00098	0,000245	7,11389E-10	2,6E-08	6,4E-09

Odstavná plocha vyrobených vozidel

Z odstavné plochy nově vyrobených automobilů bude denně odváženo 1 200 vyrobených automobilů (v bilancích emisí uvažováno s 50% rozdělením na vozy s benzinovým respektive naftovým motorem) – Plocha D.

Ve výpočtu je uvažováno s jedním příjezdem na odstavnou plochu a jedním odjezdem z odstavné plochy buď na železniční vagón, nebo na plošinu nákladního automobilu. Kromě samotného volnoběhu je uvažováno s průměrným ujetím 1000 m na 1 vůz na veškeré operace nutné s odstavením vozu na plochu a jeho naložením na železniční vagon nebo nákladní automobil. To znamená denní ujetou vzdálenost 1 200 km, roční ujetou vzdálenost 300 000 km (s 50% rozdělením pro automobily benzinové a naftové). Uvažovány jsou emisní faktory pro rok 2009, EURO 4 jak pro benzinové, tak pro naftové motory.

Emise z odstavné plochy vyrobených vozidel jsou uvedeny v následující tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Odstavná plocha celkem	2,90E-03	0,250860	0,062715	0,000133	0,01146	0,002865
	Benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Odstavná plocha celkem	2,01E-05	0,00174	4,35E-03	3,19E-10	2,76E-08	6,89E-09

Parkoviště zaměstnanců a zastávka autobusů

Parkoviště zaměstnanců

Dle uvažovaného modelu dopravy bude záměr generovat dle uvedeného modelu dopravy 3400 pohybů OA/den a 100 pohybů BUS/den. Pro výpočet sumy emisí z plošného zdroje byl pro volnoběh použit předpoklad : 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km. Na základě uvedeného předpokladu při uvažovaném pohybu automobilů a době volnoběhu 30 sekund lze sumarizovat následující sumu emisí při použití emisních faktorů roku 2009:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
parkoviště zaměstnanců	0,041626389	1,49855	0,374638	2,36111E-05	0,00085	0,0002125
	benzen			benzo(a)pyren		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
parkoviště zaměstnanců	0,000462778	0,01666	0,004165	1,42611E-09	5,134E-08	1,2835E-08

Zastávka autobusů

Je uvažováno s denním příjezdem 50 autobusů se zaměstnanci do areálu závodu. V předkládaném oznámení je uvažováno s příjezdem do prostoru parkoviště zaměstnanců. Pro výpočet sumy emisí z plošného zdroje byl pro volnoběh použit předpoklad : 1 minuta volnoběhu = ujetí 1 km. Na základě uvedeného předpokladu při uvažovaném pohybu automobilů a době volnoběhu 30 sekund lze sumarizovat následující sumu emisí při použití emisních faktorů roku 2009:

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Zastávka MHD	2,02E-02	0,728657	0,265960	1,25E-03	0,044960	0,011240
benzen			benzo(a)pyren			
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
zastávka MHD	1,36E-05	0,000490	1,23E-04	3,56E-10	1,28E-08	3,20E-09

Celková bilance emisí z parkoviště zaměstnanců a zastávky autobusů (Plocha E) je uvedena v následující tabulce.

	NO _x			PM ₁₀		
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Parkoviště a zastávka autobusů	6,10E-02	2,197236	0,446932	1,27E-03	0,014321	0,00358
benzen			benzo(a)pyren			
	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹	g.s ⁻¹	kg.den ⁻¹	t. rok ⁻¹
Parkoviště a zastávka autobusů	4,67E-04	0,016474	0,004118	1,75E-09	6,31E-08	1,58E-08

Dispoziční umístění jednotlivých plošných zdrojů znečišťování ovzduší je uvedeno souhrnně v rozptylové studii, která je samostatnou přílohou tohoto oznámení.

Liniové zdroje

Areál závodu

Jak již bylo uvedeno v předcházející části, logistika areálu související s pohyby automobilů uvnitř výrobního závodu byla uvažována jako plošné zdroje. Za liniové zdroje uvnitř výrobního je tak považována zkušební dráha a železniční vlečka.

Zkušební dráha

Emise ze zkušební dráhy odpovídají zkouškám 1500 automobilů denně, přičemž průměrně jeden automobil ujede 3 km. Dále je uvažováno 50% rozdělení zkoušených automobilů na benzinové a naftové. Uvedené vstupní předpoklady znamenají pro osobní automobily s benzinovým motorem denní vzdálenost 2 250 km, roční vzdálenost při 250 pracovních dnech 562 500 km.

Emise jsou vyčísleny v tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – benzin. motor	3,21E-03	0,276975	0,069244	1,3E-05	0,001125	0,000281
benzen			benzo(a)pyren			
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – benzin. motor	5,47E-05	0,004725	0,00118125	6,64E-10	5,738E-08	1,43E-08

Shodné vzdálenosti platí i pro automobily s naftovým motorem. Emise jsou opět uvedeny v tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – naftový motor	7,68E-03	0,66375	0,165938	4,84E-04	0,04185	0,010463
benzen			benzo(a)pyren			
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – naftový motor	2,08E-05	0,0018	0,00045	5,31E-10	4,59E-08	1,15E-08

Celkové emise ze zkušební dráhy jsou pak vyčísleny v následující tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – celkem	1,0888E-02	0,940725	0,235181	0,0004973	0,042975	0,010744

	Benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Zkušební dráha – celkem	7,5521E-05	0,006525	0,001631	1,19531E-09	1,03275E-07	2,58188E-08

Železniční vlečka

Dalším zdrojem emisí v zájmovém území bude doprava na železniční vlečce. Bilance dopravy vyplývá z následujících přepravních nároků po železnici.

Železniční doprava bude zajišťovat dopravu součástek od mateřského výrobce z Jižní Koreje. Je uvažováno s příjezdem 2 vlakových souprav denně, každá o 10 vagonech s celkovým dovezeným objemem vstupních surovin 200 tun na jednu vlakovou soupravu, tedy celkem 400 tun denně. Předpokládají se tedy 2 pohyby vlakových souprav v denní době (příjezd a odjezd) a 2 pohyby v noční době (příjezd a odjezd).

Železniční doprava bude dále využívána pro odvoz vyrobených automobilů; dle předaných podkladů je předpokládán příjezd 5 souprav denně pro odvoz automobilů (tedy 10 pohybů vlakových souprav) o 20 vagonech.

Emise z tohoto zdroje jsou uvedeny v tabulce:

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Železniční vlečka	7,90E-05	0,2844618	0,0711155	7,07E-06	0,0254576	0,0063644

	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Železniční vlečka	2,66E-07	0,0009562	0,0002391	9,96E-13	3,585E-09	8,964E-10

Vnější komunikační systém

Doprava na vnějším komunikačním systému vychází z modelu dopravy, který je podrobně uveden v kapitole B.2.4. oznámení a vychází z předpokladu, že v době plného provozu závodu bude zprovozněna rychlostní komunikace R49. Dopravní obslužnost závodu představuje na řešených úsecích navazujících veřejných komunikací následující vyvolané pohyby:

Profil, směr	úsek	TNA	LNA	BUS	OA	CELKEM
Východní vrátnice – II/490	1	560	140	60	2300	3060
II/490 – Holešov, Bystřice p/H	2	0	20	20	700	740
II/490 – R 49	3	560	120	40	1600	2320
R49 – Fryšták, Zlín	4	430	60	20	1000	1510
R49 – Hulín, D1	5	130	60	20	600	810
Západní vrátnice – II/438 - Holešov	6	10	60	40	1100	1210

Bilance emisí pro jednotlivé úseky jsou specifikovány v následujícím tabulkovém přehledu.

Úsek 1

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 1	0,000412	14,82708	3,706769	2,39208E-05	0,86115	0,215288
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 1	1,48483E-06	0,053454	0,013364	2,80015E-11	1,01E-06	2,52E-07

Úsek 2

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 2	2,5E-05	0,901312	0,225328	6,87722E-07	0,024758	0,00619
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 2	2,56278E-07	0,009226	0,002307	3,58217E-12	1,29E-07	3,22E-08

Úsek 3

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 3	0,000387	13,92576	3,481441	2,32331E-05	0,836392	0,209098
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 3	1,22856E-06	0,044228	0,011057	2,44193E-11	8,79E-07	2,2E-07

Úsek 4

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 4	0,000285	10,26039	2,565097	1,73114E-05	0,623211	0,155803
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 4	8,47056E-07	0,030494	0,007624	1,74188E-11	6,27E-07	1,57E-07

Úsek 5

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 5	0,000102	3,665377	0,916344	5,92169E-06	0,213181	0,053295
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 5	3,815E-07	0,013734	0,003434	7,0005E-12	2,52E-07	6,3E-08

Úsek 6

	NO _x			PM ₁₀		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 6	5,08E-05	1,827613	0,456903	1,89892E-06	0,068361	0,01709
	benzen			benzo(a)pyren		
	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹	g/m.s ⁻¹	kg/km.den ⁻¹	t/km. rok ⁻¹
Úsek 6	4,35833E-07	0,01569	0,003923	6,21411E-12	2,24E-07	5,59E-08

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracována kvalitně, přehledně, nadstandardně z hlediska podrobnosti zdrojů znečištění, využívá nejnovějších poznatků o emisích z motorových vozidel.

Pozn. zprac. posudku:

Pro volnoběh motoru nákladního automobilu byl použit předpoklad 1 min. volnoběhu = ujetí 1 km – to by znamenalo jízdu rychlostí 60 km/h. Zřejmě vhodnější by zde bylo použití předpokladu té nejmenší rychlosti, kterou metodika MEFA umožňuje a to 5 km/h, která také dle popisu metodiky lépe charakterizuje provoz na volnoběh. Jedná se však o drobný rozdíl, který nemá prakticky žádný vliv na celkové závěry. Emisní faktor by v tomto případě byl nižší, než se kterým se v oznámení počítalo.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

Množství odpadních splaškových vod v etapě výstavby odpovídá nárokům na spotřebu vody pro sociální účely a lze je stanovit objemem maximálně 1200 m³ měsíčně po celou etapu výstavby, která je předpokládána v délce cca 18 měsíců. Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách tohoto oznámení je tato produkce podmíněna výstavbou sociálních zařízení před zahájením výstavby a jejich napojením na přívod pitné vody a napojením na splaškovou kanalizaci. Vzhledem k tomu, že tato podmínka bude zřejmě plněna pouze ve velmi omezeném rozsahu časového období výstavby, bude i produkce splaškových vod v období výstavby minimální (pokud bude využíváno stávající sociální zázemí letiště v rámci objektů zařízení staveniště) až nulová. Na staveništi bude rozmístěn potřebný počet chemických WC a jejich bilance bude zahrnuta v produkci odpadů z výstavby.

Vznik technologických odpadních vod v průběhu výstavby se nepředpokládá. Pokud tyto vody přesto v minimálním rozsahu vzniknou, bude s nimi nakládáno podle výsledků kvalitativního rozboru. Nejpravděpodobnější způsob zneškodnění bude odvoz na BČOV Holešov.

Provoz

Odpadní vody z areálu automobilky lze rozdělit do čtyř základních skupin:

Splaškové vody

Silně znečištěné technologické odpadní vody

Mírně znečištěné technologické odpadní vody

Srážkové vody

V úvodu je třeba uvést, že veškeré odpadní vody z areálu budou odváděny do městského kanalizačního sběrače. Některé z těchto odpadních vod budou před vypouštěním do veřejné kanalizace předčištěny na podnikové ČOV, nebo budou vedeny přes odlučovač tuků. Do recipientu budou vypouštěny pouze srážkové vody.

V areálu budou vytvořeny tři kanalizační sítě:

Kanalizace splaškových vod

Kanalizace technologických odpadních vod, které svým znečištěním splňují ukazatele kanalizačního řádu města Holešov

Kanalizace srážkových vod

Přívod silně znečištěných technologických vod (např. vyčerpané lázně z fáze předúpravy na lakovně) na podnikovou ČOV je ve fázi oznámení uvažován ve třech variantách. Tyto vody budou na ČOV buď čerpány potrubím, nebo převáženy mobilními prostředky, nebo budou přiváděny gravitačně samostatnou kanalizací.

Splaškové vody

Množství splaškových vod bude přibližně odpovídat spotřebě vody pro sociální účely, tj. cca 550 m³/den, 138 000 m³/rok. Tyto vody budou ze sociálních zařízení odváděny do splaškové kanalizace v areálu. Do kanalizace splaškových vod budou zaústěny přes odlučovače tuků i odpadní vody ze závodní kuchyně. Počty, velikosti a typy odlučovačů tuků budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace.

Znečištění splaškových vod bude standardní a lze s jistotou předpokládat, že bude splňovat přípustný stupeň znečištění odpadních vod stanovený kanalizačním řádem města Holešov.

Obvyklé složení splaškových vod je uvedeno v následující tabulce:

ukazatel	jednotka	Hodnota
pH	-	7,2 – 7,8
Sediment po 60 minutách	mg/l	3,0 – 4,5
Nerozpuštěné látky	mg/l	500 – 700
- usaditelné	%	60 – 70
- neusaditelné	%	30 – 40
Rozpuštěné látky	mg/l	600 – 800
BSK ₅	mg/l	100 – 400
CHSK	mg/l	100 – 500
Amonné ionty	mg/l	20 – 42

Kanalizace splaškových vod bude zaústěna přes revizní šachtu do jednotné městské kanalizace, která ústí na ČOV Holešov. Provozovatelem městské kanalizační sítě a ČOV Holešov je VaK Kroměříž, a.s.

Silně znečištěné technologické odpadní vody

Přehled o množství, charakteru (kontinuální, diskontinuální zdroj) a místech vzniku silně znečištěných technologických odpadních vod je uveden v následující tabulce.

Zdroj odpadní vody	Průměrný kontinuální odtok (m ³ /hod)	Diskontinuální odtok (četnost/m ³)	Maximální odtok (m ³ /hod)
Lisovna	0,5	-	0,5
Karosárna	0,5	-	0,5
Lakovna – odmašťování	13	92 x za týden/2,3	15,3
Lakovna – fosfátování	13	108 x za týden /2,7	15,7
Lakovna – iontoměniče	10,8	-	10,8
Lakovna – elektroforéza	12	54 x za týden/1,4	13,4
Lakovna – čištění odmašťování	-	51 x za týden/1,3	1,3
Lakovna – broušení	-	128 x za týden/1,6	1,6
Lakovna – čištění	-	132 x za týden/1,7	1,7
Lakovna – čištění fosfátování	-	59 x za týden/1,5	1,5
Lakovna – stříkací kabiny	1,7	80 x za měsíc/0,5	2,2
Montáž	2,5	-	2,5
Motorárna	1,5	-	1,5
Mytí automobilů	1,5	-	1,5
CELKEM	57,0		70,0

Jak je z tabulky zřejmé, větší část technologických silně znečištěných odpadních vod bude produkována a na závodní ČOV bude odváděna průběžně po celou pracovní dobu (např. oplachové vody z odmašťování a fosfátování). Další část těchto vod bude vznikat periodicky. Jedná se například o výměny roztoků v procesních nádržích nebo o vody z čištění zařízení. Výměny roztoků a čištění zařízení budou prováděny podle provozního plánu oznamovatele. Jak je z tabulky dále zřejmé, hlavní objem odpadních vod bude vznikat v hale lakovny.

Způsob dopravy silně znečištěných odpadních vod z jednotlivých míst vzniku na ČOV bude upřesněn v dalších stupních projektové dokumentace a bezprostředně souvisí i s konečným dispozičním řešením areálu na straně jedné a s navrženým technologickým řešením ČOV. V zásadě připadá v úvahu možnost čerpání samostatným potrubím, převoz mobilním

prostředkem (u diskontinuálních zdrojů), nebo gravitační nátok potrubím, nebo oddílnou kanalizací.

Předčištění technologických odpadních vod automobilového závodu na podnikové ČOV je uvažováno pro silně znečištěné odpadní vody z lisovny, karosárny, lakovny, montáže, výroby motorů a výstupní kontroly (mytí automobilů). Systém předčištění těchto technologických odpadních vod na podnikové ČOV odpovídá úrovni a druhu znečištění odpadní vody, a proto jsou jednotlivé proudy odpadních vod čištěny různými metodami, které jsou uvedeny níže. Základní schéma systému nakládání s technologickými odpadními vodami je uvedeno v příloze č.4 tohoto oznámení.

Z lisovny, karosárny a motorárny jsou uvažovány zaolejované odpadní vody. Tyto odpadní vody procházejí odlučovačem oleje a jsou zaústěny do centrální vyrovnávací nádrže znečištěné odpadní vody na podnikové ČOV. Kal z odlučovače oleje je dopravován do centrálního zásobníku kalu.

Z centrální vyrovnávací nádrže znečištěných odpadních vod je voda čerpána do neutralizační nádrže, kde se upraví pH. Z neutralizační nádrže odchází odpadní voda do flokulační nádrže, kde se přidává v potřebném množství vhodný flokulant, např. síran železitý ($\text{Fe}_2(\text{SO}_4)_3$), ale druh flokulantu se může změnit podle reálných vlastností odpadní vody.

Z flokulačního zásobníku bude odpadní voda vedena do koagulační nádrže, kde bude přidáván koagulant (polymer) pro zlepšení vlastností kalu a přípravek proti pění. Z koagulační nádrže bude voda s kalem vedena na zahuštění kalu (šikmá zahušťovací síta, sedimentační nádrž, případně jiné zařízení na zahuštění kalu), kde dojde k zahuštění kalu a oddělení předčištěné odpadní vody. Zahuštěný kal bude čerpán do centrálního zásobníku kalu a následně na kalolis.

Předčištěná odpadní voda ze zahuštění kalu bude odváděna do vyrovnávací nádrže předčištěných odpadních vod, odkud bude řízeně vypouštěna do kanalizace. Pokud by kvalita odpadní vody v zásobníku předčištěné odpadní vody nebyla vyhovující, může být vrácena do flokulačního zásobníku. V kalolisu bude ze zahuštěného kalu odstraňována přebytečná voda. Voda z kalolisu se bude vracet do centrální nádrže znečištěných vod. Kal z kalolisu bude odstraňován jako tuhý odpad. Kaly z podnikové ČOV budou vedeny v rámci odpadového hospodářství firmy.

Samostatným proudem odpadní vody na podnikové ČOV budou odpadní vody z katodické elektrodepozice v lakovně. Tyto vody budou nejprve čerpány do speciální nádrže, kde budou, po vykyselení (úpravě pH) kyselinou sírovou a přidání přípravku proti pění, předčištěny srážením. Kal z této nádrže se bude čerpat do mezizásobníku a odtud se bude přidávat do kalu z výše uvedeného zahušťování kalu, který bude odvodňován na kalolisu (viz výše). Předčištěná voda z nádrže bude přečerpávána do vyrovnávacího zásobníku předčištěné odpadní vody jako u odpadních vod z lisovny a karosárny, odkud bude společně s těmito vodami řízeně vypouštěna do kanalizace.

Ostatní odpadní vody z lakovny, odpadní vody z výroby motorů a odpadní vody z montážní haly budou odváděny do stejného flokulačního zásobníku jako u odpadních vod z lisovny a karosárny a budou zpracovány spolu s těmito vodami stejným způsobem jako odpadní vody z lisovny a karosárny.

Technologické zařízení ČOV musí být v dalších stupních projektové přípravy navrženo tak, aby odpadní voda na výstupu z ČOV splňovala limitní hodnoty ukazatelů znečištění odpadních vod stanovené kanalizačním řádem města Holešov.

Mírně znečištěné technologické odpadní vody

V areálu automobilky bude vybudována oddílná kanalizace technologických odpadních vod. Do této kanalizace budou napřímo vypouštěny ty druhy odpadních vod, jejichž znečištění s rezervou splňuje limitní hodnoty ukazatelů znečištění odpadních vod stanovené kanalizačním řádem města Holešov a ani v případě vzniku havarijních stavů nemůže dojít k významným únikům látek škodlivých vodám. Jedná se tak např. o odluky z kotlů na

centrální kotelně, odpadní vodu z chemické úpravy vody na kotelně, odkaly z chladících věží a celou řadu dalších odpadních vod, které budou kvalitativně vyhovovat požadavkům kanalizačního řádu. Objemově nejvýznamnější podíl v této skupině odpadních vod může vykazovat odpadní voda z reverzní osmózy (až 750 m³/den v případě, že veškerá voda pro technologii bude upravována reverzní osmózou). Do této kanalizace bude zaveden i výstup předčištěné odpadní vody z ČOV. Souhrnná specifikace druhů technologických odpadních vod a stanovení způsobu jejich odvodu (podniková ČOV nebo kanalizace technologických odpadních vod) budou provedeny v dalších stupních projektové přípravy.

Kanalizace technologických odpadních vod bude zaústěna přes revizní šachtu do jednotné městské kanalizace.

Dle dostupných podkladů se předpokládá denní odtok technologických odpadních vod na výstupu ze závodu ve výši cca 2 000 – 2500 m³, v tomto množství není zahrnuta odpadní voda z reverzní osmózy, kde může docházet k produkci až 750 m³/den.

Srážkové vody

Veškeré srážkové vody z areálu automobilky budou odváděny oddílnou kanalizací srážkových vod do recipientu Mojena. S odvodem srážkových vod do melioračního příkopu Žabínek se neuvažuje.

Dle vstupních podkladů je uvažováno s celkovou rozlohou areálu ve výši cca 246 ha, rozloha zastavěných ploch bude cca 34 ha, rozloha zpevněných ploch a komunikací bude cca 125 ha a zbývajících cca 87 ha bude v rámci tohoto záměru ponecháno jako nezpevněná zelená plocha s tím, že část této plochy (cca 45 ha) tvoří prostorovou rezervu pro případnou další výstavbu v areálu automobilky.

Průměrný roční úhrn srážek pro oblast Holešova se uvádí cca 650 mm, pro intenzitu patnáctiminutového deště s periodicitou 0,5 se pro tuto oblast udává hodnota 167 l/s.ha.

Při respektování výše uvedených údajů (zpevněná plocha je pro tento výpočet zvýšena o cca 45 ha pro případ další výstavby) jsou odtokové poměry z areálu vyčísleny v následujících tabulkách:

Bilance ročního množství srážkových vod

	Plocha [m ²]	Koeficient odtoku	Q _r [m ³ /rok]
Zastavěné plochy	340 000	0,9	198 900
Zpevněné plochy	1 700 000	0,7	773 500
Nezpevněné plochy	420 000	0,1	27 300
CELKEM ZA ROK	2 460 000		999 700

Bilance odtokových poměrů

	Plocha [m ²]	Koeficient odtoku	Q (l/s)	Q [m ³ /15min]
Zastavěné plochy	340 000	0,9	5 110,2	4 599,2
Zpevněné plochy	1 700 000	0,7	19 873,0	17 885,7
Nezpevněné plochy	420 000	0,1	701,4	631,3
CELKEM ZA ROK	2 460 000		25 684,6	23 116

Vzhledem k omezeným odtokovým poměrům v recipientu Mojena, zvláště v období přivalových dešťů a dlouhodobých srážek bude v areálu vybudována retenční nádrž pro zachycení přivalového deště s intenzitou 167 l/s.ha s periodicitou 0,5, s využitelnou kapacitou cca 23 000 m³ (v této kapacitě je zahrnuta i akumulace srážkových vod z případné další výstavby v areálu na rozloze cca 45 ha). Z této retence budou srážkové vody řízeně (dle pokynů správce toku) vypouštěny (gravitačně nebo čerpáním) do recipientu Mojena.

Vzhledem k relativně vysokému pohybu motorových vozidel po zpevněných plochách (prostory nakládky a vykládky, parkoviště, odstavné plochy pro kamiony, plochy pro vyrobené automobily apod.) a po vnitroareálových komunikacích, nelze vyloučit, že na těchto plochách nebude docházet k drobným únikům ropných látek (benzinu, motorové nafty a olejů). Proto budou srážkové vody z výše uvedených zpevněných ploch a komunikací před vstupem do kanalizace srážkových vod předčištěny průtokem přes odlučovače ropných látek.

V době zpracování oznámení bylo toto předčištění uvažováno ve dvou variantách:

Srážkové vody ze všech zpevněných ploch a komunikací v areálu, kde nelze zcela jednoznačně vyloučit možnost kontaminace ropnými látkami budou před vstupem do kanalizace srážkových vod vedeny přes odlučovače ropných látek. Počty a velikosti odlučovačů budou stanoveny v dalších stupních projektové dokumentace. Budou realizovány odlučovače ropných látek se sorpční částí, u kterých garantuje výrobce obsah NEL v předčištěné vodě na výstupu z odlučovače do 0,2 mg NEL/litr. Odlučovače budou zabezpečeny proti vyplavení v době přívalových dešťů. Tato hodnota NEL bude dodržena jako maximální hodnota jak v retenci, tak i následně i při odvodu do recipientu.

Srážkové vody ze zastavěných, zpevněných ploch a komunikací budou svedeny do kanalizace srážkových vod bez předčištění a zaústěny do retence. Veškeré vody z retence budou následně čerpány přes baterii sériově zapojených odlučovačů ropných látek se sorpční částí, u kterých garantuje výrobce obsah NEL v předčištěné vodě na výstupu z odlučovače do 0,2 mg NEL/litr. V tomto případě budou přes odlučovače ropných látek vedeny veškeré srážkové vody (i ze zastavěných ploch). Odlučovače budou soustředěny v jednom místě a dimenzovány na maximální výkon čerpadla pro přečerpávání vody z retence do vodoteče.

V obou případech vytváří retenční nádrž prostor a dostatečnou časovou rezervu pro zneškodnění látek nebezpečných vodám v případě jejich havarijního úniku ve větších množstvích. I v těchto případech by se jednalo o havárii lokálního rozsahu, nedojde ke kontaminaci recipientu.

Výběr konečného řešení bude proveden v rámci projektu pro stavební řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Kapitola je zpracovaná v dostatečné hloubce pro posouzení.

B.III.3 Odpady

Výstavba

Z hlediska druhové skladby odpadů a jednotlivých fází výstavby lze produkci odpadů rozdělit do dvou částí:

odpady vznikající v průběhu přípravných a zemních prací

Bilance výkopové zeminy bude závislá na rozsahu plochy, na které bude prováděna skrývka ornice. V případě, že bude skrývka prováděna pouze na pozemcích které jsou evidovány v ZPF, bude bilance výkopové zeminy a provedené skrývky přibližně vyrovnaná a nebude představovat významnější produkci tohoto odpadu. V případě, že bude provedena skrývka ornice i na travnatých pozemcích vedených v kategorii „ostatní plocha“, bude tato bilance z hlediska výkopové zeminy deficitní. Problematika skrývky ornice a podomičí je řešena v dalších částech oznámení.

Výstavba areálu závodu vyžaduje demolici stávajících objektů letiště. Demoliční práce tak budou spojeny s produkcí odpadů běžně vznikajících při této činnosti. Vzhledem k tomu, že v některých objektech bylo nakládáno s ropnými látkami, nelze zcela jednoznačně vyloučit, že určitý podíl odpadů z demolic (zejména betonové podlahy některých objektů) bude částečně kontaminován ropnými látkami. Před zahájením demolice těchto objektů bude nutné provést odběry vzorků a jejich vyhodnocení v akreditované laboratoři. Další postup nakládání s tímto odpadem bude odvislý od výsledků analýz. Základní stavební a demoliční odpad katalogové číslo 170107 – „směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106“ v kategorii „ostatní odpad“ může být využit při hrubých terénních úpravách.

odpady vznikající v průběhu vlastní výstavby uvažovaného záměru

Přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství jednotlivých druhů odpadů z vlastního procesu výstavby lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy budou známy dodavatelé a budou specifikovány i konkrétní použité materiály. Součástí smlouvy mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude i podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění a investor vytvoří na staveništi potřebné podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů. Při nakládání s odpady bude upřednostňováno jejich materiálové nebo jiné využití.

Předpokládaná produkce jednotlivých druhů odpadů v celém období výstavby je uvedena v následující tabulce:

Kód	Název odpadu	Kategorie
080111	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O
080409	Odpadní lepidla a těsnící materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
080410	Jiné odpadní lepidla a těsnící materiály neuvedené pod číslem 080409	O
130110	Nechlorované hydraulické minerální oleje	N
130205	Nechlorované motorové, převodové a mazací minerální oleje	N
150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150105	Kompozitní obaly	O
150110	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek	N
150202	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkanina a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
170101	Beton	O
170102	Cihly	O
170103	Tašky a keramické výrobky	O
170106	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	O
170201	Dřevo	O

Kód	Název odpadu	Kategorie
170203	Plasty	O
170204	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky	N
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O
1704	Kovy, včetně jejich slitin	O
170411	Kabely neuvedené pod 170410	O
170504	Zemina a kamení neuvedené pod 170503	O
170903	Jiné stavební a demoliční odpady obsahující nebezpečné látky	N
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísla 170901, 170902, 170903	O
200301	Směsný komunální odpad	O
200304	Kal ze septiků a žump	O
200307	Objemný odpad	O

Množství výše uvedených odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit. Využití, příp. odstranění odpadů vzniklých v etapě výstavby bude zabezpečeno oprávněnými firmami.

Provoz

V průběhu provozu lze očekávat vznik následujících druhů odpadů:

Název odpadu	Kód	Kategorie
Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 11	N
Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	08 01 12	O
Kaly z barev nebo z laků obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 13	N
Jiné kaly z barev a laků neuvedené pod číslem 080113	08 01 14	O
Vodné kaly obsahující barvy nebo laky s obsahem org. rozpouštědel nebo jiných neb. látek	08 01 15	N
Jiné vodné kaly obsahující barvy nebo laky neuvedené pod číslem 08 01 15	08 01 16	O
Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahujících org. rozpouštědla nebo jiné neb. látky	08 01 17	N
Jiné odpady z odstraňování barev nebo laků neuvedené pod číslem 08 01 19	08 01 18	O
Vodné suspenze obsahující barvy nebo laky s obsahem org. rozpouštědel nebo jiných neb. látek	08 01 19	N
Odpadní tiskařský toner neuvedený pod číslem 080317	08 03 18	O
Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující org. rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 04 09	N
Odpadní lepidla a těsnicí materiály neuvedené pod 08 04 09	08 04 10	O
Kyselé mořící roztoky	11 01 05	N
Alkalické mořící roztoky	11 01 07	N
Kaly z fosfátování	11 01 08	N
Kaly a filtrační koláče obsahující nebezpečné látky	11 01 09	N
Odpady z odmašťování obsahující nebezpečné látky	11 01 13	N
Piliny a třísky železných kovů	12 01 01	O
Piliny a třísky neželezných kovů	12 01 03	O
Odpadní řezné emulze a roztoky neobsahující halogeny	12 01 09	N
Upotřebené vosky a tuky	12 01 12	N
Odpady ze svařování	12 01 13	O
Upotřebené brusné nástroje a brusné materiály obsahující nebezpečné látky	12 01 20	N
Nechlorované hydraulické minerální oleje	13 01 10	N
Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	13 02 05	N
Syntetické motorové, převodové a mazací oleje	13 02 06	N
Pevný podíl z lapáků písku a odlučovačů oleje	13 05 01	N
Kaly z odlučovačů oleje	13 05 02	N
Kaly z lapáků nečistot	13 05 03	N
Olej z odlučovačů oleje	13 05 06	N
Směsi odpadů z lapáku písku a z odlučovačů oleje	13 05 08	N
Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	14 06 03	N
Kaly nebo pevné odpady obsahující ostatní rozpouštědla	14 06 05	N
Papírové a lepenkové obaly	15 01 01	O
Plastové obaly	15 01 02	O

Název odpadu	Kód	Kategorie
Dřevěné obaly	15 01 03	O
Kovové obaly	15 01 04	O
Směsné obaly	15 01 06	O
Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	15 01 10	N
Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	15 02 02	N
Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	15 02 03	O
Brzdové kapaliny	16 01 13	N
Nemrznoucí kapaliny obsahující nebezpečné látky	16 01 14	N
Olovené akumulátory	16 06 01	N
Nikl–kadmiové baterie a akumulátory	16 06 02	N
Směs tuků a olejů z odlučovače tuku obsahující pouze jedlé oleje a jedlé tuky	19 08 09	O
Kaly z jiných způsobů čištění průmyslových odpadních vod obsahující nebezpečné látky	19 08 13	N
Papír a lepenka	20 01 01	O
Sklo	20 01 02	O
Biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven	20 01 08	O
Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	20 01 21	N
Plasty	20 01 39	O
Kovy	20 01 40	O
Biologicky rozložitelný odpad (z údržby zeleně)	20 02 01	O
Směsný komunální odpad	20 03 01	O
Uliční smetky	20 03 03	O
Objemný odpad	20 03 07	O

Množství jednotlivých druhů odpadů a případné upřesnění sortimentu produkovaných odpadů bude provedeno v rámci zkušebního provozu.

Vznikající druhy odpadů budou shromažďovány odděleně. Pro shromažďování jednotlivých druhů budou vytvořeny odpovídající a zabezpečené prostory. V rámci provozu automobilového závodu nebude docházet k odstraňování nebo využívání odpadů, veškeré vznikající odpady budou předávány oprávněným firmám k využití nebo odstranění na základě smluvních vztahů, které provozovatel uzavře do zahájení zkušebního provozu.

Bude vypracován provozní řád skladu nebezpečných odpadů a bude vedena provozní evidence odpadů.

B.III.4 Ostatní výstupy - hluk a vibrace, záření, zápach a jiné

Hluk

Výstavba

Fázi výstavby lze rozdělit do tří hlavních etap:

Výstavba ochranného valu:

V rámci této etapy výstavby bude třeba skrýt 10 000 m³ ornice a uložit 80 000 m³ zeminy na výstavbu ochranného valu v délce cca 2 km a výšky cca 5 m. Doba realizace výstavby valu se předpokládá cca 30 dní. Při výstavbě valu se předpokládá činnost 5 buldozerů a 5 nakladačů ve dvou směnech. Doprava materiálu při tvorbě valu tak představuje přesun 3 000 m³ zeminy denně, což při průměrném vytížení vozidla 10 m³ zeminy vytváří na staveništi pohyby 600 TNA/den = 50 pohybů TNA/hod. Pro výstavbu valu bude použita výkopová zemina z prostoru staveniště. Dále se v této etapě výstavby předpokládá provoz 5 univerzálních nakladačů a 5 buldozerů. Pro tyto stroje a TNA jsou uvažovány následující hladiny akustického tlaku ve vzdálenosti 10 m od zdroje:

Nákladní automobil	80 – 85 dB
Univerzální nakladač	75 dB
Buldozer	79 dB

Skrývka ornice a provádění zemních prací:

Jak již bylo uvedeno v předchozích částech oznámení, rozsah a množství skryté ornice bude stanoveno v dalších stupních projektové přípravy. Ve vztahu k problematice hluku ze staveniště byl proveden velmi hrubý odhad nasazení stavebních mechanismů a pohybů TNA v rámci staveniště: 10 univerzálních nakladačů, 10 buldozerů a 200 pohybů TNA/hod.

Odvoz ornice bude znamenat největší dopravní zatížení okolních komunikací z celého procesu výstavby. V době výstavby nebude ještě v provozu rychlostní komunikace R49 a veškerá doprava bude probíhat po stávajících komunikacích. Vzhledem k tomu, že není známo množství skryté ornice a ani místa, kam bude ornice deponována, není v rámci oznámení z hlediska akustické situace v území hodnocen vliv dopravy. Toto vyhodnocení, včetně provedení aktuálního měření hluku na souvisejících komunikacích, které bude reprezentovat stávající stav, bude provedeno v projektu pro územní řízení.

Stavební práce a montáž zařízení:

Pro realizaci těchto prací se předpokládá, že vznikající akustické zatížení, spojené s prováděním této fáze výstavby jak v prostoru vlastního staveniště, tak na veřejných komunikacích nebude překračovat hodnoty akustického tlaku ve venkovním prostředí, emitované zdroji hluku uvedenými pro předchozí fázi výstavby.

Provoz

Předkládaný záměr bude představovat nové stacionární, plošné a liniové zdroje hluku, a to jak v prostoru výrobního závodu, tak i z hlediska vyvolané dopravy na vnějším komunikačním systému.

Stacionární zdroje hluku

LISOVNA

Zdrojem hluku budou větrací otvory pro přirozené větrání umístěné v kaplička na střeše objektu v sendvičovém panelu po celé délce objektu. Kaplička má výšku stěny 3 m. Ve stěně ze sendvičového panelu budou po celé délce otviroací okna o výšce 1,8 m a šířce 1,3 m. Výška zdroje – 16,0 m, délka zdroje – 200 m, zdroj působí po obou stranách kapličky. Hladina akustického tlaku 74 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

KAROSÁRNA (SVAŘOVNA)

Zdroji hluku jsou 4 ventilátory vzduchotechniky na střeše objektu. Výška zdroje – 8,5 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů .

Zdrojem hluku je chladicí věž umístěná na střeše objektu. Výška zdroje – 9,5 m. Hladina akustického tlaku 69 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz zdroje 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Zdrojem hluku jsou 3 výduchy ze svářecích pracovišť. Výška zdroje – 9,0 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz zdroje 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Zdrojem hluku jsou 3 výduchy z místního odsávání broušení a od tryskačů. Výška zdroje – 9,0 m. Hladina akustického tlaku 65 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz zdroje 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Zdrojem hluku je výduch ze sušárny. Výška zdroje – 9,0 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz zdroje 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

LAKOVNA

Zdrojem hluku je 24 ventilátorů na střeše objektu lakovny, kam je soustředěno odsávání, vypalovací pece, odmašťování a fosfátování. Výška zdrojů – 23,5 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Zdrojem hluku je výduch z jednotky regenerační termické oxidace. Výška zdroje – 23,5 m. Hladina akustického tlaku 65 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

MONTÁŽ

Zdrojem hluku je 10 ventilátorů zajišťující odtahy z drobných oprav nátěrů karoserií, oprav konzervace dutin a podvozku, plnění automobilu provozními kapalinami, seřízení motorů a brzd. Výška zdrojů – 8,5 m. Hladina akustického tlaku 71 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

KOTELNA a KOMPRESOROVA

Zdrojem hluku je komín centrální kotelny. Výška zdroje – 35,0 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 4 000 hodin v roce v denní i noční době.

Kompresor s hladinou akustického tlaku 60 dB je umístěn v uzavřeném objektu se stavebním řešením o indexu neprůzvučnosti 27 dB. Při uvedeném indexu neprůzvučnosti není průchod hluku přes stěny objektu kotelny výraznějším zdrojem hluku. Zdrojem hluku tak zůstávají 4 ventilátory energetického centra. Výška zdrojů – 8,5 m. Hladina akustického tlaku 65 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 365 dnů.

Zdrojem hluku je dále chladicí věž umístěná na střeše energetického objektu. Výška zdroje – 9,5 m. Hladina akustického tlaku 69 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz zdroje 24 hodin denně po dobu 365 dnů.

SKLAD DÍLŮ A VYKLÁDKA DÍLŮ

Objekt bude vybaven 4 ventilátory vzduchotechniky na střeše objektu. Výška zdroje – 12 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 365 dnů.

Dalším zdrojem hluku bude vykládka dílů od externích dodavatelů z nákladních automobilů. Tento zdroj hluku je simulován ve výpočtu kontinuální zdrojem 80 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje ve výšce 1,5 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

SKLAD DÍLŮ DOVEZENÝCH Z JIŽNÍ KOREJE a CELNÍ SKLADIŠTĚ

Objekt bude vybaven 3 ventilátory vzduchotechniky na střeše objektu. Výška zdroje – 12 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 365 dnů (zdroje P61 až P63 ve výpisu programu HLUK+).

Dalším zdrojem hluku bude vykládka dílů do skladu a rozvoz dovezených součástek do výrobních objektů. Tyto zdroje hluku jsou simulovány ve výpočtu kontinuální zdrojem 80 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje ve výšce 1,5 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů (zdroje P64, P65 ve výpisu programu HLUK+).

Objekt celního skladiště bude vybaven jedním ventilátorem na střeše objektu. Výška zdroje – 12 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 365 dnů.

MOTORÁRNA

Motorárna bude vybavena 10 ventilátory. Výška zdroje – 8 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Dále bude zdrojem hluku výdech dopalovací jednotky. Výška zdroje – 11 m. Hladina akustického tlaku 65 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

DÍLNY PRO MONTÁŽE A SKLAD

Objekty budou celkem vybaveny 4 ventilátory vzduchotechniky na střeších objektů. Výška zdrojů – 8 m. Hladina akustického tlaku 58 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 365 dnů.

Dalším zdrojem hluku bude vykládka dílů do skladu a rozvoz do výrobních objektů. Tyto zdroje hluku jsou simulovány ve výpočtu kontinuálním zdrojem 80 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje ve výšce 1,5 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

OBJEKT DÍLNY PRO MONTÁŽ PODVOZKOVÝCH MODULŮ, SKLADU DÍLŮ Z HYUNDAI MOTOR COMPANY a KANCELÁŘÍ

Objekt dílny pro montáž podvozkových modulů bude vybaven 3 ventilátory. Výška zdroje – 8 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Objekt skladu HCM bude vybaven jedním ventilátorem. Výška zdroje – 8 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Dalším zdrojem hluku bude vykládka a nakládka u dílny a skladu. Tyto zdroje hluku jsou simulovány ve výpočtu kontinuálním zdrojem 80 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje ve výšce 1,5 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Objekt kanceláří bude vybaven kompresorovou chladicí jednotkou. Výška zdroje – 8 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 10 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA, ZÁVODNÍ JÍDELNA A ODDECHOVÁ MÍSTNOST

Objekt administrativní budovy bude vybaven kompresorovou chladicí jednotkou. Výška zdroje – 12 m. Hladina akustického tlaku 60 dB ve vzdálenosti 10 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Objekty závodní jídelny a oddechové místnosti budou vybaveny každá 1 ventilátorem. Výška zdroje – 12 m. Hladina akustického tlaku 62 dB ve vzdálenosti 1 m. Provoz 24 hodin denně po dobu 250 dnů.

Dispoziční rozmístění jednotlivých objektů je zřejmé z přílohy č.3. oznámení, předpokládané umístění jednotlivých zdrojů hluku na těchto objektech je pak uvedeno ve vlastní akustické studii, která je samostatnou přílohou tohoto oznámení.

Plošné zdroje hluku

Parkoviště zaměstnanců

Na parkovišti zaměstnanců (plocha A) bude realizováno 1 850 pohybů osobních aut v době 06,00-22,00 hod., v době 22,00 – 06,00 hod. potom 750 pohybů osobních automobilů, celkem 2 600 pohybů za den.

Na této ploše je dále uvažováno se 100 pohyby autobusů (z toho cca 40 pohybů v noční době), přivážejících a odvážejících zaměstnance závodu.

Parkoviště THP, služební a zákazníků

Na parkovišti THP, služebních vozidel a zákazníků (plocha B) bude realizováno 650 pohybů osobních aut v době 06,00-22,00 hod., v době 22,00 – 06,00 hod. potom 150 pohybů osobních automobilů.

Odstavná plocha dokončených a otestovaných automobilů

Na uvedené ploše (plocha C) bude za 24 hodin realizováno 2400 pohybů OA (1200 příjezd z výroby, 1200 odjezd na odvoz).

Odstavná plocha vyrobených automobilů určená pro odvoz nákladními automobily

Vyrobené automobily budou odváženy zhruba ve stejném množství jak nákladními automobily, tak po železnici. Pro odvoz automobilovou dopravou bude sloužit odstavná plocha automobilů (plocha D).

Nákladními automobily bude denně odvezeno 600 osobních automobilů, což představuje na této odstavné ploše za 24 hodin pohyb 1200 osobních automobilů.

Pro nakládku bude potřeba příjezd 100 TNA a odjezd 100 TNA, tedy 200 pohybů TNA na této odstavné ploše.

Odstavná plocha vyrobených automobilů určená pro odvoz po železnici

Vyrobené automobily budou odváženy zhruba ve stejném množství jak po železnici, tak nákladními automobily. Pro odvoz železniční dopravou bude sloužit odstavná plocha automobilů (plocha E).

Železnicí bude denně odvezeno 600 osobních automobilů, což představuje za 24 hodin příjezd 5 vlakových souprav o 20 vagonech (tedy 10 pohybů vlakových souprav).

Kontejnerové překladiště

Kontejnerové překladiště slouží k vykládce dovezených kontejnerů po železnici (plocha F). Železniční doprava bude dle podkladů provozovatele zajišťovat dopravu součástek od mateřského výrobce z Jižní Koreje. Je uvažováno s příjezdem 2 vlakových souprav denně, každá o 10 vagonech s celkovým dovezeným objemem vstupních surovin 200 tun na jednu vlakovou soupravu.

Pro rozvoz dovezených surovin z kontejnerového překladiště do skladů a výrobních hal je uvažováno na této ploše s 20 pohyby TNA, 14 pohyby LNA a 130 pohyby vysokozdvížných vozíků.

Vykládka dílů od externích dodavatelů z nákladních automobilů

Z hlediska dovozu surovin a běžné obslužnosti areálu je uvažováno za 24 hodin na této ploše (plocha G) s 370 pohyby TNA a 200 pohyby LNA. Pro další rozvoz do skladů a výrobních hal je uvažováno za 24 hodin se 60 pohyby TNA, 36 pohyby LNA a 370 pohyby vysokozdvížných vozíků.

Dispoziční rozmístění jednotlivých objektů je zřejmé z přílohy č.3. oznámení, předpokládané umístění jednotlivých zdrojů hluku na těchto objektech je pak uvedeno ve vlastní akustické studii, která je samostatnou přílohou tohoto oznámení.

Liniové zdroje hluku

Zkušební dráha

Provozovatel předpokládá, že na zkušební dráze se bude testovat 115% vyrobených automobilů, to znamená cca 1500 vozů denně. Každé vozidlo ujede na dráze v průměru 3 kilometry. Dráha bude provozována v denní i noční době.

Dopravní obslužnost uvnitř závodu

Na úrovni podkladů dostupných v době vypracování předkládaného oznámení nelze objektivně přesně znát rozložení celkové dopravy uvnitř areálu závodu.

Model dopravní obslužnosti uvnitř areálu vychází z těchto předpokladů:

Z předpokládaných celkových nároků na dopravní obslužnost areálu, tj. 570 pohybů TNA/den, 200 pohybů LNA/den, 100 pohybů BUS/den a 3400 pohybů OA/den.

Z předpokládaných pohybů vnitroareálové dopravy, tj. 80 pohybů TNA/den, 50 pohybů LNA/den a 500 pohybů vysokozdvížných vozíků/den.

V areálu bude vybudována objezdová komunikace, která bude vedena přibližně po hranicích areálu

V areálu bude vybudováno cca 5 vnitřních komunikací, které budou vedeny převážně ve směru sever – jih a budou propojovat objezdovou komunikaci podél jednotlivých výrobních objektů.

Model je postaven na straně bezpečnosti výpočtu, jsou uvažovány nejdelší možné dopravní trasy. Dále uváděné dopravní trasy 1 – 7 souvisí s dovozem a odvozem mimo areál, trasy 8 – 12 souvisí s vnitroareálovou dopravou.

Na základě těchto předpokladů je provedeno následující rozdělení dopravy v areálu.

Trasa 1:

10 pohybů TNA a 60 pohybů LNA bude vedeno západní vrátnicí, vozidla projedou objezdovou komunikací a opět vyjedou západní vrátnicí

Trasa 2:

40 pohybů BUS bude vedeno západní vrátnicí, autobusy dojedou do prostoru parkoviště OA u administrativní budovy a opět vyjedou západní vrátnicí. Doprava bude soustředěna do času před zahájením a po ukončení směn.

Trasa 3:

1100 pohybů OA bude vedeno západní vrátnicí, vozidla dojedou do prostoru parkoviště OA u administrativní budovy a opět vyjedou západní vrátnicí. Doprava bude soustředěna z cca 80% do času před zahájením a po ukončení směn.

Trasa 4:

200 pohybů TNA bude vedeno východní vrátnicí, vozidla dojedou do prostoru nakládky vyrobených automobilů a opět vyjedou východní vrátnicí.

Trasa 5:

360 pohybů TNA a 140 pohybů LNA bude vedeno východní vrátnicí, vozidla projedou objezdovou komunikací a opět vyjedou východní vrátnicí

Trasa 6:

60 pohybů BUS bude vedeno východní vrátnicí, autobusy dojedou do prostoru parkoviště OA u administrativní budovy a opět vyjedou východní vrátnicí. Doprava bude soustředěna do času před zahájením a po ukončení směn.

Trasa 7:

2300 pohybů OA bude vedeno východní vrátnicí, vozidla dojedou do prostoru parkoviště OA u administrativní budovy a opět vyjedou východní vrátnicí. Doprava bude soustředěna z cca 80% do času před zahájením a po ukončení směn.

Trasa 8:

16 pohybů TNA, 10 pohybů LNA a 100 pohybů vysokozdvížných vozíků po trase: kontejnerové překladiště – objezdová komunikace – příjezd do objektů motorárna, sklad, KD sklad a montážní dílna.

Trasa 9:

16 pohybů TNA, 10 pohybů LNA a 100 pohybů vysokozdvížných vozíků po trase: kontejnerové překladiště – objezdová komunikace – příjezd do objektu sklad dílů

Trasa 10:

16 pohybů TNA, 10 pohybů LNA a 100 pohybů vysokozdvížných vozíků po trase: kontejnerové překladiště – objezdová komunikace – příjezd do objektu montážní linka.

Trasa 11:

16 pohybů TNA, 10 pohybů LNA a 100 pohybů vysokozdvížných vozíků po trase: kontejnerové překladiště – objezdová komunikace – příjezd do objektu lakovna.

Trasa 12:

16 pohybů TNA, 10 pohybů LNA a 100 pohybů vysokozdvížných vozíků po trase: kontejnerové překladiště – objezdová komunikace – příjezd do objektu karosárna, lisovna.

Vibrace

Záměr ve stadiu realizace ani provozu není zdrojem vibrací.

Záření

Provoz není zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Při realizaci ani v provozu není předpokládáno provozování otevřených generátorů vysokých a velmi vysokých frekvencí ani zařízení, která by takové generátory obsahovala, tj. zařízení, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví ve smyslu Nařízení vlády 480/2001 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením. Záměr se nenachází v oblasti působení externích zdrojů vysokých a velmi vysokých frekvencí. Není nutné realizovat opatření, jež by vyloučila indukovaná pole překračující hodnoty stanovené uvedeným Nařízením vlády 480/2001 Sb.

Zápach

Za běžných provozních podmínek by nemělo docházet k emisím pachových látek nad míru způsobující obtěžování obyvatelstva.

Jiné výstupy

Jiné výstupy ovlivňující významně životní prostředí nejsou známy.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část B III: Údaje o výstupech je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o stavu životního prostředí v dotčeném území

ČÁST C

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část C: Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení údajů o vlivech záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

ČÁST D

KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1 Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo zpracovala oprávněná osoba - MUDr.Bohumil Havel, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, vydaného MZ ČR dne 10.8.2004.

Cílem hodnocení zdravotních rizik je obecně poskytnutí hlubší informace o možném vlivu nepříznivých faktorů na zdraví a pohodu obyvatel, nežli je možné pouhým srovnáním intenzit jejich výskytu s limitními hodnotami, danými platnými předpisy. Tyto limitní hodnoty někdy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nemusí zaručovat úplnou ochranu zdraví. Především však u mnoha látek, pro které nejsou stanoveny úřední limity, je tato metoda jediným způsobem, jak hodnotit závažnost a přípustnost jejich výskytu v prostředí člověka z hlediska ochrany zdraví.

Materiál „ Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a emisí „ je uveden jako samostatná příloha tohoto oznámení. Podkladem pro toto hodnocení byly potřebné údaje z tohoto oznámení a zejména pak výsledky rozptylové a akustické studie.

V následujícím přehledu jsou prezentovány závěry studie hodnocení zdravotních rizik.

Závěry hodnocení zdravotních rizik z hlediska hluku

Hodnocení zdravotních rizik hluku bylo provedeno na základě výstupů zpracované akustické studie, která hodnotí předpokládanou hlukovou zátěž nejvíce exponované obytné zástavby města Holešov a obcí Martinice, Zahnašovice a Alexovice, které se nacházejí v okolí průmyslové zóny.

Hluková expozice obytné zástavby v okolí průmyslové zóny ze zdrojů uvnitř výrobního areálu by neměla vést k prokazatelnému překročení hygienického limitu pro stacionární zdroje hluku. Tento limit vychází z prahových hodnot hlukové expozice pro obtěžování a rušení spánku a při jeho dodržení obecně nehrozí zdravotní riziko nepříznivých účinků hluku.

Nikdy však nelze plně vyloučit možnost obtěžování a rušení u osob se zvýšenou individuální citlivostí na hluk. Některé stacionární zdroje mohou vést ke vzniku hluku s vyšším rušivým a obtěžujícím účinkem, jako je hluk impulsního charakteru nebo hluk obsahující výrazné tónové složky. U těchto typů hluku je však nižší i závazný hygienický hlukový limit a tudíž by bylo nutné přijmout dodatečná technická nebo stavební opatření u jejich zdrojů.

Za tímto účelem doporučuji provést přesnější vyhodnocení akustické situace po zpřesnění vstupních údajů o zdrojích hluku v dalších stupních projektové přípravy a protihluková opatření dimenzovat k maximálnímu reálně dosažitelnému efektu. Podmínkou by mělo být i

provedení měření hluku u chráněných objektů v okolí průmyslové zóny po zahájení provozu závodu.

Dopravní hluková zátěž obytných domů v Holešově, situovaných v těsné blízkosti stávajících silnic II. třídy, by měla ve výhledovém roce 2009 i po předpokládaném zprovoznění rychlostní komunikace R 49 dosahovat úrovně, která může být pro část jejich obyvatel příčinou výrazného obtěžování, rušení spánku a zvýšené nemocnosti.

Přírůstek silniční obslužné dopravy automobilového závodu by se zde ve většině lokalit kvantitativně postižitelným významným zvýšením zdravotního rizika projevit neměl. V úseku silnice II/438 v Holešově - Všetuly, kde je přírůstek hlukové expozice relativně nejvyšší, je navrženo ověření neprůzvučnosti oken a případná realizace individuálních protihlukových opatření na objektech.

Subjektivně postižitelné zřejmě bude zvýšení hlukové expozice v noční době v okrajové zástavbě obce Martinice, výsledná vypočtená hladina hluku však ještě nepředstavuje významnější zdravotní riziko.

Detailnější kvantitativní hodnocení zdravotních rizik hluku by v daném případě bylo smysluplné až po přesnějším vyhodnocení hlukové expozice obytné zástavby a počtu exponovaných obyvatel v dalších stupních projektové přípravy.

Závěry hodnocení zdravotních rizik z hlediska znečištěného ovzduší

Hodnocení zdravotních rizik bylo provedeno pro rozšířený výběr hlavních škodlivin emitovaných z technologických a energetických zdrojů plánovaného závodu a související dopravy a bylo zaměřeno na obyvatele nejbližší nejvíce exponované obytné zástavby.

Hlavním emisním zdrojem závodu je provoz lakovny s povrchovou úpravou karosérií. Emise používaných organických látek jsou omezeny instalací dopalovací jednotky a na základě hodnocení zdravotních rizik vycházejícího z výsledků rozptylové studie lze spolehlivě vyloučit riziko nepříznivých zdravotních účinků imisí těchto látek pro obyvatele v okolí závodu. I nárazově dosahované maximální krátkodobé koncentrace hodnocených látek jsou hluboko pod úrovní čichové detekce.

Z klasických škodlivin ze spalování zemního plynu a související dopravy vychází relativně nejvyšší imisní příspěvek závodu u oxidů dusíku, hodnocených jako oxid dusičitý. Imisní pozadí této škodliviny je podle poskytnutých podkladů v hodnoceném území velmi nízké a ani imisní příspěvek závodu zde nebude zdrojem významnějšího zdravotního rizika. Na základě výsledků rozptylové studie je možné vyloučit riziko akutních účinků nárazových maximálních koncentrací oxidu dusičitého dosahovaných v okolí závodu za nepříznivých rozptylových podmínek. Z hlediska chronických účinků teoreticky nelze vyloučit možnost malého vlivu imisního příspěvku závodu na respirační nemocnost exponovaných obyvatel v okolí. Horní teoretickou hranicí míry tohoto vlivu je podle konzervativního odhadu pro nejvíce exponovanou nejbližší obytnou zástavbu zvýšení respirační nemocnosti u dětí, jakožto zvýšeně citlivé části populace, o 3 % proti současnému stavu danému imisním pozadím.

Příznivé hodnoty imisního pozadí se v zájmové oblasti průmyslové zóny Holešov předpokládají i u prašného aerosolu, hodnoceného jako suspendované částice frakce PM₁₀. U této škodliviny se však vychází z představy prakticky bezprahového účinku, kdy určitý nepříznivý vliv na zdraví má i nízká úroveň expozice v relativně čistých oblastech. Je proto třeba předpokládat, že i nízké imisní pozadí PM₁₀ v zájmovém území záměru může ovlivňovat respirační nemocnost a úmrtnost predisponovaných citlivých osob. Vypočtený imisní příspěvek z plánovaného závodu a související dopravy z tohoto hlediska není významný a teoreticky by mohl zvyšovat respirační nemocnost u dětí cca o 1 % proti výchozímu stavu. Současné výpočtové modely rozptylových studií však nepostihují všechny zdroje emisí prašných částic, takže skutečný příspěvek a jeho vliv na zdraví obyvatel v okolí bude vyšší.

V hodnoceném území se předpokládá příznivá situace i z hlediska znečištění ovzduší karcinogenními uhlovodíky. Imisní příspěvek benzenu a benzo(a)pyrenu z dopravy související s provozem automobilového závodu tento stav nezmění.

Z provedeného hodnocení zdravotních rizik vyplývají ve stručném souhrnu tyto hlavní závěry:

Provoz závodu nepovede za předpokladu realizace plánovaného protihlukového valu a platnosti výstupů akustické studie k významnému zvýšení rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny a příjezdových komunikací.

Určité zdravotní riziko pro obyvatele obytných domů v Holešově situovaných u stávajících příjezdových silnic II. třídy bude i po zprovoznění rychlostní komunikace R 49 nadále představovat hluková zátěž z dopravy. Vlastní předpokládaný přírůstek silniční obslužné dopravy automobilového závodu však tuto výchozí situaci významným způsobem neovlivní.

Z hlediska prevence možného obtěžování obyvatel se pro několik lokalit obytné zástavby doporučuje provést přesnější vyhodnocení akustické situace po zpřesnění vstupních údajů o zdrojích hluku v dalších stupních projektové přípravy a protihluková opatření dimenzovat k maximálnímu reálně dosažitelnému efektu. Podmínkou by mělo být i provedení měření hluku u chráněných objektů v okolí průmyslové zóny po zahájení provozu závodu.

Hlavním zdrojem emisí škodlivin do ovzduší je u plánovaného závodu provoz lakovny s povrchovou úpravou karosérií. Tyto emise organických látek budou omezeny instalací dopalovací jednotky a nebudou představovat riziko nepříznivých zdravotních účinků nebo pachového obtěžování pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny.

V zájmovém území okolí průmyslové zóny se podle dostupných podkladů předpokládá dobrá kvalita ovzduší. Přesto je na základě současných znalostí pravděpodobné, že i nízká úroveň znečištění ovzduší zejména prašným aerosolem zde stejně jako v jiných oblastech ovlivňuje zdravotní stav citlivých skupin populace. Předpokládaný imisní příspěvek z provozu a obslužné dopravy plánovaného závodu nedosahuje významných hodnot a podle teoretického výpočtu by zvýšení rizika u citlivého ukazatele respirační nemoci u dětí nemělo přesáhnout 3 % proti současnému stavu.

Tyto závěry jsou platné za předpokladu platnosti poskytnutých výchozích podkladů, tj. výsledků hlukové a rozptylové studie.

Narušení faktorů pohody

Z hlediska narušení faktorů pohody ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě je možné konstatovat, že tento vliv díky vzdálenosti obytné zástavby v zásadě nenastává.

Sociální a ekonomické důsledky

Uvažovaný záměr má významný pozitivní vliv na sociální a ekonomické aspekty zájmového území z hlediska předpokládaného nárůstu cca 3000 pracovních míst ve vlatním výrobním závodě. K další tvorbě nových pracovních míst dojde v rámci následného budování komplexu dodavatelských závodů a navazujících firem jako je např. doprava. Za významný pozitivní vliv lze v tomto kontextu označit i proces výstavby, který přinese pro stavební a dodavatelské firmy v širším regionu možnost získání zakázek.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Záměr negeneruje možnost přímého ovlivnění obytné zástavby hlukem v etapě výstavby při respektování výstavby ochranného valu v samém začátku stavebních prací. Etapa výstavby s sebou nepochybně přináší dočasné, avšak akceptovatelné zvýšení imisní zátěže frakce PM₁₀, které lze důsledným dodržováním navržených opatření minimalizovat (zejména se bude jednat o minimalizaci sekundární prašnosti včasným a dostatečným zkrápěním povrchu stavenišť). Vlastní provoz závodu z hlediska akustické zátěže nebude vyžadovat další

protihluková opatření, návrhy na minimalizaci negativních vlivů z hlediska dopravní obslužnosti závodu jsou uvedena v dalších částech oznámení.

Narušení faktorů ovlivněných účinky záměru

Případné jiné negativní účinky uvažovaného záměru z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí kromě oznámením hodnocených vlivů nejsou ve fázi výstavby ani provozu očekávány.

Z hlediska narušení faktorů pohody lze za nutné požadovat především vybudování ochranného valu podél severovýchodní hranice areálu ve vztahu k nejbližším objektům obytné zástavby města Holešov (sídliště Letiště a obytné domky v ulici Květná) a v okolí. Tento val kromě funkce protihlukové je nezbytný i pro omezení světelného znečištění právě ve vztahu k nejbližším objektům obytné zástavby města Holešov. V rámci další projektové přípravy je nutné zohlednit požadavek na to, aby rozhodující osvětlovací tělesa zejména pro osvětlení odstavných ploch vyrobených automobilů byly v rozhodující míře orientovány tak, aby v minimální míře ovlivňovaly nejbližší obytnou zástavbu.

V rámci této kapitoly oznámení jsou navrhována následující opatření:

- ***Při výběru dodavatele stavby a následně ve smlouvě o dílo s dodavatelem stavby uvést podmínku garance minimalizace negativních vlivů výstavby na životní prostředí a podmínku používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrnějších strojů a zařízení.***
- ***V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušnými orgány dopravy napojení západního vjezdu na komunikaci II/438 Zahnašovice – Holešov, úpravy silnice II/438 v úseku západní vjezd – Holešov Všetuly a případnou úpravu křižovatky silnic II/438 a II/432 v Holešově – Všetuly.***
- ***Podmiňující stavbou pro uvedení automobilového závodu do plného provozu je zprovoznění rychlostní komunikace R49 v úseku Hulín – Fryšták.***
- ***Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený provozní řád automobilového závodu***
- ***Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený požární řád automobilového závodu.***
- ***Při nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky budou plněny veškeré povinnosti vyplývající provozovateli ze zákona č. 356/2003 Sb. a souvisejících předpisů.***

Další doporučení, související s vlivy na veřejné zdraví a které současně souvisí i s vlivy na ovzduší na akustickou situaci v území jsou souhrnně uvedena v dalších částech oznámení.

Vlivy výstavby záměru na veřejné zdraví lze hodnotit jako dočasné a středně významné, vlivy provozu záměru lze označit za málo významné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována objektivně a plně postihuje posuzovanou problematiku. Pro zajištění důsledné ochrany obytné zástavby ukládáme navíc tato upřesňující opatření:

- ***Zahájení stavebních prací je podmíněno realizací hrubé stavby ochranného valu o výšce cca 5 m. Val bude situován při severní hranici areálu závodu v části od***

stávajícího vjezdu na letiště až po východní okraj areálu závodu. Tento val navrhnout se zohledněním funkce protihlukové a zároveň pro omezení světelného znečištění.

- V rámci další projektové přípravy zohlednit požadavek, aby osvětlovací tělesa zejména pro osvětlení odstavných ploch vyrobených automobilů byla v rozhodující míře orientována tak, aby v minimální míře ovlivňovala nejbližší obytnou zástavbu.*
- Při výstavbě budou respektovány požadavky nařízení vlády č. 502/2000, tj. zejména omezení hlučných prací na dobu od 7 do 21 hod a respektování hlukových limitů pro stavební práce dle uvedeného nařízení.*

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na imisní situaci v zájmovém území

Výstavba

Jak již bylo uvedeno v části B.3.1. oznámení je v rámci oznámení hodnocena pouze první fáze výstavby, tj. výstavba ochranného valu při severovýchodní hranici areálu závodu. Hodnocení této etapy výstavby je souhrnně prezentováno ve vlastní rozptylové studii a v závěru kapitoly.

Na základě závěrů z předběžného projednání záměru s pracovníky KHS Zlínského kraje bude rozptylová studie pro další fáze výstavby, včetně vyhodnocení imisní situace podél komunikací, zpracována a předložena KHS Zlínského kraje v rámci projektu pro územní řízení.

Provoz

Jak je z provedených bilancí emisí zřejmé, hlavními znečišťujícími látkami z bodových zdrojů znečišťování budou těkavé organické látky (VOC), v menších množstvích potom tuhé znečišťující látky (TZL) a oxidy dusíku ze spalování zemního plynu.

Hlavním zdrojem emisí bude provoz lakovny, zejména pak operace spojené s posledním nástřikem vrchního laku, kde se bude používat lak na bázi organických rozpouštědel. Vzduch ze sušících nebo vypalovacích tunelů, kterými jednotlivé díly prochází po nástřiku nátěrové hmoty (včetně nástřiku vodorozpustných nátěrových hmot), bude veden do dopalovací jednotky – regenerační termické oxidace (RTO). Z podkladů předaných investorem vyplývá, že výrobní závod bude z rezervou plnit emisní limit VOC stanovený pro výrobu nových automobilů – 35 g/m² lakované plochy.

Hlavním zdrojem TZL bude rovněž provoz lakovny a to v části nanášení nátěrových hmot. Vzduch ze všech stříkacích kabin nátěrových hmot bude odváděn přes vodní clony, kde bude docházet k zachytu stržených částic nátěrových hmot.

Hlavní zdroje emisí TZL z procesů opracování kovových dílů (svařování, tryskání, broušení apod.) budou osazeny účinnými zařízeními pro zachyt emisí TZL, převážně se bude jednat o různé typy tkaninových filtrů.

Emise oxidů dusíku jsou spojeny s provozem energetických zařízení a to jak pro účely vytápění, tak i pro účely technologických ohřevů. Veškerá tato zařízení budou používat jednotné palivo – zemní plyn. Pro minimalizaci emisí oxidů dusíku doporučuje zpracovatelský tým oznámení osadit v kotlích v centrální kotelně nízkoemisní hořáky v provedení LOW NO_x, u kterých výrobci garantují dodržování hmotnostní koncentrace oxidu dusíku ve spalínách ve výši do 100 mg/m³.

Stávající imisní situace zájmového území hodnocených škodlivin vychází z údajů rozptylové studie Zlínského kraje, která byla zpracována v rámci Koncepce snižování emisí a imisí Zlínského kraje a Územní energetické koncepce. Imisní pozadí je prezentováno v rozptylové studii v mapovém podkladu. Dále je imisní pozadí dokladováno v RS výsledky kontinuálních monitorovacích stanic, které jsou na území tohoto regionu nebo v širším okolí provozovány.

Vyhodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno programem SYMOS 97 verze 2003. Zpracovatelem rozptylové studie byl RNDr. Tomáš Bajer – ECO-ENVI-CONSULT Jičín. Rozptylová studie je samostatnou přílohou oznámení.

V rámci RS byly vyhodnocovány příspěvky k imisní zátěži NO₂, PM₁₀, VOC (příčemž na základě vypočteného příspěvku VOC bylo ve vztahu ke zvoleným výpočtovým bodům mimo výpočtovou síť provedeno procentické rozdělení této škodliviny v následujícím členění: xylene - 30%, toluen - 30%, ethylbenzen - 20%, methylizobutylketon - 5% a ethylhexanol - 5%). Z hlediska emisí z dopravy byly vyhodnoceny opět emise NO₂ a PM₁₀, a dále benzen a benzo(a)pyren).

Výpočet znečištění byl řešen pro časový horizont roku 2009, kdy je předpokládáno plné zahájení provozu posuzovaného záměru.

Vyhodnocení příspěvků záměru vychází ze vstupních podkladů, které jsou souhrnně prezentovány v kapitole B.3.1. oznámení.

Výpočet imisní zátěže je řešen v RS ve výpočtové čtvercové síti o kroku 100 m, která představuje celkem 6561 výpočtových bodů. Výpočet byl dále rozšířen o 29 výpočtových bodů mimo výpočtovou síť. Jedná se o nejbližší obytnou zástavbu (10001 – 10010), obce ve výpočtové síti (15001 – 15014) a body reprezentující vybrané území z hlediska ochrany přírody (20001 - 20005).

Jako referenční body nejbližší obytné zástavby byly zvoleny obytné domy u železničního přejezdu v části Všetuly, zemědělská usedlost Na větráku, rodinné domky v ulici Květná, sídliště Letiště a budova gymnázia.

Dále bylo zvoleno 14 referenčních bodů situovaných do středů přilehlých obcí, nebo městských částí města Holešov. Jedná se o následující obce nebo městské části:

Rymice	Količín	Všetuly	Holešov
Tučapy	Dobrotice	Jankovice	Žopy
Přílepy	Martinice	Zahnašovice	Horní Lapač
Žeranovice	Ludslavice		

Z hlediska ochrany přírody byly zvoleny referenční body: Hradisko vrch, Křížnice, Na Skalách a Pod Hrádkem.

Výpočtová síť a referenční body mimo výpočtovou síť jsou doloženy v mapových podkladech v rámci RS, stejně tak jako fotodokumentace výpočtových bodů pro nejbližší obytnou zástavbu.

Podrobné výstupy výsledků rozptylové studie jsou uvedeny ve vlastní rozptylové studii. Na základě zjištěných údajů o stávající imisní situaci v zájmovém území a na základě vypočtených hodnot imisních příspěvků pro jednotlivé škodliviny lze formulovat následující závěry:

Výsledky rozptylové studie

V následující sumarizační tabulce jsou uvedeny výsledky výpočtů, zohledňující ve výpočtové síti a u bodů mimo výpočtovou síť nejnižší a nejvyšší vypočtené koncentrace sledovaných znečišťujících látek:

Varianta	Polutant	Charakteristika	body výpočtové sítě		Ochrana obyvatelstva		ochrana přírody		jednotka
			min	max	min	max	min	max	
I. Etapa zemních prací	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	0,06364	9,942606	1,389939	3,994619	0,875661	2,041861	µg/m ³
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 24 hod	0,15911	24,856515	3,474847	9,986547	2,189154	5,104652	µg/m ³
Provoz	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,03307	5,166305	0,722230	2,075655	0,455005	1,060977	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,83300	130,133489	18,192170	52,283443	11,46106	26,72483	µg/m ³
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,00709	1,107544	0,154830	0,444976	0,097543	0,227451	µg/m ³
		Aritmetický průměr 24 hod	0,18426	28,786957	4,024308	11,565672	2,535314	5,911826	µg/m ³
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,00100	0,156454	0,021872	0,062858	0,013779	0,032130	µg/m ³
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,00000	0,000160	0,000022	0,000064	0,000014	0,000033	ng/m ³
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	0,01195	1,868206	0,261168	0,750585	0,164536	0,383664	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,38814	60,636793	8,476795	24,361910	5,340381	12,45265	µg/m ³
	Xylen	Aritmetický průměr 1 rok	0,00358	0,560462	0,078351	0,225176	0,049361	0,115099	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,11644	18,191037	2,543038	7,308573	1,602114	3,735798	µg/m ³
	Toluen	Aritmetický průměr 1 rok	0,00358	0,560462	0,078351	0,225176	0,049361	0,115099	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,11644	18,191037	2,543038	7,308573	1,602114	3,735798	µg/m ³
	Ethylbenzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,00239	0,373641	0,052234	0,150117	0,032907	0,076733	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,07762	12,127360	1,695359	4,872382	1,068076	2,490532	µg/m ³
	Methylizobutylketon	Aritmetický průměr 1 rok	0,00059	0,093411	0,013058	0,037529	0,008227	0,019183	µg/m ³
		Aritmetický průměr 1 hod	0,01940	3,031839	0,423840	1,218095	0,267019	0,622633	µg/m ³
Ethylhexanol	Aritmetický průměr 1 rok	0,00059	0,093411	0,013058	0,037529	0,008227	0,019183	µg/m ³	
	Aritmetický průměr 1 hod	0,01940	3,031839	0,423840	1,218095	0,267019	0,622633	µg/m ³	

Vyhodnocení příspěvků NO₂ k imisní zátěži zájmového území

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Z hlediska nejbližších stanic AIM lze vyslovit závěr, že v zájmovém území není překračován roční aritmetický průměr této škodliviny ani hodinový aritmetický průměr.

Dle rozptylové studie vycházející z Krajské koncepce snižování emisí a imisí Zlínského kraje se hodinový aritmetický průměr přímo v zájmovém území pohybuje do 40 µg/m³, průměrný roční aritmetický průměr se pohybuje do 8 µg/m³.

V etapě výstavby se příspěvky k hodinovému aritmetickému průměru u nejbližší obytné zástavby pohybují do 4 µg.m⁻³, což lze označit za akceptovatelné příspěvky, které by neměly výrazněji ovlivnit zdraví nejbližšího trvale bydlicího obyvatelstva.

Ve výsledném stavu v roce 2009 přispívají řešené zdroje do ovzduší z hlediska ročního aritmetického průměru koncentracemi ve výpočtové síti do 5,16 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť z hlediska ochrany obyvatelstva do 2,1 µg.m⁻³, z hlediska hodinového aritmetického průměru jsou ve výpočtové síti uvnitř areálu závodu dosahovány příspěvky do 130,13 µg.m⁻³, u nejbližších objektů obytné zástavby jsou dosahovány příspěvky do 52,3

$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což by z hlediska příspěvků k imisní zátěži z hlediska hodinového a ročního příspěvku k imisní zátěži nemělo znamenat překročení platných imisních limitů.

Z uvedeného rozboru lze provoz posuzovaného záměru ve vztahu k příspěvkům posuzované škodliviny označit za akceptovatelný.

Vyhodnocení příspěvků frakce PM_{10} k imisní zátěži zájmového území

Pro PM_{10} je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, (s možností překročení této limitní koncentrace 35 krát za rok).

Nejbližší stanice AIM nesignalizují překračování ročního imisního limitu, epizodně může docházet k překračování 24 hodinového aritmetického průměru.

Dle rozptylové studie vycházející z Krajské koncepce snižování emisí a imisí Zlínského kraje se 24 hodinový aritmetický průměr přímo v zájmovém území pohybuje do $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, průměrný roční aritmetický průměr se pohybuje do $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

V etapě výstavby se příspěvky k 24 hodinovému aritmetickému průměru u nejbližší obytné zástavby pohybují do $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což lze označit za dočasné a akceptovatelné příspěvky k imisní zátěži.

Nezbytné je uplatnit veškerá technická řešení k omezení sekundární prašnosti na staveništi a při výjezdu vozidel ze staveniště na veřejné komunikace.

Příspěvek posuzovaného záměru k imisní zátěži v etapě provozu se pohybuje u bodů ve výpočtové síti ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru do $1,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť do $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Příspěvky k 24 hodinovému aritmetickému průměru se budou pohybovat ve výpočtové síti do $28,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť ve vztahu k ochraně obyvatelstva do $11,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Na základě rozboru dostupných informací o pozadí lze vyslovit předpoklad, že u nejbližších objektů obytné zástavby nedojde k překračování hygienického limitu pro 24 hodinový aritmetický průměr frakce PM_{10} (s ohledem na výstupy rozptylové studie z Krajské koncepce snižování emisí a imisí Zlínského kraje). Obdobný závěr lze vyslovit i z hlediska příspěvků k ročnímu aritmetickému průměru této škodliviny.

Vyhodnocení příspěvků benzenu a benzo(a)pyrenu k imisní zátěži zájmového území

Příspěvky k imisní zátěži uvedených škodlivin souvisejí s emisemi z dopravy vyvolané posuzovaným záměrem.

Stávající platnou legislativou je stanovena hodnota ročního aritmetického průměru $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro benzen, pro benzo(a)pyren imisní limit stanoven není.

Z hlediska nejbližších stanic AIM je patrné že není v zájmovém území překračována hodnota ročního imisního limitu pro benzen.

Dle rozptylové studie vycházející z Krajské koncepce snižování emisí a imisí Zlínského kraje se roční aritmetický průměr benzenu přímo v zájmovém území pohybuje do $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, u benzo(a)pyrenu do $0,05 \text{ng}/\text{m}^3$.

V etapě provozu se příspěvky benzenu k ročnímu aritmetickému průměru pohybují v desetinách $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, což lze označit za zanedbatelný příspěvek této škodliviny k imisní zátěži. Lze tudíž vyslovit závěr, že ve vztahu k uvedené škodlivině se provoz záměru na imisní zátěži zájmového území výrazněji neprojeví.

Obdobný závěr lze vyslovit i pro benzo(a)pyren, kde se příspěvky k imisní zátěži z hlediska ročního aritmetického průměru pohybují do $0,00006 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, což lze označit za zcela zanedbatelné příspěvky k imisní zátěži zájmového území.

Vyhodnocení příspěvků VOC a ostatních organických škodlivin k imisní zátěži zájmového území

V rámci předkládané rozptylové studie lze konstatovat, že jak pro VOC, tak i pro jednotlivě hodnocené organické škodliviny (xylen, toluen, ethylbenzen, methylizobutylketon a ethylhexanol) není imisní limit stanoven a vypočtené příspěvky k imisní zátěži tak slouží k posouzení zdravotních rizik. Jak vyplývá z posouzení zdravotních rizik, které je samostatnou přílohou předkládaného oznámení, vypočtené příspěvky nepředstavují prokazatelné ovlivnění zdravotního stavu obyvatel nejbližší obytné zástavby, situované ve vztahu k lokalitě posuzovaného záměru.

Dle nařízení vlády č. 60/2004 Sb. nepatří území celého okresu Kroměříž mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší pro žádnou ze sledovaných škodlivin.

Nařízením vlády č. 351/2002 Sb. byly jednotlivým krajům ČR stanoveny tzv. doporučené hodnoty krajských emisních stropů v roce 2010 pro vybrané škodliviny. Tyto hodnoty pak byly upraveny nařízením vlády č. 417/2003 Sb. Zpracovatel oznámení požádal odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Zlínského kraje o poskytnutí aktuálních hodnot, které by dokladovaly jak jsou stanovené hodnoty ve Zlínském kraji plněny a jaké jsou případné rezervy. Celkový přehled je uveden v následující tabulce, hmotnostní toky emisí jsou uvedeny v kilotunách/rok:

	TZL	SO ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
Emisní strop dle NV č. 351/2002	12,0	-	8,5	-	10,0	5,5
Emisní strop dle NV č. 417/2003	-	8,5	9,1	-	12,2	4,0
Skutečnost 2003	3,47	7,99	12,17	19,96	9,31	4,09
Velké zdroje	0,23	6,47	2,75	1,48		0,59
Střední zdroje	0,10	0,17	0,18	0,37		0,83
Malé zdroje	1,76	1,08	0,76	3,40		2,58
Mobilní zdroje	1,38	0,27	8,47	14,70		0,09
Skutečnost 2004	3,56	9,13	12,48	19,06	9,31	4,08
Velké zdroje	0,24	7,49	2,85	0,82		0,57
Střední zdroje	0,10	0,16	0,20	0,32		0,83
Malé zdroje	1,69	1,21	0,75	3,43		2,58
Mobilní zdroje	1,54	0,28	8,67	14,49		0,10

Jak je z uvedené tabulky a z kapitoly B.3.1. oznámení zřejmé, jsou emisní příspěvky záměru ve vztahu k doporučeným hodnotám emisních stropů Zlínského kraje ve škodlivinách TZL a VOC akceptovatelné. Příspěvek emisí SO₂ je zanedbatelný a rovněž zcela akceptovatelný. U emisí NO_x je doporučená hodnota emisního stropu překračována (hlavní podíl emisí je z dopravy). V rámci hodnoceného záměru jsou zdrojem převážné části emisí NO_x energetické zdroje, které jsou provozovány na zemní plyn. Pro minimalizaci emisí oxidů dusíku je proto uvedeno doporučení zpracovatelů oznámení, aby v centrální kotelně byly na kotlích na zemní plyn osazeny hořáky v provedení LOW NO_x u kterých výrobce garantuje dodržení hmotnostních koncentrací NO_x do 100 mg/m³, tj. na úrovni 50% emisního limitu.

Na základě provedeného hodnocení doporučuje zpracovatelský tým oznámení následující opatření:

- ***V rámci zkušební provozu budou provedena autorizovaná měření emisí všech středních, velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování ovzduší.***

Rozsah jednotlivých měření bude předem konzultován s příslušným oblastním inspektorátem ČIŽP.

- **V rámci projektu pro územní řízení předloží provozovatel Krajskému úřadu Zlínského kraje odborný posudek dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §17 (povolení k umístění staveb zvláště velkých, velkých a středních stacionárních zdrojů).**
- **V rámci projektu pro územní řízení bude zpracována rozptylová studie pro fázi výstavby, součástí rozptylové studie bude i vyhodnocení příspěvku imisní zátěže z liniových zdrojů podél dotčených veřejných komunikací.**
- **Kotle na centrální kotelně budou osazeny nízkoemisními hořáky v provedení LOW NO_x.**
- **Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby „Soubor technickoprovozních parametrů a technickoorganizačních opatření k zajištění provozu stacionárních zdrojů“ dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §11, odstavec 2.**
- **Všechny rozhodující zdroje znečišťování ovzduší TZL a VOC (z hlediska hmotnostních toků těchto škodlivin) budou opatřeny moderními a účinnými zařízeními pro snižování emisí. Technologické zařízení a technologický režim výroby budou provozovány tak, aby v plném rozsahu splňoval požadavky na provoz stacionárních zdrojů stanovený vyhláškou č. 355/2002 Sb.**
- **Pro odmašťování kovových dílů před povrchovou úpravou budou používány ekologicky vhodné přípravky, které lze zneškodnit na ČOV, nesmí být používány přípravky na bázi chlorovaných uhlovodíků.**
- **V sortimentu nátěrových hmot nepoužívat výrobky, které obsahují karcinogenní nebo vysoce dráždivé látky (např. benzen, akrolein).**
- **Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.**
- **Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu zemních prací.**

Při respektování výše uvedených doporučení lze vlivy záměru na ovzduší hodnotit jako velikostně středně významné a významově málo významné.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.2 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Pouze je nutno připomenout, že v současné době platí limitní měrná výrobní emise VOC = 45 g/m² dle novely vyhl. č. 355/2002 Sb. (vyhl. č. 508/2005) a ne, jak je uvedeno v textu oznámení 35 g/m² dle starší legislativní úpravy.

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci v území bylo provedeno akustickou studií. Zpracovatelem akustické studie byla firma EKOLA group s.r.o. Praha, ing. Libor Ládyš a Ing. Jiří Kolařík. Akustická studie je samostatnou přílohou tohoto oznámení.

Výpočet akustické studie vychází ze vstupních podkladů, které jsou souhrnně uvedeny v části B.3.4. tohoto oznámení. V následující části této kapitoly jsou prezentovány pouze závěrečné výsledky jednotlivých výpočtů a závěry pro jednotlivé varianty výpočtu. Podrobné mapové podklady, včetně vypočtených pásem ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve výšce 3 m nad terénem pro denní a noční dobu pro jednotlivé varianty výpočtu a další nezbytné údaje, včetně konkrétních hodnot hygienických limitů hladin hluku v chráněném venkovním prostoru jsou uvedeny ve vlastní akustické studii.

Výstavba

V rámci výstavby byla hodnocena akustická situace u nejbližších objektů obytné zástavby ve vztahu k provozu zdrojů hluku na staveništi pro fázi výstavby ochranného valu a dále pro fázi skrývky ornice a provádění zemních prací.

Výstavba ochranného valu

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku A v zájmovém území byl proveden ve čtyřech výpočtových bodech jež byly zvoleny před fasádami domů s největší pravděpodobností hlukového zatížení. Výška těchto bodů byla zvolena ve výšce odpovídající umístění nejvyšších a nejnižších pater zasažených domů, v místech před okny obytných interiérů. Výpočet byl proveden pro následující výpočtové body:

Výpočtový bod č.1. – zemědělská usedlost Na větráku

Výpočtový bod č.2. – rodinné domky v ulici Květná

Výpočtový bod č.3. – sídliště Letiště

Výpočtový bod č.4. – průmyslový objekt při severní hranici areálu

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A při umístění stavebních mechanismů ve výšce okolního terénu jsou uvedeny v následující tabulce:

Výp. bod	Výška (m)	$L_{A eq}(dB)$	Hyg. limit $L_{A eq}(dB)$
1	2,0	37,3	60
1	5,0	38,0	
2	2,0	50,3	
2	5,0	50,9	
3	2,0	45,9	
3	8,0	46,2	
4	2,0	20,8	
4	5,0	20,9	

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A při umístění stavebních mechanismů ve výšce koruny valu (cca 5 m) jsou uvedeny v následující tabulce:

Výp. bod	Výška (m)	$L_{A eq}(dB)$	Hyg. limit $L_{A eq}(dB)$
1	2,0	41,8	60
1	5,0	42,6	
2	2,0	53,7	
2	5,0	54,6	
3	2,0	49,2	
3	8,0	49,9	
4	2,0	20,6	
4	5,0	20,6	

Skrývka ornice a provádění zemních prací

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku A v zájmovém území byl proveden v šesti výpočtových bodech jež byly zvoleny před fasádami domů s největší pravděpodobností hlukového zatížení. Výška těchto bodů byla zvolena ve výšce odpovídající umístění nejvyšších a nejnižších pater zasažených domů, v místech před okny obytných interiérů. Rozmístění zdrojů hluku bylo provedeno do nejnepříznivějších míst z hlediska okolního šíření hluku. Výpočet byl proveden pro následující výpočtové body:

Výpočtový bod č.1. – zemědělská usedlost Na větráku

Výpočtový bod č.2. – rodinné domky v ulici Květná

Výpočtový bod č.3. – sídliště Letiště

Výpočtový bod č.4. - průmyslový objekt při severní hranici areálu

Výpočtový bod č.5. – rodinný domek na severním okraji obce Zahnašovice

Výpočtový bod č.6. - rodinný domek u silnice II/438 u železničního přejezdu v části Holešov Všetuly.

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A při umístění stavebních mechanismů ve výšce okolního terénu jsou uvedeny v následující tabulce:

Výp. bod	Výška (m)	$L_{A eq}(dB)$	Hyg. limit $L_{A eq}(dB)$
1	2,0	46,3	60
1	5,0	47,6	
2	2,0	47,1	
2	5,0	48,3	
3	2,0	46,8	
3	8,0	48,1	
4	2,0	44,4	
4	5,0	47,5	
5	2,0	48,1	
5	5,0	48,8	
6	2,0	46,3	
6	5,0	47,4	

Shrnutí

Z hodnot uvedených v tabulkách vyplývá, že vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A nepřekračují hodnoty hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru pro hluk ze stavební činnosti.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nejsou navržena ani žádná protihluková opatření. Podmínkou je ovšem dodržení ve výpočtu uvažované skutečnosti, že před započítáním veškerých stavebních prací, bude vybudován navrhovaný ochranný val, který ochrání před nepříznivými akustickými vlivy z výstavby a provozu areálu nejbližší obytné objekty v katastrálním území města Holešov (sídlíště Letiště, ulice Květná).

V rámci akustické studie nebyla hodnocena změna akustické situace na přilehlých komunikacích vyvolaná zvýšeným dopravním zatížením v průběhu výstavby. Největší zatížení lze očekávat ve fázi odvozu ornice a podorničí. V době vypracování oznámení nebylo známo konečné množství odvážené ornice a ani místa kam, bude ornice dopravována. Rovněž tak nebyl znám nutný časový harmonogram odvozu ornice. Pracovníci KHS Zlínského kraje dále vyžadují, aby pro vyhodnocení stávajícího stavu na dotčených komunikacích nebyly použity podklady o sčítání dopravy v roce 2000 + tzv. růstové koeficienty, ale aby stávající stav byl zjištěn autorizovaným měřením hluku ve stanovených profilech těchto komunikací. Vzhledem k metodice měření hluku nelze tato měření provádět v době zpracování tohoto oznámení. V souladu se závěry předběžného projednání záměru s pracovníky KHS Zlínského kraje je do souboru doporučených opatření zapracována podmínka, aby v rámci projektu pro územní řízení (na základě rozpracovaných podkladů stavební části záměru, časovém harmonogramu výstavby a předpokládaných směrech dopravy v období výstavby) byla zpracována akustická studie, hodnotící vliv hluku z dopravy ve fázi výstavby na souvisejících komunikacích. V rámci této studie bude provedeno i autorizované měření hluku na dotčených veřejných komunikacích. Součástí studie bude i případný návrh konkrétních protihlukových opatření.

Provoz

Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci v území vychází z hodnocení stacionárních, plošných a liniových zdrojů hluku, které jsou souhrnně uvedeny v kapitole B.3.4 tohoto oznámení a z modelu dopravní obslužnosti na veřejných komunikacích, který je uveden v kapitole B.2.4. oznámení. Hodnocení vlivu dále vychází z předpokladu, že v době plného provozu hodnoceného záměru bude zprovozněna rychlostní komunikace R49 minimálně v úseku Hulín – Fryšták, včetně kruhového objezdu na silnici II/ 490 (napojení východního vjezdu do areálu) a napojení silnice II/490 na R 49 pomocí MÚK Holešov. Tato podmínka je zapracována do návrhu opatření.

V rámci akustické studie byl vyhodnocen tzv. stávající stav, který reprezentuje stav v roce 2009 bez realizace záměru a předpokládá provoz na R49, a cílový stav, který vyhodnocuje stav v roce 2009 včetně realizace záměru a dále vliv provozu stacionárních, plošných a liniových zdrojů hluku záměru.

Posouzení vlivu automobilové dopravy

Výpočet je proveden pro denní a noční dobu a pro následujících 7 výpočtových bodů:

Výpočtový bod č.1. - rodinný domek u silnice II/438 u železničního přejezdu v části Holešov Všetuly.

Výpočtový bod č.2. - rodinný domek na severním okraji obce Zahnašovice.

Výpočtový bod č.3. – rodinný domek na severozápadním okraji obce Martinice

Výpočtový bod č.4. – rodinný domek na jižním okraji Holešova u silnice II/490

Výpočtový bod č.5. – rodinný domek na jižním okraji Holešova u silnice II/490

Výpočtový bod č.6. – rodinný domek na východním okraji obce Alexovice

Výpočtový bod č.7. – rodinný domek v Holešově Všetuly u silnice II/432

Výsledky výpočtu pro stávající a cílový stav a pro denní a noční dobu jsou shrnuty v tabulce:

Výp. bod	Výška (m)	Stávající stav L _{Aeq} (dB) den/noc	Cílový stav L _{Aeq} (dB)den/noc	Příspěvek záměru L _{Aeq} (dB) den/noc	Hyg. limit L _{A eq} (dB)
1	2,0	59,2/51,7	59,9/54,6	0,7/2,9	60/50
1	5,0	59,5/52,0	60,2/54,9	0,7/2,9	
2	2,0	46,5/40,9	46,7/41,6	0,2/0,7	
2	5,0	47,0/41,4	47,2/42,1	0,2/0,7	
3	2,0	47,6/40,6	48,7/44,2	1,1/3,6	
3	5,0	47,8/40,8	48,9/44,4	1,1/3,6	
4	2,0	65,4/58,0	65,6/59,2	0,2/1,2	
4	5,0	65,0/57,6	65,2/58,8	0,2/1,2	
5	2,0	63,6/56,3	63,9/57,4	0,3/1,1	
5	5,0	63,8/56,5	64,1/57,6	0,3/1,1	
6	2,0	51,2/45,7	51,5/46,3	0,3/0,6	
6	5,0	51,5/46,0	51,8/46,7	0,3/0,7	
7	2,0	57,4/50,4	57,7/51,5	0,3/1,1	
7	5,0	58,7/51,7	59,0/52,8	0,3/1,1	

Shrnutí

V referenční situaci, modelující stav v roce 2009 bez vlivu záměru dochází k překračování hygienických limitů (60 dB pro dne a 50 dB pro noc) zejména u bodů č.4 a č.5 (při silnici II/490 na okraji Holešova). Ve výpočtových bodech č.1 a č.7 (při silnici II/432 a II/438) jsou vypočtené hodnoty na hranici hygienického limitu. Ve výpočtových bodech č.2. č.3. a č.6. jsou plněny hygienické limity jak pro denní, tak i noční dobu.

Realizací záměru lze očekávat zhoršení akustické situace ve venkovním chráněném prostoru staveb situovaných podél komunikace II/438 (výpočtový bod č.1.) a to především v noční době, kdy nárůst může činit až 2,9 dB.

Ve výpočtových bodech č.2., č.4., č.5., č.6. a č.7. se rozdíl ekvivalentních hladin hluku akustického tlaku mezi variantami stávající a cílový stav pohybuje v rozmezí pásma nejistoty výsledků výpočtu ± 2 dB, tudíž není objektivně prokázáno zhoršení akustické situace.

Ve výpočtovém bodě č.3. lze očekávat zhoršení akustické situace ve venkovním chráněném prostoru staveb situovaných na okraji zástavby obce Martinice, a to především v nočním období, kdy nárůst může představovat až 3,6 dB. Hygienický limit však ani při tomto zhoršení akustické situace nebude překročen.

V případě realizace záměru doporučujeme vzhledem k nerealizovatelnosti protihlukové clony překontrolovat stav oken ve fasádách obytných prostor v objektech situovaných podél silnice II/438 u železničního přejezdu a zajistit jejich dotěsnění, nebo výměnu tak, aby byl plněn hygienický limit ve vnitřním chráněném prostoru (45/35 dB pro denní/noční dobu).

Posouzení stacionárních, plošných a liniových zdrojů hluku z provozu záměru

Výpočet je proveden pro denní a noční dobu a pro následujících 7 výpočtových bodů:

Výpočtový bod č.1. - rodinný domek u silnice II/438 u železničního přejezdu v části Holešov Všetuly.

Výpočtový bod č.2. - rodinný domek na severním okraji obce Zahnašovice.

Výpočtový bod č.3. – zemědělská usedlost Na větráku

Výpočtový bod č.4. – rodinný domek na jižním okraji Holešova ulice Květná

Výpočtový bod č.5. – sídliště Letiště

Výpočtový bod č.6. – průmyslový objekt při severní hranici areálu

Výpočtový bod č.7. – rodinný domek na západním okraji obce Alexovice

Výsledky výpočtu pro denní a noční dobu jsou shrnuty v tabulce:

Výp. bod	Výška (m)	L _{Aeq} (dB) den	L _{Aeq} (dB) noc	Hyg. limit L _{Aeq} (dB)
1	2,0	35,6	35,7	50/40
1	5,0	35,7	35,8	
2	2,0	40,2	40,1	
2	5,0	40,3	40,2	
3	2,0	30,2	30,1	
3	5,0	30,3	30,2	
4	2,0	32,6	32,5	
4	5,0	32,8	32,7	
5	2,0	36,5	36,6	
5	8,0	36,9	37,0	
6	2,0	40,5	40,6	
6	5,0	40,7	40,6	
7	2,0	27,5	37,6	
7	5,0	27,6	27,6	

Shrnutí

Provozem hodnoceného záměru nedojde k významnému ovlivnění akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v dotčené lokalitě. Ve výpočtových bodech č.1., č.3., č.4., č.5. a č.7. bude s rezervou plněn hygienický limit jak pro denní, tak i pro noční dobu.

Ve výpočtovém bodě č.2. se mohou ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybovat na hranici hygienického limitu pro noční dobu. hygienický limit je dle vypočtených hodnot překročen maximálně o 0,2 dB, čímž není objektivně prokázáno zhoršení akustické situace, a to i vzhledem ke skutečnosti, že výpočet je veden na straně bezpečnosti.

Provozní doba navrhované zkušební dráhy není na základě podkladů dostupných ve fázi zpracování oznámení časově omezena.

Jako protihlukové opatření je navržen již zmiňovaný ochranný val podél jihovýchodní části areálu závodu.

Na základě provedeného hodnocení doporučuje zpracovatelský tým oznámení následující opatření:

- ***V rámci zkušebního provozu provést kontrolní měření hluku u vybraných objektů obytné zástavby a na hranicích areálu. Výběr měřících bodů pro kontrolní měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví.***
- ***V projektu pro stavební řízení bude doložen orgánu ochrany veřejného zdraví seznam stacionárních zdrojů hluku provozovaných při provozu záměru, jejich rozmístění a akustické parametry. Pokud dojde k významnějším změnám oproti zadání do akustické studie zpracované v rámci oznámení, rozhodne o dalším postupu (zpracování nové akustické studie) příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.***

- ***V rámci projektu pro územní řízení (na základě rozpracovaných podkladů stavební části záměru, časovém harmonogramu výstavby a předpokládaných směrech dopravy v období výstavby) zpracovat akustickou studii hodnotící vliv hluku z dopravy na souvisejících komunikacích. V rámci této studie bude provedeno i autorizované měření hluku na dotčených veřejných komunikacích. Součástí studie bude i případný návrh konkrétních protihlukových opatření.***
- ***Zahájení stavebních prací je podmíněno realizací hrubé stavby ochranného valu o výšce cca 5 m. Val bude situován při severní hranici areálu závodu v části od stávajícího vjezdu na letiště až po východní okraj areálu závodu.***
- ***Při zahájení výstavby realizovat protihluková opatření (výměna oken) u objektů obytné zástavby u křižovatky silnic II/432 a II/438 v blízkosti železničního přejezdu v katastrálním území Všetuly.***

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.3 je zpracována dostatečně pro posouzení vlivů na životní prostředí. Pouze k problematice ochranného valu doplňujeme následující upřesňující opatření:

- ***Zahájení stavebních prací je podmíněno realizací hrubé stavby ochranného valu o výšce cca 5 m. Val bude situován při severní hranici areálu závodu v části od stávajícího vjezdu na letiště až po východní okraj areálu závodu. Tento val navrhnout se zohledněním funkce protihlukové a zároveň pro omezení světelného znečištění.***

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vzhledem k tomu, že celý areál závodu a převážná část katastrálního území Holešov se nachází ve vnějším ochranném pásmu 2. stupně jímacího území podzemních vod Holešov je nutné ve všech fázích přípravy, výstavby i následného provozu věnovat této skutečnosti maximální pozornost.

Výstavba

Na stávající ploše letiště je provozován meliorační systém, který odvádí srážkové vody do přilehlých melioračních příkopů, které následně ústí do vodoteče Mojena, nebo hlavního melioračního příkopu nazývaného Žabínek. Systém odvodu srážkových vod bude změněn, meliorační systém bude zrušen. Tím dojde i k úpravě toku melioračního příkopu Žabínek (zkrácení toku). Tyto úpravy bude nutné projednat v průběhu projektové přípravy s příslušným vodoprávním orgánem a se správcem vodoteče Žabínek – Zemědělská vodohospodářská správa, pracoviště Kroměříž.

Vodní zdroje Holešov a.s. zpracovali první část „Studie geologických poměrů území průmyslové zóny Holešov – historická rešerše“. V rámci této rešerše bylo zjištěno, že v archivu GEOFONDU se nachází 14 zpráv o geologickém zkoumání zájmového území. V rámci těchto prací bylo vybudováno cca 60 objektů geologické prozkoumanosti. Přehled o realizovaných vrtech je uveden v následující tabulce, jejich rozmístění je zřejmé z přílohy č. 10 tohoto oznámení.

Název objektu	Druh objektu	Hloubka (m)
HJ 7	HG	182,0

HV 1/7	HG	15,5
HV 1/8	HG	16,0
HV 1/9	HG	17,5
HV 1/10	HG	16,0
HV 1/12	HG	16,5
HV 1/13	HG	15,0
HV 4	HG	31,0
HV 5	HG	33,6
HV 6	HG	31,0
HV 7	HG	30,0
HV 7/1	HG	14,0
HV 7/2	HG	14,0
HV 7/3	HG	14,0
HV 7/4	HG	14,0
HV 7/9	HG	14,0
HV 7/10	HG	14,0
HV 7/11	HG	14,0
HV 7/12	HG	14,0
HV 7/13	HG	12,0
HV 7/14	HG	14,0
HV 7/15	HG	14,0
HV 10	HG	25,0
HV 10/1	HG	12,8
HV 10/2	HG	15,2
HV 10/3	HG	13,0
HV 10/5	HG	15,0
HV 10/6	HG	14,5
HV 10/8	HG	13,5
HV 10/11	HG	13,5
R 1	HG	15,0
R 2	HG	15,0
R 3	HG	15,0
R 4	HG	15,0
R 5	HG	15,0
R 6	HG	15,0
R 7	HG	15,0
V 1	IG	3,0
V 2	IG	3,0
V 3	IG	3,2
V 4	IG	3,0
V 13	IG	3,0
V 15	IG	3,0
V 17	IG	3,0
V 19	IG	3,0
V 21	IG	3,0
V 23	IG	3,0

V 26	IG	3,0
V 28	IG	3,0
V 30	IG	7,6
V 33	IG	7,6
V 35	IG	7,5
V 101	IG	8,0
V 102	IG	8,0
V 105	IG	8,0
V 108	IG	8,0
V 110	IG	6,0
V 113	IG	7,0
V 119	IG	4,0
V 120	IG	4,0
V 121	IG	4,0

Jak je z tabulky a z údajů o zdrojích podzemních vod zřejmé, prakticky veškeré hydrogeologické vrty (HG) zasahují do zvodně podzemních vod.

Z podkladů poskytnutých VaK Kroměříž a z výsledků jednání s pracovníky VaK však vyplývá, že tento seznam je nepřesný. Na straně jedné se v území vyskytují další vrty, které nejsou v rešerši podchyceny, na straně druhé, některé z uvedených vrtů již byly zrušeny. VaK Kroměříž využívá některé z výše uvedených vrtů pro odběry vzorků a monitoring podzemních vod.

V rámci přípravných prací bude proto nutné všechny tyto objekty fyzicky vytyčit, zjistit jejich stav a rozhodnout o jejich zrušení resp. ponechání.

Jižní částí letiště protéká vodoteč Mojena, která je na území letiště zatrubněna. Při zpracování konečného dispozičního řešení bude třeba zvážit, zda bude ponecháno zatrubnění, nebo zda bude tok v tomto úseku opět otevřený.

Do západní části areálu zasahuje částečně vnitřní ochranné pásmo 2. stupně zdroje podzemních vod Holešov – Všetuly. Před zahájením výstavby musí být toto pásmo vytyčeno. Ve vytyčeném ochranném pásmu bude zakázána jakákoliv činnost, včetně dopravy a skladování materiálů. Stejná podmínka bude platit i pro fázi provozu.

V rámci výstavby nebudou realizovány výškové stavby a lze proto předpokládat, že při zakládání staveb nedojde ke kontaktu s hladinou podzemní vody.

Vlastní proces výstavby pak nepředstavuje významnější riziko kontaminace podzemních a povrchových vod za předpokladu, že budou striktně dodržovány stanovené zásady a pracovní postupy při nakládání s látkami nebezpečnými vodám. Před zahájením výstavby bude vypracován a příslušným orgánům předložen ke schválení „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi výstavby“ dle § 39 zákona o vodách. Na staveništi bude trvale dostatek sanačních prostředků pro provedení okamžitého zásahu v případě havarijních úniků látek škodlivých vodám (zejména pohonné hmoty a oleje). Plnění motorové nafty do stavebních mechanismů bude prováděno ve vyhrazeném a zabezpečeném prostoru, stejně tak bude prováděno i skladování těchto látek. Zpracovatelský tým oznámí doporučení pro tuto činnost využít některý ze stávajících objektů letiště, který byl určen k podobným účelům.

Provoz

Vliv na charakter odvodnění oblasti

Realizací předloženého záměru dojde k významnému ovlivnění odvodnění oblasti. Stávající meliorační systém odvodnění zelených ploch bude zrušen a v rámci výstavby bude

realizováno cca 160 ha zastavěných nebo zpevněných ploch a zpevněných komunikací. Podrobněji je tato problematika uvedena v další části této kapitoly „srážkové vody“.

Změna hydrogeologických charakteristik

Výstavba ani provoz posuzovaného záměru nebude mít prokazatelný vliv na hladinu podzemních vod, vzhledem k tomu, že záměr v zásadě nevyžaduje žádné rozsáhlejší zemní práce, které by mohly ovlivnit hydrogeologické souvislosti zájmového území.

Odvádění a jakost jednotlivých druhů odpadních vod

Splaškové vody

Splaškové vody budou odváděny v rámci areálu oddílnou kanalizací do revizní šachty, ze které budou čerpány do jednotné veřejné kanalizační sítě města Holešov, která je zakončena ČOV. Odpadní vody z kuchyně budou do kanalizace splaškových vod napojeny přes odlučovač tuků. Kvalita splaškových vod se předpokládá na běžné úrovni městských splaškových vod. Dle sdělení provozovatele ČOV bude kapacita ČOV postačující.

Technologické odpadní vody

Jak již bylo uvedeno v předchozích částech oznámení, budou technologické odpadní vody rozděleny do dvou skupin podle stupně znečištění. Rozhodujícím kritériem jak pro toto rozdělení, tak i pro návrh vnitropodnikové čistírny odpadních technologických vod jsou závazné ukazatele znečištění, stanovené Kanalizačním řádem města Holešov. Přehled těchto ukazatelů a maximálně povoleného znečištění vypouštěných odpadních vod do kanalizace města Holešov je uveden v následující tabulce:

Ukazatel	Symbol	Koncentrační limit v mg/l
Reakce vody	pH	6,0-9,0
Teplota	T	max. 40 °C
Biochemická spotřeba kyslíku	BSK ₅	400
Chemická spotřeba kyslíku	CHSK	800
Nerozpuštěné látky	NL	700
Dusík amoniakální	N-NH ₄	45
Dusík celkový	N _{celkový}	70
Fosfor celkový	P _{celkový}	15
Rozpuštěné anorganické soli	RAS	1200
Kyanidy celkové	CN _{celkový}	0,2
Nepolární extrahovatelné látky	NEL	10
Extrahovatelné látky	EL	75
Fenoly jednosytné	FN I	10
Tenzidy anioaktivní	PAL-A	10
Rtuť	Hg	0,05
Měď	Cu	0,2
Nikl	Ni	0,1
Chrom celkový	Cr _{celkový}	0,3
Olovo	Pb	0,1
Arzen	As	0,1
Zinek	Zn	0,5

Kadmium	Cd	0,1
AOX	AOX	0,05

Technologie a strojní zařízení čistírny technologických odpadních vod musí být navrženo tak, aby dosahované ukazatele znečištění předčištěné odpadní vody na výstupu z čistírny byly s rezervou a trvale nižší než výše uvedené koncentrační limity.

Přestože v době zpracování oznámení nebyla oznamovatelem předána kompletní bilance a zvláště pak stupeň znečištění jednotlivých druhů odpadních technologických vod, lze předpokládat, že plnění těchto ukazatelů znečištění na výstupu z čistírny je technicky dosažitelné. Obdobné složení odpadních vod produkuje většina strojírenských závodů, ve kterých se provádí povrchové úpravy.

Předčištěné technologické odpadní vody a ostatní technologické vody, které nevyžadují předčištění, budou vypouštěny do revizní šachty, ze které budou čerpány do jednotné veřejné kanalizace města Holešov zakončené ČOV.

Dle sdělení pracovníků VaK Kroměříž se připravuje rekonstrukce a modernizace ČOV Holešov tak, aby byla schopna plnit limitní hodnoty znečištění i pro další období a to i při předpokládaném navýšení odpadních vod z průmyslové zóny.

Srážkové vody

Výstavbou hodnoceného záměru dochází k významné změně v bilanci odtokových poměrů ze zájmového území a ke změně vodoteče Žabínek, která v převážné míře tyto srážkové vody odvádí.

Stávající meliorační systém a s tím spojený odvod srážkových vod do vodotečí Mojena a Žabínek bude zrušen. Veškeré srážkové vody ze zastavěných a zpevněných ploch a komunikací budou odváděny do vodoteče Mojena. Správcem tohoto toku je Zemědělská vodohospodářská správa – pracoviště Kroměříž.

V areálu závodu bude vybudována oddílná kanalizace srážkových vod. Srážkové vody ze zpevněných ploch a komunikací, kde nelze vyloučit občasně úniky ropných látek z pohybů motorových vozidel a manipulační techniky budou do této kanalizace napojeny přes odlučovače ropných látek. Odlučovače ropných látek budou vybaveny sorpčním dílem tak, aby na výstupu předčištěné vody z odlučovače bylo trvale dosahováno koncentrace NEL do 0,2 mg/l. Odlučovače budou vybaveny proti vyplavení v době přívalových dešťů. V době zpracování tohoto oznámení je uvažována i druhá varianta předčištění srážkových vod, a to zařazení odlučovače až za retenční nádrž. V tomto případě by přes odlučovač protékaly veškeré srážkové vody.

Dle sdělení pracovníků Zemědělské vodohospodářské správy, pracoviště Kroměříž pro vodoteč Mojena není stanoveno záplavové území. V povodí Mojeny docházelo a dochází k vylití z břehů pouze v malém rozsahu a tyto stavy nezpůsobují významnější škody. Pro regulaci průtoku v Mojeně byla na jejím toku v Přílepech vybudována retenční nádrž, která příznivě ovlivňuje průtok ve vodoteči v období přívalových nebo dlouhodobých dešťů.

Další retenční nádrž, která bude napojena na vodoteč Mojena v těsné blízkosti hodnoceného území, má být realizována v rámci výstavby rychlostní komunikace R49. Tato retenční nádrž by měla akumulovat přívalové deště z této rychlostní komunikace v okolí mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Holešov a dle sdělení projektanta této části R 49 (Pragoprojekt České Budějovice) je projektovaná, využitelná kapacita této retenční nádrže 2550 m³.

Vzhledem k vyčíslenému objemu srážkových vod z areálu závodu v době přívalových dešťů a k reálným maximálním průtokům v Mojeně je nezbytné vybudovat v areálu závodu retenční nádrž a srážkové vody vypouštět do recipientu řízeně a s časovým zpožděním. Jak je uvedeno v kapitole B. III.2. oznámení, dojde v areálu závodu v období přívalového deště s intenzitou 167 l/s.ha ke vzniku srážkových vod ve výši cca 25 m³/s a akumulace 15 minutového přívalového deště vyžaduje volnou kapacitu retenční nádrže okolo 23 000 m³. Konečnou kapacitu retenční nádrže je třeba v dalších stupních projektové přípravy upřesnit na základě

skutečné velikosti zastavěných a zpevněných ploch a zároveň projednat se správcem toku i podmínky řízeného odtoku srážkových vod z retenční nádrže, a to v návaznosti na odtokové poměry v recipientu a ve vztahu k retenční nádrži Přílepy a k retenční nádrži budované v rámci R49.

Stanovení místa výústního objektu srážkových vod do vodoteče Mojena a konkrétní provedení tohoto vodohospodářského díla bude provedeno v projektu pro územní řízení. Vzhledem k tomu, že se jedná o zásah do významného krajinného prvku ze zákona, je třeba projednání výústního objektu i s dotčeným orgánem ochrany přírody a krajiny. Soubor doporučení zpracovatelů oznámení pro odvádění srážkových vod je uveden v závěru této kapitoly.

Ochrana podzemních a povrchových vod

Vzhledem k tomu, že jak výstavba tak i provoz hodnoceného záměru budou situovány do území vnějšího ochranného pásma 2. stupně podzemních vod, je třeba věnovat ochraně podzemních vod maximální pozornost a jednotlivé objekty a činnosti zabezpečit tak, aby vliv případných havarijních úniků látek škodlivých vodám byl minimalizován a v žádném případě neohrozil kvalitu podzemních vod.

Veškeré zásobníky ve kterých budou skladovány látky nebezpečné vodám budou umístěny v nepropustných, bezodtokových jímkách odpovídajícího objemu, nebo budou navrženy jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.

Veškeré ostatní přepravní obaly s látkami nebezpečnými vodám budou skladovány pouze ve vyznačených skladových prostorách, které budou zabezpečeny proti úniku nebezpečných látek mimo tyto skladové prostory. Obdobně budou zabezpečeny i prostory ve kterých budou shromažďovány odpady v kategorii „nebezpečný odpad“.

Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi provozu“ dle § 39 zákona o vodách, který bude schválen příslušným vodoprávním úřadem. V rámci tohoto plánu budou, kromě jiného, vytipovány všechny možné scénáře havarijních úniků látek škodlivých vodám a stanoveny jednoznačné postupy při jejich odstraňování. Plán bude obsahovat i minimální rozsah zásahových prostředků a místa jejich rozmístění.

Veškerý pohyb motorových vozidel a manipulační techniky bude probíhat pouze po zpevněných komunikacích a zpevněných plochách, které budou odvodněny přes odlučovače ropných látek. Zajíždění těchto vozidel na nezpevněné plochy bude provozním řádem přísně zakázáno. V zimních měsících bude preferován mechanický úklid sněhu, používání solí bude minimalizováno.

Pro minimalizaci negativních vlivů výstavby a provozu na povrchové a podzemní vody jsou zpracovatelským týmem oznámení navrhována následující opatření:

- ***Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.***
- ***Na staveništi bude trvale dostatek zásahových prostředků pro provedení okamžitého zásahu v případě havarijního úniku látek nebezpečných vodám.***
- ***V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.***
- ***Před zahájením výstavby bude vypracován a předložen ke schválení „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi výstavby“. Všichni pracovníci výstavby budou s tímto plánem prokazatelně seznámeni.***
- ***V rámci přípravných prací bude projednáno s příslušným vodoprávním úřadem***

a Zemědělskou vodohospodářskou správou Kroměříž zrušení melioračního systému a úprava toku Žabínek.

- **V rámci přípravných prací bude na území areálu vytyčeno vnitřní ochranné pásmo 2. stupně podzemního zdroje Holešov - Všetuly. V tomto pásmu bude jak ve fázi výstavby, tak i provozu zakázána jakákoliv činnost, včetně dopravy a skladování materiálů.**
- **V rámci přípravných prací bude provedena inventarizace a vytyčení všech vrtů nacházejících se v areálu staveniště. Po konzultaci s VaK Kroměříž a příslušným vodoprávním orgánem bude stanoven další postup jejich zrušení resp. ponechání. Dále činné vrty musí být respektovány při návrhu dispozičního řešení areálu.**
- **Odpadní vody z kuchyně budou do kanalizace splaškových vod napojeny přes odlučovač tuků.**
- **Srážkové vody ze zpevněných ploch a komunikací, kde nelze vyloučit občasné úniky ropných látek, budou do kanalizace napojeny přes odlučovače ropných látek. Odlučovače ropných látek budou vybaveny sorpčním dílem tak, aby na výstupu předčištěné vody z odlučovače bylo trvale dosahováno koncentrace NEL do 0,2 mg/l. Odlučovače budou vybaveny proti vyplavení v době přívalových dešťů.**
- **Čistírna technologických odpadních vod bude navržena tak, aby kvalita předčištěné odpadní vody na výstupu z čistírny odpovídala hodnotám ukazatelů znečištění odpadních vod stanovených Kanalizačním řádem města Holešov.**
- **Srážkové vody z areálu závodu budou do vodoteče Mojena vypouštěny řízeně přes retenční nádrž. Kapacita retenční nádrže bude projednána a odsouhlasena správcem toku.**
- **V rámci projektu pro územní řízení bude vypracován hydrotechnický výpočet, ve kterém budou posouzeny odtokové poměry dotčené části toku Mojeny a vyhodnocen vliv Záhlinických rybníků.**
- **V rámci projektové přípravy bude provedeno posouzení stávajících říčních objektů na vodoteči Mojena v úseku za výústním objektem závodu z hlediska odvodu přívalových dešťů.**
- **Do doby zahájení provozu retenční nádrže bude provedeno dočištění koryta Mojeny dle dispozic správce toku.**
- **Zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám budou umístěny v nepropustných, bezodtokových jímkách odpovídajícího objemu, nebo budou navrženy jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.**
- **Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi provozu“.**
- **Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby atesty nepropustnosti všech vybudovaných záchytných a havarijních jímek.**
- **V zimních měsících bude preferován mechanický úklid sněhu, používání solí bude minimalizováno.**

- **Řešení výustního objektu srážkových vod do vodoteče Mojena bude projednáno s příslušným vodoprávním orgánem a orgánem ochrany přírody a krajiny**

Při respektování výše uvedených opatření lze hodnotit vlivy záměru na vody jako středně významné a to jak z hlediska významnosti, tak i velikosti.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.1.5 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí. Rozsah je nadstandardní a relativně dobře popisuje pravděpodobné vlivy na vody.

D.1.5 Vlivy na půdu

Vlivy na rozsah a způsob užívání půdy

Automobilový závod se bude rozkládat na ploše cca 246 ha. Převážná část této plochy je vedena v kategorii „ostatní plocha“. V této kategorii jsou zařazeny téměř veškeré plochy bývalého letiště. Zbývající část ploch je v převážné míře zemědělská půda.

Definitivní upřesnění celkové rozlohy areálu bude provedeno v projektu pro územní řízení. Následně bude upřesněn i výpis z katastru nemovitostí. Tím bude možno i stanovit skutečné podíly jednotlivých ploch v areálu.

Na základě podkladů dostupných v době zpracování oznámení (předběžný návrh dispozičního řešení areálu a výpis z katastru nemovitostí, zahrnující 284 ha pozemků) lze předpokládat nutný zábor ZPF v rozsahu cca 75 ha.

Z uvedeného výpisu z katastru nemovitostí je zřejmé, že veškeré pozemky vedené jako „orná půda“ jsou z hlediska kvality vedeny pod kódem BPEJ 3.02.00 a 3.03.00. Podle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR č.j. OOLP/1067/96 ze dne 1.10.1996 jsou uvedené pozemky v první třídě ochrany zemědělské půdy. Jedná se o bonitně nejcennější půdy klimatického regionu, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to zejména na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

Na straně druhé, je záměr situován do území, které bylo příslušným úřadem vyhlášeno jako průmyslová zóna a jako průmyslová zóna je i vedeno v územním plánu města Holešova. První část průmyslové zóny o rozloze cca 140 ha je v souladu se schváleným územním plánem města Holešov, následné rozšíření průmyslové zóny na celkovou plochu cca 321 ha je z hlediska územního plánování předmětem změny územního plánu a v době zpracování tohoto oznámení bylo dokončeno schválení zadání změny územního plánu.

Realizace záměru představuje významný zásah do organizace a využívání kvalitních zemědělských půd. Z hlediska vlivů záměru na vlastní využití půdy v dotčeném území je nutno tento vliv hodnotit jako významný negativní vliv, v kontextu s územním plánem města Holešov jako vliv akceptovatelný.

V souladu se zásadami pro odnímání zemědělské půdy a zásadami pro nakládání s ornici doporučuje zpracovatelský tým oznámení následující opatření:

- **Před zahájením výstavby zajistit skrývku ornice a podorničí. Hloubku skrývky stanoví příslušný orgán ochrany ZPF na základě podrobného pedologického průzkumu. Při následném nakládání s ornici a podorničím bude postupováno dle pokynů orgánů ochrany ZPF.**
- **V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a následně jednoznačně stanovit rozsah skrývky na pozemcích, které**

- nejsou evidovány jako ZPF (travnaté ostatní plochy letiště).**
- **Na základě upřesnění rozsahu a hloubky skrývky a určení míst odvozu ornice zpracovat v rámci projektu pro územní řízení časový harmonogram odvozu ornice.**
 - **V rámci projektu pro územní řízení připravit podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur na základě konečného dispozičního řešení a hranic areálu závodu.**

Z hlediska rozsahu záboru a kvality ZPF představuje záměr významný negativní vliv, následné vlivy výstavby a provozu záměru na půdu lze označit za málo významné.

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

S ohledem na rovinnost zájmového území nebude výstavba závodu znamenat žádné výraznější změny v topografii území, s výjimkou mírného vyrovnání pláně na základovou spáru jednotlivých objektů posuzovaného záměru (zejména v JZ části území). Záměr nebude znamenat iniciaci erozních jevů vodní eroze s ohledem na nulový erozní potenciál území, zástavba orné půdy ve svém důsledku omezí vznik větrné eroze.

Vlivy v důsledku nakládání s odpady

Výstavba

Z hlediska nebezpečných odpadů bude v rámci výstavby a provozu pouze prováděno jejich shromažďování tj. dočasné uložení na místech k tomu určených a zabezpečených po dobu nezbytně nutnou. Specifikace množství a jednotlivých druhů odpadů v průběhu výstavby bude provedena v rámci zpracování prováděcích projektů, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Za dodržování předpisů pro nakládání s odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, včetně vyhovujícího způsobu využití, resp. odstranění, odpovídá dodavatel stavby. Tato povinnost by měla být zapracována do smlouvy o provedení prací s hlavním dodavatelem stavby. Množství všech odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit.

Zvýšenou pozornost bude třeba věnovat demolici objektů, ve kterých bylo nakládáno s pohonnými hmotami, nebo jinými látkami nebezpečnými vodám (sklady a výdejny PHM, dílny údržby apod.). Před zahájením demolice bude třeba odebrat reprezentativní vzorky (zejména z betonu podlah) těchto objektů a provést vyhodnocení nebezpečných vlastností. Se vzniklým stavebním odpadem nakládat v souladu s výsledky analýz.

Z hlediska problematiky odpadů ve fázi výstavby je nezbytné požadovat, aby byly respektovány následující opatření:

- **V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.**
- **Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence.**
- **Investor předloží ke kolaudaci stavby specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby, včetně způsobu jejich využití či odstranění.**
- **Před zahájením demolice objektů, ve kterých bylo nakládáno s látkami**

nebezpečnými vodám (zejména ropné látky) provést reprezentativní odběry vzorků materiálů podlah a provést vyhodnocení nebezpečných vlastností. Se vzniklým stavebním odpadem nakládat podle výsledků analýz.

Provoz

Předpokládané druhy a množství jednotlivých odpadů z etapy provozu jsou souhrnně uvedeny v předcházející části předkládaného oznámení.

V rámci provozu závodu nebudou v areálu ukládány odpady ve smyslu zákona o odpadech a nebude ani provozováno zařízení k využívání nebo odstraňování odpadů. Bude prováděno pouze třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů na místech k tomu určených a to po dobu nezbytně nutnou a jejich následné předávání oprávněným firmám na základě uzavřených smluvních vztahů.

V rámci projektu pro stavební řízení budou stanoveny prostory pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů a tyto prostory budou zabezpečeny v souladu se zákonem o odpadech a zákonem o vodách.

Před zahájením zkušebního provozu požádá provozovatel Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady a předloží návrh provozního řádu skladu nebezpečných odpadů.

Zpracovatelský tým oznámení doporučuje následující opatření:

- ***V projektu pro stavební řízení vyznačit prostory pro shromažďování odpadů a látek škodlivých vodám; tyto prostory budou zabezpečeny v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství***
- ***Investor předloží ke kolaudaci stavby souhlas Krajského úřadu Zlínského kraje k nakládání s nebezpečnými odpady a provozní řád skladu nebezpečných odpadů***
- ***Investor bude předávat odpady k využití nebo odstranění pouze subjektům oprávněným k této činnosti a na základě smluvního vztahu.***

Vliv lze z hlediska velikosti označit za malý, z hlediska významnosti za málo významný.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.5 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizace záměru nenarušuje žádné ložisko nerostných surovin ani dobývací prostor. K ovlivnění horninového prostředí nedojde. Vliv lze označit za nulový.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.6 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.1.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na faunu

Záměr neznamená výraznější ohrožení populací zvláště chráněných nebo regionálně vzácných druhů živočichů, včetně jejich reprodukčních prostor; jde vesměs o novostavbu na většinově antropogenně podmíněných stanovištích. Byl prokázán výskyt ohrožené koroptve polní, jejíž hnízdění nelze v zájmovém území zcela vyloučit a je proto potřebné v případě realizace této okolnosti přizpůsobit období skrývek, do zájmového území zalétá za potravou čáp bílý a kavka obecná. Výskyt čmeláků je nutno přímo na vlastním staveništi pokládat za minoritní a sporadický, těžiště ploch pro zakládání hnízd je možno předpokládat v přechodových ekotonech lemů polí, případně v ekotonech podél porostu kolem lesíka nebo v návaznosti na břehy Mojeny.

Vzhledem k rozsahu změn v území (skrývky a příprava území na cca 250 ha), dojde k trvalé změně stanovišť pro řadu živočišných druhů, jejichž výskyt byl popsán v příslušné části popisů v rámci oddílu C.2 předkládaného oznámení.

Z biologického hlediska je nutno v rámci posuzovaného území pokládat za hodnotnější pouze spontánně zarůstající plochy podél Mojeny a lesní remízky V a JV od letiště.

S ohledem zatím jen na rámcové vymezení logistiky areálu a způsobu zastavění je v rámci posouzení vycházeno z předpokladu, že dojde k plošnému odstranění všech stávajících ploch s dřevinnou vegetací a fragmentů hodnotnějších ekosystémů v rámci celého areálu.

V kontextu zjištěných (ověřených) trvalejších výskytů zvláště chráněných druhů živočichů je možno předpokládat především následující ovlivnění populací nebo podmínek pro jejich přežívání v zájmovém území:

Silně ohrožené druhy

Kavka obecná (*Corvus monedula*)

Záměr znamená omezení potravní niky druhu, poněvadž loviště v zájmovém území bude z větší části zastavěno. V objektech k demolici (objekty areálu provozního zázemí letiště) není hnízdění pravděpodobné, takže zřejmě nedojde k zásahu do reprodukčních podmínek druhu.

Ohrožené druhy

Čáp bílý (*Ciconia ciconia*)

Omezení potravní niky, jinak bez patrného vlivu, na rušených objektech není dokládáno žádné hnízdiště.

Koroptev polní (*Perdix perdix*)

S ohledem na charakter lokality nelze vyloučit i hnízdění druhu v zájmovém území, skrývky v hnízdním období je nutno pokládat za nepříznivý a významný vliv na populaci druhu.

Čmelák polní (*Bombus agrorum*), čmelák zemní (*Bombus terrestris*)

S ohledem na relativní hojnost zjištěných druhů regionální populace čmeláků nebude záměrem dotčena. Vzhledem k tomu, že zábor plochy představuje značně rozsáhlé území, je pravděpodobné, že v lokálním měřítku se výstavba může dotknout místní populace čmeláků. Negativní vliv je možno spatřovat jednak v úbytku potenciálních hnízdišť pro čmeláky a jednak v úbytku potravních zdrojů. Při provádění ozelenění areálu by bylo vhodné dát prostor právě těmto nektarofágním druhům a to jednak výsadbou kvetoucích lučních druhů rostlin a v rámci řešení ochranného valu pak uplatnit i tvorbu náhradních biotopů charakteru xerofytních lad.

Přímé vlivy na faunu zájmového území, v souvislosti s realizací záměru, lze stručně shrnout v následujících bodech:

- Realizací stavby v průběhu jarních měsíců by potenciálně došlo k rušení hnízdících ptáků a zničení hnízd se snůškami či mláďaty, týká se zejména druhů hnízdících na zemi (skřivan, strnad, koroptev aj.), dále dojde ke snížení hustoty drobných hlodavců a epigeických forem a skupin hmyzu.
- Patrným aspektem je především likvidace porostů dřevin v zájmovém území s dopadem na hustotu v porostech hnízdících ptáků a na populaci fytofágního hmyzu, jde zejména o dopad likvidace porostů kolem Mojeny a případná likvidace remízu V – JV od křížení stávajících letištních drah.
- Realizace přípravných prací před zahájením stavby a vlastní stavba s sebou přinese dlouhodobý a nevratný zásah do VKP, které se nachází v prostoru průmyslové zóny Holešov, poněvadž v lokálním měřítku tak dojde k dalšímu zjednodušení biologické rozmanitosti diverzity v tomto prostoru.
- S uvedením závodu do provozu bude spojeno environmentální zatížení, které vyplývá zejména ze zvýšení dopravního zatížení blízkého i vzdálenějšího okolí. Tyto jevy mohou mít nepříznivý, méně významný až patrný vliv na strukturu společenstev a migrační propustnost krajiny pro organismy.

V případě, že stávající lesík v JV části průmyslové zóny bude součástí areálu automobilového závodu je požadováno jeho zachování. V případě odstranění těchto porostů by bylo nutno předpokládat nepříznivé vlivy na populace drobných pěvců, hnízdících v uvedených porostech. Výstavba areálu dále jinak znamená pouze prostorové omezení loviště některých druhů ptáků.

Jak je několikrát zmíněno, jde o náhradu převážně polních kultur a trvalých travních porostů mimo ZPF stavebními objekty, manipulačními plochami a komunikacemi. V tomto kontextu lze předpokládat pouze místní dotčení populací drobných hlodavců a epigeického hmyzu v místě výstavby, nelze vyloučit dotčení hnízdních prostorů skřivana, strnada, koroptví, což lze pokládat za mírně nepříznivý vliv na místní populaci.

Vlivy vlastní výstavby na populace živočišných druhů je tedy možno pokládat za málo významné až nevýznamné, za předpokladu zachování některých porostů dřevin při hranici zájmového území. Populace žádného z uvedených zvláště chráněných nebo zájmových druhů nebude v regionálním měřítku plánovaným záměrem výstavby významně ohrožena. Nepříznivost vlivu může být však zvýšena nevhodným načasováním přípravy území a kácení dřevin. Stavební práce, při kterých bude zásadně dotčeno stávající přírodní prostředí, je potřeba realizovat prioritně mimo období reprodukce většiny živočišných druhů, tj. mimo hnízdní období (IV-VII). K potenciální realizaci terénních prací v hnízdním období se bude muset vyjádřit ornitolog na základě aktuálních šetření. Obdobně je třeba respektovat průběh vegetační sezóny s ohledem na sanaci dřevin. Vhodným termínem pro započetí přípravných prací je období 1.9. až 31.3. (resp. polovina března – dle aktuálního vývoje počasí). Časové omezení přípravných prací se týká především zásahů do dřevinných a lesních porostů, resp. půdního krytu. Pokud budou práce na sanaci vzrostlé vegetace ukončeny do konce března, není potřeba přijímat omezení související s výstavbou. Zmírňující a kompenzační opatření jsou navržena v závěru kapitoly.

Na základě výše uvedeného rozboru pokládají zpracovatelé oznámení za potřebné doporučit následující opatření:

- **Realizaci přípravy území a kácení dřevin navrhnout do mimoreprodukčního období z důvodu snížení dopadů na populace zjištěných druhů živočichů, zejména na druhy vázané reprodukci na terén (na zemi hnízdící druhy ptáků) nebo na porosty dřevin (většina pěvců) a na venkovská stavení (někteří ptáci).**
- **Pokud z jakýchkoli důvodů nebude reálné naplnit podmínky ohledně časové**

vhodnosti přípravy území, zajistit aplikaci všech opatření, která mohou napomoci ke snížení případných nepříznivých vlivů nevhodně načasovaných zemních prací a kácení dřevin:

- **otázky termínování a strukturování stavebních /terénních/ prací, v návaznosti na logistiku přípravy území**
- **přímá součinnost s experty při organizaci terénních prací,**
- **kompenzační opatření včetně tvorby náhradních biotopů**
- **tyto zásady podrobně rozpracovat v POV stavby a předem projednat s příslušnými orgány ochrany přírody**

V rámci dalších možností ohledně snížení vlivů na faunu pokládají zpracovatelé oznámení za potřebné věnovat pozornost následujícím zásadám a doporučením:

- **Přizpůsobit dispoziční řešení areálu tak, aby mohl být v plném rozsahu zachován lesík v JV části prostoru letiště (pokud bude součástí areálu) a navazující ochranné pásmo.**
- **V rámci návrhu retenční nádrže řešit její přírodě blízké pojetí, které umožní vznik litorálních pásem; v rámci provozu retenční nádrže, s ohledem na ochranu obojživelníků, vyloučit rybí obsádku.**
- **V rámci návrhu na biologickou rekultivaci ochranného valu zajistit stanovištní rozmanitost tím, že budou vytvořeny podmínky pro vznik náhradních biotopů v celé škále stanovišť: od souvislých porostů dřevin přes rozvolněné enklávy, neosázené enklávy se zapojením vysychavých stanovišť a kamenných polí.**
- **V rámci biologické rekultivace zajistit uplatnění travních směsí s vyšším podílem kvetoucích rostlin, do druhové skladby dřevin pro sadové úpravy a vnější ozelenění uplatnit i kvetoucí domácí druhy keřů.**

Vlivy na floru

Záměr je realizován částečně na zemědělské půdě, využívané jako pole, jen okrajově jde o dotčení ruderalizovaných lad; dále jsou dotčeny plochy kosených travních porostů (letištní dráhy s okolím) a plochy sadových úprav v návaznosti na provozní zázemí holešovského letiště. Jsou tak dotčeny většinou plochy, které se nenacházejí v přírodě blízkém stavu (pole, postagrální lada v iniciačních fázích sukcesního vývoje, intenzivní kosené travní porosty). Jsou dotčeny jen běžné druhy rostlin – polní plevely nebo ruderální rostliny, které se vyskytují zcela běžně na řadě okolních stanovišť. Nedochozí tedy k ohrožení populací těchto druhů, zvláště chráněné nebo regionálně vzácné druhy rostlin se na ploše výstavby prakticky nenacházejí. Vlivy na floru je tudíž možno pokládat za nevýznamné.

Posuzovaný záměr podle návrhu umístění vyžaduje kácení mimolesních porostů dřevin s tím, že nejzávažnější interakce je nutno očekávat zejména v následujících prostorech a lokalitách s tím, že níže uvedené porosty budou bezvýhradně odstraněny s ohledem na navrhovanou logistiku areálu a rozsah skrývek:

- Likvidace porostů kolem stávající zástavby v provozním zázemí letiště Holešov, navrhované k demolicí v půdorysu navrhovaného zájmového území výstavby. Jde o zásah, který znamená likvidaci místně významných porostů dřevin na cca 8 plochách v prostoru provozního zázemí letiště, zejména o likvidaci prostoru v centrální části letištního areálu s několika skupinami cennějších stromů (první desítky ex.), stromořadí

javorů podél východní komunikace a stromořadí habrů u příjezdové komunikace od brány (celkem první desítky ex.) a likvidace liniové výsadby jehličnanů na severozápadě areálu. I když v kontextu plošného rozsahu zájmového území jde o relativně nízký počet, s ohledem na charakter a význam porostů je nutno vliv hodnotit jako nepříznivý a patrný.

- Likvidace doprovodných porostů podél vodotečí, týká se zejména vegetačního doprovodu Mojeny (olše, vrby, javory, keře šípek, hlohy, trnka, svídy, brslen, jíva aj.), jde o zásah do funkčně různorodých porostů – od nespojitých a funkčně nevýznamných porostů až po místní spojitě linie stromů s podrostem keřů, v počtu vyšších desítek mladších jedinců a náletových stromů a první stovky m² keřové a náletové vegetace. Částečně je dotčena severní část liniového porostu vrby, bezů podél melioračního kanálu severozápadně od Zahnašovic, v počtu prvních desítek stromů a prvních stovek m² náletových dřevin.
- Ostrovní prvky mimolesních porostů dřevin nejsou dotčeny, pokud zůstane zachován lesík JV od křížení letištních drah. Jinak by šlo o případnou likvidaci krajinně významného ostrovního prvku dřevinné vegetace.

Požadavek na zachování stávajících porostů dřevin a řešení sadových úprav vyplývá i z výstupů následného hodnocení vlivů na krajinný ráz, není tedy kompenzační kácení dřevin.

Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navrhována následující opatření:

- ***V rámci dalších stupňů projektové dokumentace prověřit možnost zachování částí porostů sadovnický řešených ploch v dnešním areálu provozního zázemí letiště a ponechané porosty začlenit v rámci rozvržení ploch areálu závodu.***
- ***Minimalizovat zásahy do doprovodných porostů Mojeny.***

Vlivy na ekosystémy

Poněvadž dochází ke změně habitatu výstavbou a zpevněním ploch na rostlém terénu ve vazbě na skrývky rostlinného pokryvu, lze dovodit nepříznivost přímých vlivů na ekosystémy prostoru staveniště a nejbližšího okolí staveniště s ohledem na rozsah skrývek a rozsah zpevnění. Jak bylo několikrát zmíněno, jde o výstavbu na zorněných pozemcích, intenzivních málodruhových kosených travních porostech, mimo dosah druhově rozmanitějších trvalých travních porostů. Podle povahy zájmů obecné ochrany přírody lze míru velikosti a významnosti vlivů odhadovat následovně:

a) vlivy na prvky ÚSES

Z hodnocení části oznámení, týkající se územního systému ekologické stability krajiny vyplývá, že záměr vlastní výstavby se nedotýká žádného stávajícího ani navrhovaného skladebného prvku ÚSES, ani žádného kosterního prvku ekologické stability krajiny zájmového území.

Dosadba areálu naopak může přispět k vytvoření funkčního interakčního prvku v krajině.

b) vlivy na významné krajinné prvky

Záměr se dotýká následujících významných krajinných prvků "ze zákona" (§ 3 písmeno b) zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění):

Lesík V-JV od křížení stávajících letištních drah může být dotčen z tohoto pohledu nevhodnou logistikou prostoru parkoviště kamionů a odstavné plochy navazující z východu na navrhovanou polohu pro halu lisovny. V případě úplné skrývky území pro tyto plochy dojde k likvidaci krajinně nezastupitelného ostrovního prvku dřevinné vegetace v rozmanité druhové skladbě s tím, že funkční náhrada při hranicích území není

v krátkodobém časovém horizontu reálná. Případnou likvidaci lesíka je tedy nutno pokládat za významný nepříznivý vliv, který je možno vyloučit úpravou logistiky východní části areálu a lesík ve vztahu k zachování ploch kolem ochranných pásem vodních zdrojů zachovat.

Druhou interakcí mohou být zásahy do toku Mojeny a likvidace části doprovodného porostu v dotčeném úseku toku. S ohledem na charakter toku a již provedené zaklenutí lze vliv pokládat za nepříznivý, málo významný.

Jiné významné prvky „ze zákona“ nejsou posuzovány stavbou dotčeny.

Pro řešení způsobu nakládání s odpadními vodami je nutno dodržet všechny již dříve navrhovaná opatření tak, aby byla vyloučena možnost kontaminace toku Mojeny znečištěnými vodami.

c) vlivy na další ekosystémy

Kromě výše popsaných vlivů nejsou další vlivy předpokládány, záměr neznamena významnější vznik dálkového přenosu emisí nebo vznik situací s přímým ohrožením povrchových vod odtokem kontaminovaných vod z areálu do vodoteče.

d) vlivy na zájmové lokality ochrany přírody dle Evropských společenství

Na základě ověření polohy těchto zájmů a v návaznosti na vyjádření Krajského úřadu Zlínského kraje č.j. KUZL 23575/2005 ŽPZE-HJ ze dne 21.10.2005 lze předpokládat, že tyto zájmy nebudou realizací záměru ovlivněny.

e) další aspekty

Významným biologickým vlivem může být ruderalizace území po výstavbě z důvodu, že plochy zasažené stavebními pracemi nebudou důsledně rekultivovány. Otevřené plochy jsou totiž vystavovány nástupu ruderalních rostlin a jednoletých plevelů, které mohou znamenat i ovlivnění druhové skladby okolních fytoocenóz nežádoucí sukcesí. Je proto doporučeno uplatnit následující opatření:

- ***Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů.***

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Část D.I.7 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.8 Vlivy na krajinu

Hodnocený záměr je realizován v návaznosti na zastavěné území města Holešova, zejména jeho jižní a jihozápadní průmyslově a výrobně využívané prostory v pohledové návaznosti na objekty kolem nádraží, teplárny, autoopravny a na sídlištní komplexy. Na druhé straně jde o významnou změnu předpolí geomorfologicky a krajinnotvorně významného masivu Hostýnských vrchů, promítajících se jako blízké horizonty na východě dotčeného krajinného prostoru.

V kontextu základních aspektů ovlivnění krajinného rázu ve vazbě na obsah díkce § 12 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění je možno konstatovat, že:

Poloha zvláště chráněných území nekoliduje s polohou posuzovaného záměru, maloplošná chráněná území jsou dostatečně vzdálena, nedochází k žádnému přímému územnímu kontaktu nebo kolizi a tím ani k přímému narušení tohoto aspektu přírodní charakteristiky krajinného rázu. V kontextu pohledových aspektů se pohledová poloha nejbližších zvláště

chráněných území v určujících pohledových osách od posuzovaného areálu (i přes něj) neprojevuje. V daném kontextu je nutno předpokládat patrné oslabení estetického působení masivu Hostýnských vrchů jako součásti vizuálně vnímatelného krajinného prostoru z důvodu umístění hmotově dominantních objektů průmyslového areálu velkého měřítka do prostoru.

Poloha významných krajinných prvků „ze zákona“ se v přímém kontaktu se záměrem nachází (lesík, vodní tok Mojena), nejsou dotčeny žádné nivní prostory přírodě blízké, ani rybníky či jezera. Analogie platí pro případné dotčení prvků ÚSES podél toku.

Kulturní dominanty krajiny nejsou záměrem pohledově v zásadě ovlivněny, v určujícím vizuálně vnímatelném krajinném prostoru od jihu se totiž prakticky neprojevují (pohledový konflikt historického jádra Holešova s obvodovými sídlišti a průmyslovými areály).

Harmonické měřítko v krajině – rozměry a celková plocha objektů areálu v jeho konečné podobě jsou objekty velkého měřítka, které jsou částečně v hmotovém protikladu se stávajícím stavem v území (příměstská zástavba provozního zázemí letiště (určeno k demolici), průmyslová a výrobní zástavba středního měřítka, souvislá obytná zástavba středního měřítka). V rámci krajinného rázu místa znamená posuzovaný záměr vytvoření výrazné hmotové dominanty odlišné měřítkem či vztahy v krajině.

Harmonické vztahy v krajině - vazba na to, zda:

je v území vytvářena nová charakteristika území (ano, jde o zástavbu většinově na rostlém terénu na okraji zastavěného území).

mění se v zásadě určující negativní krajinná složka – zemědělský agroekosystém a celky intenzivních kosených travních porostů tím, že v konečné fázi na cca 160 ha budou realizovány průmyslové objekty s navazujícími obslužnými komunikacemi, manipulačními plochami, parkovišti apod.. Jde tedy o výraznou změnu určující negativní krajinné složky, částečně i na úkor pozitivních složek menších mimolesních porostů v areálu provozního zázemí letiště. V kontextu případné realizace sadových úprav je možno konstatovat určité zmírnění nepříznivého poměru krajinných složek, poněvadž sadové úpravy a ozelenění je na úkor negativní krajinné složky orné půdy přeměnou na pozitivní složku – mimolesní porosty dřevin.

V dané souvislosti pokládá zpracovatelský tým oznámení za důležité shrnout především následující aspekty, které je nutné při řešení problematiky ochrany krajinného rázu pokládat za podstatné:

Vznik nové charakteristiky území

Na ploše cca 250 ha vznikne nová charakteristika území formou trvalé zástavby s více jak 60% podílem trvale zpevněných nebo zastavěných ploch ve většinově doposud nezastavěném území, avšak s návazností na zástavbu průmyslových areálu v JZ předměstí Holešova. V daném kontextu jde o vliv nepříznivý, významný.

Narušení poměru krajinných složek

V daném kontextu záměr znamená změnu v parametrech negativních krajinných složek tím, že negativní krajinnou složku orné půdy a pozitivní složku travních porostů nahrazuje v plném rozsahu zastavěným územím, i když z hlediska vnitřní struktury areálu nejde o kompletní zpevnění plochy celého záboru, ale o podíl nad 60% výměry nového areálu. Ten je vnitřně členěn na přímo zastavěné plochy (objekty, parkoviště, komunikace) a další, nezpevněné plochy, s možností výsadeb dřevin, které nepříznivost dopadu mohou snižovat. Velikost a významnost nepříznivého vlivu, za předpokladu zajištění funkčnosti vysázených porostů, bude postupně klesat (nárůst vlivu pozitivní složky mimolesních porostů dřevin na bývalých plochách orné půdy), ale míra posílení působnosti negativních krajinných složek bude výraznější, než změna části území z negativní na pozitivní složky. Je však nutno připomenout, že změna poměru krajinných složek se projeví především zvýšením

odtokových poměrů z území. Ve vztahu k řešení retence je vhodné celkové pojetí doplnit o vodní plochu jako novou, v území zatím absentující pozitivní složku krajiny.

Ovlivnění vizuálních vjemů

Představuje s ohledem na návrh výstavby areálu s horizontálně dominujícími objekty velkého měřítka v pohledově významné poloze od západu, jihu a východu určující aspekt změny krajinného rázu s průvodním jevem snížení hodnoty krajinného rázu místa, i když již s vyšším až vysokým podílem narušenosti. Pohledově významné osy na areál se nacházejí především od západu až jihozápadu s tím, že je především významně ovlivněno předpolí masivu Hostýnských vrchů jako přirozeného horizontu (pozadí) rovinatých ploch letištního areálu. Pohledy od jihu a jihovýchodu jsou i přes hmotovou dominanci areálu ovlivněny především souborem staveb jižního a jihozápadního předpolí města Holešova.

Nové objekty areálu závodu jsou výrazně většího měřítka, než objekty v okolním zastavěném území, a to i přes protilehlou polohu průmyslových a výrobních areálů kolem nádraží. Měřítka je ale spíše ovlivněno areálem jako celku, poněvadž areál při koncentraci více velkých hal působí jako kompaktní celek velkého měřítka. V daném kontextu je nutno ještě uvažovat určitou výškovou dominanci lakovny. Vlivy v tomto kontextu je možno hodnotit jako nepříznivé, dominance areálu se projeví především od západu, jihu a východu. Nepříznivé narušení vizuálních vjemů tak představuje především plošná dominance.

Vzhledem k rozsahu průmyslového areálu dojde ke změně obrazu a siluety města Holešova v typických pohledových vazbách. Vznikne nová dominanta, která by při nevhodném, zejména výškovém členění a barevnosti mohla významným negativním způsobem ovlivnit krajinný ráz. Doporučuje se proto v dalších stupních projektové přípravy řešit citlivé zasazení objektů do krajiny včetně jejich barevnosti a odstínění vhodnou krajinnou zelení.

Změnu vizuálně vnímatelných prostorů je nutno očekávat i od navrhovaného ochranného valu, i když ten se nebude s ohledem na polohu nacházet v pohledově dominujícím prostoru s výjimkou jeho východní části mezi polohou vodních zdrojů podél severní části navrhované plochy pro parkování kamionů. Je nutno však řešit zapojení areálu od severovýchodu ozeleněním tohoto valu, ve vztahu k řešení potřebných stanovištně rozmanitých podmínek na tomto novotvaru v rámci biologické rekultivace.

Výše popsané aspekty je nutno pokládat z hlediska vlivů na krajinný ráz za nepříznivé a významné. V daném kontextu stoupá jednak význam sadových úprav areálu zejména od východu, jihu a západu. Dále je vhodné volit lehké pletivové oplocení v nerušivých barvách a vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech.

Na druhé straně je však nutno konstatovat, že krajinný ráz místa stavby a nejbližšího okolí je výrazně negativně ovlivněn stávající průmyslovou zástavbou jižního a jihozápadního okraje Holešova.

Dálkové pohledy

S ohledem na hmotové a výškové parametry objektů areálu a měřítka areálu jako celku se tento projeví jako nový významný prvek ze všech vyhlídkových bodů západních svahů Hostýnských vrchů, především od Barvíňku a Stiborových bud, dále pak od vyvýšeniny nad Přílepy, ze kterých je patrná poloha jihovýchodního a jižního předpolí Holešova.

Na základě výše uvedeného rozboru doporučuje zpracovatel oznámení uplatnit ke snížení nepříznivosti vlivu především následující opatření:

- ***V dalších stupních projektové přípravy architektonizovat objekty výrobních hal (zejména od západu, jihu a východu).***
- ***V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení velkých výrobních hal a dalších objektů s tím, že je nutno vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech, případně***

takové použití minimalizovat (s výjimkou prosklených ploch).

- ***V rámci projektu pro stavební řízení vypracovat komplexní projekt sadových úprav, který bude vycházet zejména z následujících zásad:***
 - ***těžiště realizovat podél jihozápadní, jižní a jihovýchodní strany areálu kombinovanou pásovou výsadbou stromů a keřů stanovištně odpovídajících druhů dřevin s minimálním podílem 40% vysokých dřevin***
 - ***u vjezdů do areálu zachovat bezpečnostní rozhledové poměry***
 - ***do ploch parkovišť pro osobní automobily umístit prvky mobilní zeleně, případně vytvořit prostory pro uplatnění výsadby stromů nebo skupin keřů***
 - ***zajistit komplexní osázení ochranného valu***
 - ***realizovat ucelené plochy sadových úprav s respektováním rozhledových parametrů na vnitroareálových komunikacích a ochranných pásém podzemních inženýrských sítí***
 - ***pro výsadbu použít zapěstované jedince stanovištně odpovídajících druhů dřevin, zejména na plochách sadových úprav podél hranic areálu***
 - ***zajistit uplatňování zásad péče o vysázené dřeviny po dobu minimálně pěti let od výsadby.***
- ***Preferovat lehká pletivová oplocení areálu***

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.8 je zpracována kvalitně s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V rámci výstavby automobilového závodu dojde k odstranění stávajících staveb sloužících k provozu letiště, které jsou majetkem firmy TTT Air a.s. a dále k výkupu dalších pozemků, které jsou převážně vedeny v kategorii ZPF. Problematika vynětí je uvedena v příslušných kapitolách oznámení.

Holešovsko je bohaté na archeologické nálezy, oblast průmyslové zóny Holešov je třeba kvalifikovat jako území archeologického zájmu, na němž se vyskytují doložené archeologické lokality.

Z tohoto důvodu bude nutné při provádění zemních prací respektovat příslušná ustanovení §22 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, tj. stavebník je povinen záměr ohlásit Archeologickému ústavu ČR a umožnit jemu, nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Do návrhu stanoviska je proto zapracováno následující doporučení:

- ***Při přípravě a výstavbě záměru bude postupováno v souladu s ustanovením §22 zákona č. 20/1978 Sb. o státní památkové péči (ohlašovací povinnost, umožnění záchranného archeologického výzkumu).***

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.I.9 je zpracována s dostatečnou pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Posouzení komplexní charakteristiky vlivů záměru na životní prostředí

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

D.II.1. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Podrobné hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí je provedeno v jednotlivých kapitolách předkládaného oznámení. V oblasti vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska imisní a akustické situace vyplývá, že provoz závodu nepovede, za předpokladu realizace plánovaného ochranného valu, k významnému zvýšení rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny a příjezdových komunikací. Vyhodnocení akustické situace ve vztahu k nárůstu dopravní zátěže spojené s výstavbou závodu, bude provedeno na základě aktuálního měření hluku (jako skutečného stávajícího stavu) na přilehlých komunikacích a po upřesnění rozsahu skrývky ornice v projektu pro územní řízení.

Hlavním zdrojem emisí škodlivin do ovzduší je u plánovaného závodu provoz lakovny s povrchovou úpravou karosérií. Tyto emise organických látek budou omezeny instalací dopalovací jednotky a nebudou představovat riziko nepříznivých zdravotních účinků nebo pachového obtěžování pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny.

Vlastní biologická hodnota průmyslové zóny Holešov je z regionálního hlediska vcelku malá a většina negativních vlivů na živočichy a rostliny, stejně jako na jejich společenstva a krajinu, lze v adekvátní míře kompenzovat. Za významný negativní vliv lze však označit zábor cca 75 ha orné půdy, přestože tento aspekt již byl uvažován při zřizování zóny a při schvalování územního plánu města Holešov.

Záměr představuje významnou změnu v odtokových parametrech zájmového území. Tato problematika je řešena návrhem na vybudování odpovídající retence a řízeným odtokem do toku Mojeny, včetně předčištění srážkových vod ze zpevněných ploch na odlučovačích ropných látek. Pro silně znečištěné technologické odpadní vody bude instalována čistírna odpadních vod.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz znamená realizace záměru změnu v parametrech negativních krajinných složek tím, že negativní krajinnou složku orné půdy a pozitivní složku travních porostů nahrazuje v plném rozsahu zastavěným územím, i když z hlediska vnitřní struktury areálu nejde o kompletní zpevnění plochy celého záboru, ale o podíl na cca 60% výměry areálu.

D.II.2. Možnosti přeshraničních vlivů

Vzhledem k umístění záměru a k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí se možnost přeshraničních vlivů nepředpokládá.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Část D.II. je zpracována s dostatečnou vypovídací schopností a do hloubky dostatečné pro posouzení vlivů na životní prostředí.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

V rámci předkládaného oznámení byl zpracován materiál „Předběžná analýza rizik“ který je uveden jako samostatné příloha oznámení. Zpracovatelem této analýzy je ing. Jiří Kaláb Csc., UNKAS Pardubice. Šíře zpracování předběžné analýzy rizik byla přizpůsobena požadavkům zákona 100/2001 Sb. v platném znění a stavu předaných podkladů.

V rámci této kapitoly jsou proto pouze sumarizovány základní teze a závěry tohoto posouzení.

Z výpočtu dle zákona 349/2004Sb. pro posuzovaný závod vyplývá, že maximální množství skladovaných nebezpečných látek v areálu závodu bude hluboce podlimitní. Vzhledem k této skutečnosti musí být Krajskému úřadu Zlínského kraje předáno podle zákona 349/2004Sb. pouze písemné oznámení s návrhem na nezařazení do kategorie „A“ či „B“. Krajský úřad Zlínského kraje následně rozhodne zápisem a písemným sdělením o nezařazení objektu do systému prevence závažných havárií dle §6 zákona č. 349/2004Sb.

Pro předběžné bezpečnostní posouzení budoucího závodu byly použity kvalitativní a kvantitativní metody a způsoby hodnocení rizik používané u nás, v zemích EU a USA. Selektivní metoda dle PURPLE BOOK (metodika holandské firmy TNO) byla použita pro první screening vytipování nejrizikovější zdrojů k vnějšímu okolí. Pro bližší identifikaci zdrojů rizika z hlediska konkrétních vnitřní podmínek v daném objektu byla použita metoda „Rapid Ranking Method for Classification of Units/plant elements“.

Na základě výsledků selektivní metody byla pro kvantitativní analýzu rizik(QRA) doporučena sekce „Úložiště provozních kapalin“, přestože tzv. selektivní číslo pro nejbližší obytnou zónu je $\ll 1$, a proto nelze očekávat efekty havárie mimo areál závodu. Ostatní objekty budoucího závodu byly touto selektivní metodou vyloučeny, neboť nemají potenciál ohrozit přenosem následků vnější okolí areálu závodu.

Výsledky a závěry kvalitativní analýzy byly následně verifikovány kvantitativní konsekventní analýzou vyhodnocením možných maximálních následků havárie v jednotlivých objektech.

Z provedených výpočtů modelování možných havárií v areálu závodu při plném provozu vyplývají následující závěry a doporučení :

Únik hořlavých kapalin do životního prostředí (půdy a kanalizace) je nepravděpodobný, neboť nepropustné podlahy a záchytné jímky jsou uvažovány jako bezodtoké a stáčecí místa jsou proti úniku škodlivin do půdy nebo do kanalizace rovněž ošetřena.

Z provedených výpočtů odparu rozpouštědla typu xylenu při 28°C do ventilované atmosféry z rozlité kaluže na podlaze ve skladu barev, popř. v mísárně barev vyplývá, že páry organických rozpouštědel vytváří při fungující ventilaci (doporučuje se provozní úroveň 6x/h, popř. havarijně 10x/h) vlivem intenzivního proudění nevýbušnou atmosféru, která v obou případech, za dostatečného výkonu ventilace, nedosáhne zpravidla ani koncentrace odpovídající 10% dolní meze výbušnosti. Ventilace musí být podtlakového charakteru a ventilátor v Ex-provedení, čímž bude prakticky vyloučen průnik par hořlavin do spojovacích chodeb apod., a proto elektroinstalace ve spojovacích chodbách nemusí být v Ex-provedení. Instalace SHZ v lakovně (např. sušící a vypalovací boxy) a protipožárních dveří bude nutná.

Byl vyhodnocen velmi málo pravděpodobný rozsáhlý únik zemního plynu v kotelně a jeho iniciace do exploze, která by mohla v okruhu cca 14,5 m kolem kotelny způsobit těžké poškození budov a strojů. Ztráty na životech při náhodném výskytu osob kolem epicentra nelze rovněž vyloučit. Doporučuje se, tak jak je obvyklé, instalace automatických rychlouzavíracích ventilů na vstupu zemního plynu do kotelny a na vstupu zemního plynu do lokálních topidel výrobních hal při zhasnutí plamene, poklesu tlaku plynu apod.

Možné úniky hořlavin v montážní hale, místnosti doplnění pohonných hmot a místnosti kontroly (auditu) lze charakterizovat jako malé provozní úniky 5-10 l hořlaviny, které nemají primární potenciál závažné havárie. Větší úniky jsou velmi nepravděpodobné, neboť dávkovací pistole je přednastavena na výdej max. 10 l paliva, a proto je větší únik hořlavin v provozní praxi prakticky vyloučen.

Teoreticky největší únik hořlavin je možný při stáčení hořlavých kapalin z autocisterny na manipulační plochu ve stáčišti provozních kapalin nebo v okolí čerpací stanice PHM. Nejzávažnější následky na zdraví osob v bezprostředním okolí havárie by měly scénáře spojené s náhlým únikem hořlavé kapaliny a jejich par nad dolní mezí výbušností na manipulační plochu při stáčení z autocisterny a dále hořlavého kapalného media (benzinu, ostříkovací kapaliny nebo motorové nafty) na podlahu záchytné jímky a následná iniciace

výbušných par do exploze, popř. požár kaluže v záchytné jímce v uložišti. Vypočtená množství odpařené nejrizikovější látky - benzínu lze chápat jako maximální mezní hodnoty, když by nebyl proveden jakýkoliv represivní zásah HZS. Maximální okruhy poškození od epicentra exploze benzínových par :

- | | |
|--|-------------|
| - Těžké poškození budov a výrobního zařízení, usmrcení | max. 106 m |
| - Těžké poranění osob, opravitelné poškození budov | max. 213 m |
| - Poranění osob úlomky skla apod. | max. 534 m |
| - Poškození cca 10% okenních tabulí | max. 1420 m |

Dosah účinků souvisí s polohou epicentra, které je však v tomto případě max. 50 m od kaluže. Při fatální havárii autocisterny na volné ploše ve stáčišti, které by bylo umístěno u uložišť provozních kapalin by byly potenciálně ohroženy následující objekty :

- | | |
|------------------------|-----------|
| - Energetické centrum | cca 80 m |
| - Montážní hala | cca 70 m |
| - Lakovna a sklad dílů | cca 210 m |

V návaznosti na tento krajně nepravděpodobný havarijní scénář se v rámci prevence doporučuje umístit stáčecí plochu PHM ve vzdálenosti min. 220 m od stavebních objektů, neboť vyloučíme možnost nasátí par na dolní mezi výbušnosti ventilací do těchto objektů, eliminuje se možnost iniciace oblaku organických par od topných střešních systémů a zvýší se významně ochrana zaměstnanců apod. dle vyhlášky 406/2004Sb.

Z provedených výpočtů vyplývá, že i ve zvlášt' nepříznivém případě při explozi benzínových par uvnitř areálu závodu by mohlo dojít pouze ke škodám na vlastním zařízení provozovatele. Obyvatelstvo v okolí nebude ani při těchto hypotetických nadprojektových haváriích účinky havárie zasaženo.

Na základě provedeného vyhodnocení a zadaného skladování hluboce podlimitního množství nebezpečných látek, na než by se vztahovala opatření zákona č. 349/2004Sb., je doporučeno při respektování navržených doporučení tento investiční záměr realizovat.

V rámci předkládaného oznámení jsou na základě provedeného posouzení doporučena následující opatření:

- **Provozovatel zašle Krajskému úřadu Zlínského kraje kopii protokolu ve kterém uvede identifikaci a množství umístěných nebezpečných látek ve smyslu §3 odstavec 8) zákona 353/1999 Sb. v platném znění (prevence závažných havárií).**
- **Při návrhu konečného dispozičního řešení areálu respektovat ustanovení zákona č. 353/1999 Sb. o prevenci závažných havárií v platném znění, z hlediska nakládání s tzv. vyjmenovanými nebezpečnými látkami.**

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedenou předběžnou analýzu havarijních rizik lze považovat za dostatečnou a provedenou v nadstandardní podrobnosti.

Posouzení použitých metod hodnocení

Použité metody hodnocení

Při zpracování dokumentace byly použity následující podklady:

- literární údaje (viz seznam literatury)
- terénní průzkumy
- osobní jednání

Hodnocení vlivu imisí z bodových, plošných a liniových zdrojů znečišťování bylo provedeno podle metodiky SYMOS 97, verze 2003. Vyhodnocení akustické situace bylo provedeno s využitím programu CadnaA, verze 3.4.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené zdroje informací lze považovat za seriózní a skutečnému stavu odpovídající.

Použité metody hodnocení odpovídají potřebám hodnocení a patří mezi závazné metody pro hodnocení vlivů na životní prostředí v resortech životního prostředí a zdravotnictví.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Předložený záměr je v rámci předkládaného oznámení řešen v jedné variantě. To znamená, že je posouzena velikost a významnost vlivů té aktivity, která byla oznamovatelem předložena pro vypracování předkládaného oznámení a již bude podřizováno projektové řešení záměru. Porovnáván je tedy stav stávající z hlediska parametrů jednotlivých složek životního prostředí s velikostí a významností vlivů vyvolaných předkládaným záměrem.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládaným záměrem nenastávají.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětem záměru je nová výstavba automobilového závodu na výrobu osobních automobilů spolu s veškerým nezbytným technickým zázemím a vybavením a skladovacími prostory a plochami. Automobilový závod bude po dokončení zahrnovat následující hlavní objekty. Součástí závodu nebude odlévání odlitků z lehkých slitin nebo oceli či litiny.

V rámci výstavby automobilového závodu budou realizovány následující hlavní objekty a zpevněné plochy:

Administrativní budova

Celní sklad (sklad neprocleného zboží)

Čistírna odpadních vod

Dílny pro kompletaci montážních dílů

Karosárna

Kontejnerové překladiště

Lakovna

Lisovna

Montáž

Motorárna

Parkoviště osobních vozidel zaměstnanců a návštěv

Parkoviště pro kamiony nákladní dopravy

Odstavná plocha vyrobených automobilů

Odstavná plocha vyrobených, otestovaných automobilů

Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz silniční dopravou

Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz železniční dopravou

Sklad dílů dovážených z Koreje

Sklad dílů dovážených ze závodu v Žilině

Sklad ostatního materiálu

Sklad odpadů

Sklad zkompletovaných montážních modulů

Výstupní kontrola

Trafostanice

Zkušební dráha

Železniční vlečka

Výstavba automobilového závodu Hyundai bude realizována s použitím moderních technologií výstavby. Objekty závodu budou založeny na pilotách, patkách nebo na železobetonovém roštu. Definitivní rozhodnutí o způsobu založení jednotlivých objektů bude přijato až v dalším stupni projektové přípravy, po vyhodnocení podrobného inženýrsko-geologického průzkumu.

Stavbou bude realizován průmyslový (strojírenský) areál, a proto budou stavby, zejména výrobní haly, odpovídat svým vzhledem jejich využití pro průmyslovou výrobu. Objekty areálu budou navrženy jako nepodsklepené železobetonové a ocelové konstrukce v závislosti na velikosti objektů a jejich účelu. Při výstavbě budou využívány železobetonové prefabrikáty.

Výrobní objekty budou realizovány jako jednopodlažní haly, v některých případech s vestavbou (lakovna, lisovna).

Výšky výrobních hal se budou pohybovat v rozmezí 10 až 14 m, respektive 18 - 24 m. Podlahy výrobních prostor a skladů budou provedeny jako nepropustné, odolné jak proti vlhkosti tak proti průsaku ropných látek, případně jiných látek škodlivých vodám do podzemních vod.

Skladovací prostory pro kapaliny budou provedeny tak, aby v případě porušení těsnosti zásobníku nemohlo dojít k úniku skladované látky do půdy anebo podzemní a povrchové vody. Kapaliny budou skladovány v ocelových zásobnících, které budou umístěny v nepropustných záchytných jímkách nebo budou osazeny dvouplášťové zásobníky s automatickou kontrolou meziprostoru. Záchytné jímky budou provedeny jako bezodtoké, odolné vůči působení skladovaných kapalin. Pro skladování a výdej pohonných hmot bude osazena typová čerpací stanice s rekuperací par.

V areálu bude vybudována objezdová, obousměrná komunikace se živičným povrchem na kterou bude navazovat napojení k jednotlivým objektům a zpevněným plochám. Pro účely testování vyrobených vozidel bude vybudována zkušební dráha motorových vozidel. Pro parkování osobních vozidel zaměstnanců a návštěvníků a pro parkování čekajících nákladních vozidel budou vytvořeny odpovídající parkovací plochy.

Srážkové vody z komunikací a zpevněných ploch, kde nelze vyloučit možnost úniku látek nebezpečných vodám budou vedeny přes odlučovače ropných látek. Srážkové vody budou vypouštěny přes retenční nádrž do recipientu Mojeny. Splaškové vody budou vypouštěny do městského kanalizačního sběrače, který je zakončen ČOV Holešov. Do této kanalizace budou po předčištění vypouštěny i technologické odpadní vody.

Vytápění objektů bude kombinované, jediným používaným palivem bude zemní plyn. Hlavní výrobní objekty budou vytápěny individuálně pomocí teplovzdušných jednotek nebo plynových zářičů. Administrativní budova, sociální budova a ostatní menší objekty budou vytápěny teplovodním okruhem z centrální kotelny.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V posuzovaném oznámení byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, posouzení oznámení a připomínek zjišťovacího řízení byla některá opatření upravena, upřesněna a doplněna nová:

Pro fázi přípravy:

Všeobecná opatření

- *Dokončit proces schvalování změny č. 8 územního plánu města Holešov – rozšíření průmyslové zóny Holešov letiště.*
- *Při výběru dodavatele stavby a následně ve smlouvě o dílo s dodavatelem stavby uvést podmínku garance minimalizace negativních vlivů výstavby na životní prostředí a podmínku používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrnějších strojů a zařízení.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušnými orgány dopravní napojení západního vjezdu na komunikaci II/438 Zahnašovice – Holešov, úpravy silnice II/438 v úseku západní vjezd – Holešov Všetuly a případnou úpravu křižovatky silnic II/438 a II/432 v Holešově – Všetuly. Úpravy realizovat do zahájení výstavby.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušnými orgány dopravní napojení východního vjezdu na komunikaci II/490 Martinice – Holešov pro fázi výstavby. Úpravy realizovat do zahájení výstavby.*
- *Podmiňující stavbou pro uvedení automobilového závodu do plného provozu je zprovoznění rychlostní komunikace R49 v úseku Hulín – Fryšták.*
- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený provozní řád automobilového závodu.*
- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený požární řád automobilového závodu.*
- *Při nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky budou plněny veškeré povinnosti vyplývající provozovateli ze zákona č. 356/2003 Sb. a souvisejících předpisů.*

Ovzduší

- *V rámci projektu pro územní řízení předloží provozovatel Krajskému úřadu Zlínského kraje odborný posudek dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §17 (povolení k umístění staveb zvláště velkých, velkých a středních stacionárních zdrojů).*
- *V rámci projektu pro územní řízení bude zpracována rozptylová studie pro fázi výstavby, součástí rozptylové studie bude i vyhodnocení příspěvku imisní zátěže z liniových zdrojů podél dotčených veřejných komunikací.*
- *Kotle na centrální kotelně budou osazeny nízkoemisními hořáky v provedení LOW*

NO_x.

- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby „Soubor technickoprovozních parametrů a technickoorganizačních opatření k zajištění provozu stacionárních zdrojů“ dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §11, odstavec 2.*
- *Všechny rozhodující zdroje znečišťování ovzduší TZL a VOC (z hlediska hmotnostních toků těchto škodlivin) budou opatřeny moderními a účinnými zařízeními pro snižování emisí. Technologické zařízení a technologický režim výroby budou provozovány tak, aby v plném rozsahu splňoval požadavky na provoz stacionárních zdrojů stanovený vyhláškou č. 355/2002 Sb.*

Hluk

- *V projektu pro stavební řízení bude doložen orgánu ochrany veřejného zdraví seznam stacionárních zdrojů hluku provozovaných při provozu záměru, jejich rozmístění a akustické parametry. Pokud dojde k významnějším změnám oproti zadání do akustické studie zpracované v rámci oznámení, rozhodne o dalším postupu (zpracování nové akustické studie) příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.*
- *V rámci projektu pro územní řízení (na základě rozpracovaných podkladů stavební části záměru, časovém harmonogramu výstavby a předpokládaných směrech dopravy v období výstavby) zpracovat akustickou studii hodnotící vliv hluku z dopravy na souvisejících komunikacích. V rámci této studie bude provedeno i autorizované měření hluku na dotčených veřejných komunikacích. Součástí studie bude i případný návrh konkrétních protihlukových opatření.*
- *Zahájení stavebních prací je podmíněno realizací hrubé stavby ochranného valu o výšce cca 5 m. Val bude situován při severní hranici areálu závodu v části od stávajícího vjezdu na letiště až po východní okraj areálu závodu. Tento val navrhnout se zohledněním funkce protihlukové a zároveň pro omezení světelného znečištění.*
- *V rámci další projektové přípravy zohlednit požadavek, aby osvětlovací tělesa zejména pro osvětlení odstavných ploch vyrobených automobilů byla v rozhodující míře orientována tak, aby v minimální míře ovlivňovala nejbližší obytnou zástavbu.*
- *Při zahájení výstavby realizovat protihluková opatření (výměna oken) u objektů obytné zástavby u křižovatky silnic II/432 a II/438 v blízkosti železničního přejezdu v katastrálním území Všetuly.*

Voda

- *Před zahájením výstavby bude vypracován a předložen ke schválení „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi výstavby“. Všichni pracovníci výstavby budou s tímto plánem prokazatelně seznámeni.*
- *V rámci přípravných prací bude projednáno s příslušným vodoprávním úřadem a Zemědělskou vodohospodářskou správou Kroměříž zrušení melioračního systému a úprava toku Žabínek.*
- *V rámci přípravných prací bude na území areálu vytyčeno vnitřní ochranné pásmo 2. stupně podzemního zdroje Holešov - Všetuly. V tomto pásmu bude jak ve fázi*

- výstavby, tak i provozu zakázána jakákoliv činnost, včetně dopravy a skladování materiálů.*
- *V rámci přípravných prací bude provedena inventarizace a vytyčení všech vrtů nacházejících se v areálu staveniště. Po konzultaci s VaK Kroměříž a příslušným vodoprávním orgánem bude stanoven další postup jejich zrušení resp. ponechání. Dále činné vrty musí být respektovány při návrhu dispozičního řešení areálu.*
 - *Odpadní vody z kuchyně budou do kanalizace splaškových vod napojeny přes odlučovač tuků.*
 - *Srážkové vody ze zpevněných ploch a komunikací, kde nelze vyloučit občasné úniky ropných látek, budou do kanalizace napojeny přes odlučovače ropných látek. Odlučovače ropných látek budou vybaveny sorpčním dílem tak, aby na výstupu předčištěné vody z odlučovače bylo trvale dosahováno koncentrace NEL do 0,2 mg/l. Odlučovače budou vybaveny proti vyplavení v době přívalových dešťů.*
 - *Čistírna technologických odpadních vod bude navržena tak, aby kvalita předčištěné odpadní vody na výstupu z čistírny odpovídala hodnotám ukazatelů znečištění odpadních vod stanovených Kanalizačním řádem města Holešov.*
 - *Srážkové vody z areálu závodu budou do vodoteče Mojena vypouštěny řízeně přes retenční nádrž. Kapacita retenční nádrže bude projednána a odsouhlasena správcem toku.*
 - *V rámci projektu pro územní řízení bude vypracován hydrotechnický výpočet, ve kterém budou posouzeny odtokové poměry dotčené části toku Mojena a vyhodnocen vliv Záhlinických rybníků.*
 - *V rámci projektové přípravy bude provedeno posouzení stávajících říčních objektů na vodoteči Mojena v úseku za výústním objektem závodu z hlediska odvodu přívalových dešťů.*
 - *Zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám budou umístěny v nepropustných, bezodtokových jímkách odpovídajícího objemu, nebo budou navrženy jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.*
 - *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi provozu“.*
 - *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby atesty nepropustnosti všech vybudovaných záchytných a havarijních jímek.*
 - *Řešení výústního objektu srážkových vod do vodoteče Mojena bude projednáno s příslušným vodoprávním orgánem a orgánem ochrany přírody a krajiny.*
 - *V další části projektové přípravy stavby provést koordinaci uvažovaného záměru s plánem odstranění staré zátěže včetně vymezení ploch potřebných pro sanaci a omezení výstavby na těchto plochách.*
 - *V další části projektové přípravy stavby provést stavebně geologický průzkum včetně stanovení prostorů výskytu kontaminovaných zemin a kontaminovaných podzemních vod, podmínek nakládání s nimi a podmínek provádění zemních prací v těchto prostorech.*

Půda

- *Před zahájením výstavby zajistit skrývku ornice a podorničí. Hloubku skrývky stanoví příslušný orgán ochrany ZPF na základě podrobného pedologického průzkumu. Při následném nakládání s ornici a podorničím bude postupováno dle pokynů orgánů ochrany ZPF.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a následně jednoznačně stanovit rozsah skrývky na pozemcích, které nejsou evidovány jako ZPF (travnaté ostatní plochy letiště).*
- *Na základě upřesnění rozsahu a hloubky skrývky a určení míst odvozu ornice zpracovat v rámci projektu pro územní řízení časový harmonogram odvozu ornice.*
- *V rámci projektu pro územní řízení připravit podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur na základě konečného dispozičního řešení a hranic areálu závodu.*

Odpady

- *V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.*
- *Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence.*
- *Investor předloží ke kolaudaci stavby specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých procesu výstavby, včetně způsobu jejich využití či odstranění.*
- *Před zahájením demolice objektů, ve kterých bylo nakládáno s látkami nebezpečnými vodám (zejména ropné látky) provést reprezentativní odběry vzorků materiálů podlah a provést vyhodnocení nebezpečných vlastností. Se vzniklým stavebním odpadem nakládat podle výsledků analýz.*
- *V projektu pro stavební řízení vyznačit prostory pro shromažďování odpadů a látek škodlivých vodám; tyto prostory budou zabezpečeny v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.*
- *Investor předloží ke kolaudaci stavby souhlas Krajského úřadu Zlínského kraje k nakládání s nebezpečnými odpady a provozní řád skladu nebezpečných odpadů.*
- *Investor bude předávat odpady k využití nebo odstranění pouze subjektům oprávněným k této činnosti a na základě smluvního vztahu.*
- *Využití odpadů č. 170106, které vzniknou při demolici objektů, na hrubé terénní úpravy musí být při následné výstavbě zapracováno do jednotlivých prováděcích projektů stavby, odpady musí být předem recyklovány.*

Fauna, flóra, ekosystémy, krajina

- *Realizaci přípravy území a kácení dřevin navrhnout do mimoreprodukčního období z důvodu snížení dopadů na populace zjištěných druhů živočichů, zejména na druhy vázané reprodukci na terén (na zemi hnízdící druhy ptáků) nebo na porosty dřevin (většina pěvců) a na venkovská stavení (někteří ptáci).*
- *Pokud z jakýchkoli důvodů nebude reálné naplnit podmínky ohledně časové vhodnosti přípravy území, zajistit aplikaci všech opatření, která mohou napomoci ke snížení případných nepříznivých vlivů nevhodně načasovaných zemních prací a kácení dřevin:*
 - *otázky termínování a strukturování stavebních /terénních/ prací, v návaznosti na logistiku přípravy území*
 - *přímá součinnost s experty při organizaci terénních prací,*
 - *kompensační opatření včetně tvorby náhradních biotopů*
 - *tyto zásady podrobně rozpracovat v POV stavby a předem projednat s příslušnými orgány ochrany přírody*
- *Přizpůsobit dispoziční řešení areálu tak, aby mohl být v plném rozsahu zachován lesík v JV části prostoru letiště (pokud bude součástí areálu) a navazující ochranné pásmo.*
- *V rámci návrhu retenční nádrže řešit její přírodě blízké pojetí, které umožní vznik litorálních pásem; v rámci provozu retenční nádrže, s ohledem na ochranu obojživelníků, vyloučit rybí obsádku.*
- *V rámci návrhu na biologickou rekultivaci ochranného valu zajistit stanovištní rozmanitost tím, že budou vytvořeny podmínky pro vznik náhradních biotopů v celé škále stanovišť: od souvislých porostů dřevin přes rozvolněné enklávy, neosázené enklávy se zapojením vysychavých stanovišť a kamenných polí.*
- *V rámci biologické rekultivace zajistit uplatnění travních směsí s vyšším podílem kvetoucích rostlin, do druhové skladby dřevin pro sadové úpravy a vnější ozelenění uplatnit i kvetoucí domácí druhy keřů.*
- *V rámci dalších stupňů projektové dokumentace prověřit možnost zachování částí porostů sadovnický řešených ploch v dnešním areálu provozního zázemí letiště a ponechané porosty začlenit v rámci rozvržení ploch areálu závodu.*
- *Minimalizovat zásahy do doprovodných porostů Mojeny.*
- *Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů.*
- *V dalších stupních projektové přípravy architektonizovat objekty výrobních hal (zejména od západu, jihu a východu).*
- *V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení velkých výrobních hal a dalších objektů s tím, že je nutno vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech, případně takové použití minimalizovat (s výjimkou prosklených ploch).*
- *V rámci projektu pro stavební řízení vypracovat komplexní projekt sadových úprav, který bude vycházet zejména z následujících zásad:*
 - *těžiště realizovat podél jihozápadní, jižní a jihovýchodní strany areálu*

kombinovanou pásovou výsadbou stromů a keřů stanovištně odpovídajících druhů dřevin s minimálním podílem 40% vysokých dřevin

- *u vjezdů do areálu zachovat bezpečnostní rozhledové poměry*
- *do ploch parkovišť pro osobní automobily umístit prvky mobilní zeleně, případně vytvořit prostory pro uplatnění výsadby stromů nebo skupin keřů*
- *zajistit komplexní osázení ochranného valu*
- *realizovat ucelené plochy sadových úprav s respektováním rozhledových parametrů na vnitroareálových komunikacích a ochranných pásem podzemních inženýrských sítí*
- *pro výsadbu použít zapěstované jedince stanovištně odpovídajících druhů dřevin, zejména na plochách sadových úprav podél hranic areálu*
- *zajistit uplatňování zásad péče o vysázené dřeviny po dobu minimálně pěti let od výsadby.*

- *Preferovat lehká pletivová oplocení areálu.*
- *V maximální možné míře přizpůsobit plánovanou výstavbu současnému stavu VKP Žabínek (bez plánovaného zkrácení tohoto vodního toku), případně minimalizovat zásah na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit. Dále minimalizovat zásah do VKP vodního toku Mojena na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit; zvážit možnost znovuotevření stávajícího zatrubněného úseku toku, jelikož stávající důvody zatrubnění ve vazbě na provoz letiště realizací záměru zanikají.*
- *Pro dopravu surovin a výrobků v maximální míře využít železniční dopravy*
- *V dalších fázích přípravy záměru bude problematika stavby a úpravy retenční nádrže, zásahů do vodního toku a doprovodných porostů Mojeny, likvidace a výsadba dřevin a konečná úprava toku konzultována s AOPK ČR - středisko Zlín*

Kulturní památky

- *Při přípravě a výstavbě záměru bude postupováno v souladu s ustanovením §22 zákona č. 20/1978 Sb. o státní památkové péči (ohlašovací povinnost, umožnění záchranného archeologického výzkumu).*

Prevence závažných havárií

- *Provozovatel zašle Krajskému úřadu Zlínského kraje kopii protokolu ve kterém uvede identifikaci a množství umístěných nebezpečných látek ve smyslu §3 odstavec 8) zákona 353/1999 Sb. v platném znění (prevence závažných havárií).*
- *Při návrhu konečného dispozičního řešení areálu respektovat ustanovení zákona č. 353/1999 Sb. o prevenci závažných havárií v platném znění, z hlediska nakládání s tzv. vyjmenovanými nebezpečnými látkami.*

Pro fázi výstavby:

Ovzduší

- *Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.*
- *Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu zemních prací.*

Hluk

- *Při výstavbě budou respektovány požadavky nařízení vlády č. 502/2000, tj. zejména omezení hlučných prací na dobu od 7 do 21 hod a respektování hlukových limitů pro stavební práce dle uvedeného nařízení.*

Voda

- *Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.*
- *Na staveništi bude trvale dostatek zásahových prostředků pro provedení okamžitého zásahu v případě havarijního úniku látek nebezpečných vodám.*
- *V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.*
- *Do doby zahájení provozu retenční nádrže bude provedeno dočištění koryta Mojeny dle dispozic správce toku.*

Pro fázi provozu:

Ovzduší

- *V rámci zkušebního provozu budou provedena autorizovaná měření emisí všech středních, velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování ovzduší. Rozsah jednotlivých měření bude předem konzultován s příslušným oblastním inspektorátem ČIŽP.*
- *Pro odmašťování kovových dílů před povrchovou úpravou budou používány ekologicky vhodné přípravky, které lze zneškodnit na ČOV, nesmí být používány přípravky na bázi chlorovaných uhlovodíků.*
- *V sortimentu nátěrových hmot nepoužívat výrobky, které obsahují karcinogenní nebo vysoce dráždivé látky (např. benzen, akrolein).*

Hluk

- *V rámci zkušebního provozu provést kontrolní měření hluku u vybraných objektů obytné zástavby a na hranicích areálu. Výběr měřících bodů pro kontrolní měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví.*

Voda

- *V zimních měsících bude preferován mechanický úklid sněhu, používání solí bude minimalizováno.*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K OZNÁMENÍ

Vyjádření veřejnosti:

pan Nečekal, zastupitel obce Zahnašovice

- 1) *Nesouhlasí se stavbou mostu v návaznosti na komunikaci do obce Zahnašovice.*
- 2) *Nesouhlasí s výstavbou výrobních hal pouze na katastru obce Zahnašovice.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

Stavba mostu je součástí výstavby rychlostní komunikace R49, tuto připomínku je třeba uplatnit v rámci projednávání výstavby R49.

Výstavba průmyslového závodu je situována do schválené průmyslové zóny, která se nachází v katastrálních územích Holešov, Všetuly a Zahnašovice. V k. ú. Zahnašovice bude výstavba probíhat pouze na pozemcích, které jsou vedeny jako ostatní plocha. Orná půda v k. ú. Zahnašovice nebude pro výstavbu použita.

Petice občanů obce Zahnašovice

Občané obce Zahnašovice nesouhlasí s předloženými plány výstavby průmyslové zóny na pozemcích katastru Zahnašovice. Dále je uvedeno, že občané byli seznámeni na veřejných zasedáních Obecního úřadu Zahnašovice s připravovaným vybudováním průmyslové zóny a očekávali splnění slibů, že objekty průmyslové zóny budou složité ke skladování či aktivitám, které nebudou mít dopad na život obyvatel v blízkosti této zóny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle vyjádření Městského úřadu Holešov, odboru územního plánování a stavebního řádu (viz příloha č. 1 oznámení) je záměr umístěn v souladu s územním plánem města Holešov i obce Zahnašovice a dle regulativů obou plánů je automobilová výroba vedena jako přípustné funkční využití. Z hlediska výstupů do životního prostředí zpracované oznámení vyhodnocuje jednotlivé vlivy z hlediska jejich velikostí a významnosti a na tomto základě lze konstatovat, že samotný provoz záměru nebude svými vlivy ovlivňovat obyvatelstvo nad únosnou míru vyplývající ze stávající platné legislativy v oblasti životního prostředí a ochrany veřejného zdraví, což se odráží i z vyjádření dotčených orgánů státní správy.

Vyjádření územních samosprávních celků:

Zlínský kraj

Zlínský kraj podporuje přípravu strategické průmyslové zóny Holešov a vybudování technické a dopravní infrastruktury.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez nutnosti komentáře.

Město Holešov

Město Holešov se ztotožňuje s vyjádřením Městského úřadu Holešov, odboru životního prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Viz dále (vyjádření MÚ Holešov).

Obec Zahnašovice (13.2.2006)

Obec Zahnašovice informuje, že uvedené oznámení bylo předmětem veřejného zasedání obecního zastupitelstva obce Zahnašovice konaného 6.2.2006. V zápise z tohoto veřejného zasedání se ve vztahu k hodnocenému záměru uvádí:

- 1) zastupitelstvo bere na vědomí zaslanou dokumentaci EIA*
- 2) zastupitelstvo zamítá návrh umístění staveb firmy Hyundai Motor Company na průmyslové zóně Holešov v k.ú. Zahnašovice. Písemně informovat Krajský úřad Zlínského kraje.*

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené vyjádření je konstatováním nesouhlasu a neobsahuje žádné připomínky k vlivům na životní prostředí, které by bylo možno vypořádat.

Obec Zahnašovice (14.2.2006)

1) V hodnocení půd na straně 80 je uvedeno, že se jedná o půdy HPJ 02 a 03 (černozem). Humusový horizont dosahuje hloubky až 1 metr (podle průzkumu dodavatele). Je na místě otázka, z čeho je odvozeno, že využitelný humusový horizont dosahuje 50 cm a mocnost skrývky je potom 50 cm? Co myslí autoři výrazem „kulturní vrstva“? Ta má podle posuzovatelů dosahovat 35 cm, o tři řádky dál je uvedeno, že ornice dosahuje 30 cm. Tato nepřesnost představuje 500 m³ zeminy na 1 ha.

Za nejzávažnější problém považujeme získání půdy pro uváděné účely, neboť půdy 30200 a 30300 jsou řazeny do I třídy ochrany, které je možné odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Výrobní závod, který zde má být postaven, tyto podmínky nespĺňuje. Proč autoři, přestože na straně 24 ve 4 odstavci uvádějí, že se jedná o pozemky v I třídě ochrany, tento fakt nezohledňují? Tyto připomínky se týkají orné půdy ve všech dotčených katastrálních územích.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Výše uvedené údaje vycházejí z hodnocení zájmového území, které provedla firma ARVITA P v rámci orientačního předběžného průzkumu. Toto hodnocení potvrzuje, že se jedná o velmi kvalitní půdy, při jejichž skrývkách bude nutné mimořádně obezřetně nakládat

s tzv. kulturní vrstvou, zejména ornici. Definitivní hloubka skrývky ornice a zúrodnitelného podorničí vyplyne z podrobného pedologického průzkumu a bude stanovena na základě výsledků tohoto průzkumu příslušným orgánem ochrany ZPF, který zároveň stanoví i další způsoby nakládání s touto skrytou zeminou. Zároveň stanoví i podmínky pro provádění případné skrývky z plochy letiště, která je sice vedena jako nezemědělská půda v kategorii ostatní plocha, ale z hlediska pedologického je přibližně shodná s půdními poměry na plochách evidovaných jako ZPF. Po upřesnění těchto údajů bude možné stanovit konečný objem skrývek v rámci hodnoceného záměru a následně stanovit harmonogram a trasy dopravy.

V rámci kapitoly D.1.5. oznámení zpracovatelský tým konstatuje, že se jedná o zábor nejpřísněji chráněných půd v I. třídě ochrany a tuto skutečnost hodnotí jako významný negativní vliv. Na straně druhé, jak je rovněž v oznámení uvedeno, tato skutečnost byla plně známa při zřizování této průmyslové zóny a její začlenění do územního plánu bylo příslušnými orgány státní správy odsouhlaseno. Konečné rozhodnutí o případném vynětí je plně v kompetenci příslušného orgánu ochrany ZPF, v tomto případě MŽP.

2) Podle názoru obce Zahnašovice je ve studii nedostatečně řešena, ochrana spodních vod - vodní zdroj Holešov.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Přípomínka neobsahuje konkrétní údaje o nedostatečnosti ochrany vodního zdroje Holešov. Jak je zřejmé, z příslušných kapitol oznámení, byla této problematice věnována pozornost a v kapitole D.IV. jsou sumarizována odpovídající opatření pro minimalizaci a vyloučení negativních vlivů na tento zdroj vody.

3) Odvod splaškových vod do Mojeny, která v letních měsících vysychá, zvyšuje možnost znečištění spodních vod v obci Zahnašovice.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Jak je v oznámení uvedeno, splaškové vody budou stejně tak jako předčištěné technologické odpadní vody odváděny do městské kanalizace Holešov, která je zakončena ČOV. Do vodoteče Mojena budou vypouštěny pouze srážkové vody, které budou vedeny přes odlučovač ropných látek.

4) Protihluková opatření mezi výrobním závodem, komunikací R49 a obcí jsou nedostatečná.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Přípomínka neobsahuje konkrétní důvody proč jsou protihluková opatření ve vztahu k obci Zahnašovice nedostatečná. Z akustické studie, která je samostatnou přílohou oznámení vyplývá, že prakticky ve všech hodnocených variantách jsou u nejbližšího objektu obytné zástavby v obci Zahnašovice s rezervou plněny hygienické limity. Ve fázi výstavby je vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku 47,1 - 48,3 dB - limit 60 dB, ve variantě dopravy bez realizace záměru je vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku 46,5 - 47,0 dB pro denní dobu a 40,9 - 41,4 pro noční dobu - limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu, ve variantě dopravy s realizací záměru je vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku 46,7 - 47,2 dB pro denní dobu a 41,6 - 42,1 pro noční dobu - limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Ve variantě výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů a dopravy v areálu je vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku 40,2 - 40,3 dB pro denní dobu a 40,1 - 40,2 pro noční dobu - limit 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu. Z uvedených hodnot je zřejmé, že pouze při výpočtu emisí hluku ze stacionárních zdrojů hluku a dopravy v areálu je dosaženo hodnoty hygienického limitu pro noční dobu. Vzhledem k tomu, že vstupní hodnoty do výpočtu byly zadávány jako maximální (jak je z výsledků zřejmé, není rozdíl mezi hodnotami pro den a noc) a na straně bezpečnosti výpočtu, není nutné navrhovat další protihluková opatření. Pokud dojde v dalších stupních projektové dokumentace k významnějším změnám,

rozhodne o vypracování nové akustické studie příslušný orgán ochrany veřejného zdraví - viz opatření č. 20 v kapitole D.IV oznámení.

5) Zcela nevhodné umístění výrobních provozů vzhledem k velmi malé vzdálenosti od zástavby obce.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Výrobní závod a jeho jednotlivé objekty jsou umístěny ve schválené průmyslové zóně. Jejich vliv na okolní zástavbu byl vyhodnocen v rámci akustické a rozptylové studie - viz samostatné přílohy oznámení.

6) Faktické nedostatky rozptylové studie (strana 19) „čistírna technologických odpadních vod“ - nekonkrétní údaje.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Rozptylová studie na stranách 14 - 26 specifikuje jednotlivé bodové zdroje znečišťování ovzduší. Jedním z těchto zdrojů je i čistírna technologických odpadních vod. V prvním odstavci popisu tohoto zdroje došlo k překlepu, předčištěné vody z této čistírny budou vypouštěny do veřejné kanalizace města Holešov.

7) Znalecký posudek „Vlivy na veřejné. zdraví“ je nedostatečný, hladina hluku je teoretická a je vzdálená realitě výrobního závodu, což autor zdůrazňuje v bodě V - analýza nejistot.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Akustická a rozptylová studie byly zpracovány na základě podkladů, které byly v době zpracování k dispozici. V rámci jednotlivých stupňů projektové přípravy budou tyto podklady upřesňovány a v případě změn budou tyto studie znovu zpracovány a dle jejich výsledků bude případně provedeno i nové vyhodnocení zdravotních rizik. Ověření vypočtených hodnot z akustické studie bude provedeno v rámci zkušebního provozu autorizovaným měřením hluku. Tento postup byl konzultován a odsouhlasen KHS Zlínského kraje a v tomto smyslu jsou v kapitole D.IV formulována i příslušná opatření.

8) Předběžná analýza rizik. Obrovské množství cizorodých látek, které budou dopravovány, skladovány a spotřebovávány vytváří velmi vysoké riziko znečištění půdy, spodních vod a možnost havárie na velmi citlivém území.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Předběžná analýza rizik hodnotí zejména riziko výbuchu a požáru. Problematika případných havárií a následných úniků látek nebezpečných vodám je řešena v příslušných kapitolách oznámení (kapitoly B.III.2 a zejména pak v kapitole D.I.4), kde je uveden i poměrně obsáhlý soubor doporučení pro minimalizaci negativních vlivů záměru na vody. V souladu se zákonem o vodách bude vypracován „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod“. Tento plán bude vypracován jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu (viz opatření č.27 a č.39). V těchto plánech budou vytipovány všechny scénáře možných havárií a stanoveny jednoznačné postupy pro jejich odstranění. Součástí těchto plánů bude i specifikace druhů a počtů zásahových prostředků a jejich rozmístění.

Obec Třebětice

Nesouhlasí s umístěním hodnoceného záměru na území průmyslové zóny Holešov.

Hlavním důvodem je vysoké riziko znečištění spodních vod přímo v lokalitě, která bude jak je z uvedeného projektu zřejmé, nejvíce průmyslově zatížena. V případě možného zamoření spodní vody je rovněž vysoké riziko zamoření zdrojů pitné vody obyvatel přilehlých obcí -

Alexovice, Třebětice. Jelikož obyvatelé těchto obcí mají hlavně jako zdroj pitné vody vlastní studny, o to je riziko závažnější.

Dalším nepříznivým faktorem je znečištění ovzduší a životního prostředí exhalacemi, jejichž původcem bude jak posuzovaná průmyslová zóna, tak i jeden z dalších projektů, a to rychlostní komunikace R49. Jelikož se obě stavby územně prolínají a obě stavby mají negativní vliv na životní prostředí, hluk a kvalitu života v této oblasti, žádáme vypracování emisních limitů a hlukové zátěže pro oba projekty současně. V případě zpoždění výstavby R49 žádáme náhradní řešení dopravní obslužnosti. Vzhledem k plánovaným objemům výroby je předpoklad enormního zatížení stávajících komunikací, včetně komunikace č. 432 procházející obcí Třebětice.

Na závěr obec Třebětice upozorňuje, že nebyla řádně obeslána a obeznámena s výše uvedeným záměrem jako účastník řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Problematicke ochrany povrchových a podzemních vod byla v oznámení věnována pozornost a v této oblasti je navrženo celkem 18 opatření pro minimalizaci negativních vlivů záměru na tuto složku životního prostředí (opatření 24 – 42 v kapitole D.IV. oznámení). Veškeré nakládání s látkami nebezpečnými vodám bude v dalších stupních projektové dokumentace navrženo tak, aby ani v době mimořádných úniků a havárií nemohlo dojít ke kontaminaci povrchových nebo podzemních vod.

Vyhodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno rozptylovou studií, která je samostatnou přílohou oznámení. Všechny zdroje musí plnit platné emisní limity a z hlediska imisí musí být dodrženy platné imisní limity. Tyto limity, stejně tak jako hygienické limity maximálních hladin hluku, jsou stanoveny platnou legislativou, požadavek na tzv. současné limity několika staveb je nereálný a neakceptovatelný.

Jak je v oznámení uvedeno, zprovoznění rychlostní komunikace R49 v úseku Hulín - Fryšták je podmiňující stavbou pro zahájení provozu záměru - viz opatření č.5 v kapitole D.IV. Předpokládané zvýšení zatížení silnice č. 432 v době provozu záměru (při provozu R49) bude zcela nevýznamné a bude tvořeno převážně osobními automobily zaměstnanců a nákladními vozidly firem z bezprostředního okolí - viz tabulka na straně 36 oznámení.

Proces EIA nemá charakter správního řízení a dotčené územní samosprávné celky se stanovují individuálně v rámci každého procesu EIA na základě předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. Na základě provedeného vyhodnocení a po konzultaci s Krajským úřadem Zlínského kraje byly dotčenými samosprávnými celky stanoveny město Holešov a obce Zahnašovice a Martinice. Tímto se však nijak neomezuje právo ostatních celků se k záměru vyjádřit.

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

1) Orgán ochrany ZPF upozorňuje, že některé uváděné dotčené pozemky nebyly součástí řešené nebo schválené plochy pro výrobu v územním plánu (např. v k.ú. Zahnašovice pozemky p.č. 147/6, 147/8, 147/4, vše orná půda). Ve změně č. 1 ÚP obce Zahnašovice byla řešena a schválena plocha pro výrobu jen na pozemcích v kultuře ostatní plocha v rozsahu 56,359 ha, umístění plochy výroby na pozemcích ZPF projednáváno nebylo. Záměr umístění na cca 6 ha ZPF v Zahnašovicích není tedy zřejmě v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Dle vyjádření zpracovatele oznámení obdržel tento od oznamovatele výpis z katastru z nemovitostí, který byl pořízen 6.10.2005. V tomto výpisu jsou uvedeny i tři výše uvedené pozemky v kategorii ZPF. Na základě této připomínky bylo provedeno bližší šetření, z kterého je zřejmé, že pozemky p.č. 147/4, 147/6, 147/8 se nacházejí zcela mimo průmyslovou zónu a nebudou výstavbou záměru dotčeny. Uvedení těchto 3 pozemků lez tedy považovat za překlep, pro realizaci nebudou uvažovány a záměr není tedy v rozporu se schválenou ÚPD. Vypuštěním těchto tří pozemků se snižuje maximální využívaná plocha katastrálního území obce Zahnašovice (tab. na straně 20-21 oznámení) na 582 442 m², všechny tyto pozemky jsou vedeny jako ostatní plocha. Respektováním uvedené připomínky se snižuje rozsah záboru ZPF, uváděný v oznámení, o cca 6 ha.

Definitivní a konečné hranice areálu výrobního závodu budou stanoveny v projektu pro územní řízení, kdy bude zpracován konečný soubor všech dotčených pozemků a záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy.

2) Z předloženého oznámení vyplývá, že záměr je navržen částečně na pozemcích určených k plnění funkce lesa (konkrétně jde o pozemky p.č. 2563/1, 2563/2, 2563/3, 2639/3 a 3676). Před realizací záměru je nutné požádat o vydání rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkce lesa dle §15 zákona o lesích. Vzhledem k tomu, že jde o výměru do 1 ha, je příslušný k vydání rozhodnutí Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Jedná se o soubor pozemků, které jsou situovány při JV okraji zóny. Dle stávajících podkladů (viz výpis dotčených pozemků na straně 18 - 24 oznámení a uvedeného návrhu dispozičního řešení - příloha č. 3 oznámení) nejsou tyto pozemky součástí plochy pro výstavbu výrobního závodu Hyundai. Tyto pozemky se nacházejí v těsné blízkosti za hranici areálu a do areálu mohou zasahovat ochranným pásmem. Dle informací z Městského úřadu Holešov, odboru územního plánování, požádal již tento odbor o vynětí těchto pozemků v rámci přípravy průmyslové zóny. Jak je v oznámení uvedeno, pokud se v rámci konečného návrhu dispozičního řešení výrobního závodu tyto pozemky stanou součástí areálu závodu, je doporučeno jejich zachování - viz opatření č. 56. Konečné řešení bude provedeno v projektu pro územní řízení.

3) Orgán ,ochrany přírody a krajiny nemá z hlediska svých kompetencí, které jsou stanoveny krajským úřadům připomínek. K problematice obecné ochrany přírody se vyjadřuje věcně a místně příslušný orgán - MěÚ Holešov, OŽP.

Dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, je vydáno stanovisko v tom smyslu, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bez nutnosti komentáře

4) Orgán ochrany ovzduší nemá k předloženému oznámení připomínek. Konkrétní technologie (zdrojů znečišťování ovzduší) budou povoleny v samostatném správním řízení dle zákona č. 86/2002 Sb., v platném znění.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bez nutnosti komentáře

5) Z hlediska odpadového hospodářství musí být využití odpadů 170106, které vzniknou při demolici objektů, na hrubé terénní úpravy při následné výstavbě zapracováno do jednotlivých prováděcích projektů stavby. Odpady musí být předem recyklovány.

Odpady 130110, 130205, 130206, 160601, 160602 a 201021, které mohou vzniknout v průběhu provozu, jsou určeny jako použité výrobky ke zpětnému odběru a není nutné s nimi nakládat jako s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Připomínka bude respektována v prováděcích projektech a v průběhu výstavby. V rámci posudku doplňujeme následující opatření:

- *Využití odpadů č. 170106, které vzniknou při demolici objektů, na hrubé terénní úpravy musí být při následné výstavbě zapracováno do jednotlivých prováděcích projektů stavby, odpady musí být předem recyklovány.*

Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí

1. Vodohospodářské zájmy

1) *Odpadní vody splaškové a technologické po předčištění budou odváděny na ČOV v Holešově - Všetulích. Vzhledem k současnému vytížení ČOV je možné tyto odpadní vody (zejména technologické) odvádět na ČOV pouze v případě, že bude provedena její rekonstrukce.*

2) *Při odvádění srážkových vod je požadováno, aby byly předčištěny přes odlučovače ropných látek srážkové vody ze všech zpevněných ploch a komunikací v areálu (pouze srážkové vody ze střech budov je možné odvádět do toku bez předčištění).*

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bližší podrobnosti návaznosti dodávek vody ze zařízení VaK Kroměříž do výrobního závodu a odvodu splaškových a předčištěných technologických odpadních vod z výrobního závodu do zařízení VaK Kroměříž, včetně technického řešení, časové provázanosti a financování budou řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

Požadavek na předčištění kontaminovaných srážkových vod je řešen příslušným opatřením. Veškeré srážkové vody, včetně srážkových vod ze střech budou vedeny přes retenci.

3) *Ekologické zátěže v areálu firmy MOPAS a.s. Holešov nejsou dosud odstraněny.*

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Jedná se o shodnou připomínku s vyjádřením ČIŽP, OI Olomouc, její vypořádání je uvedeno dále.

4) *V části „hydrologické poměry“ nejsou řešeny poměry hydrologické, ale hydrogeologické. V této kapitole je požadováno doplnit informace o jímacím území a využívaném kolektoru.*

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bližší údaje o jímacím území jsou uvedeny na straně 79 - 80 oznámení v kapitole „podzemní vody“.

5) *Zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám je požadováno řešit jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.*

6) *V zimních měsících je požadována údržba komunikací a zpevněných ploch bez solení.*

7) *Proti úniku látek nebezpečných vodám musí být zajištěny nejen jejich zásobníky a skladovací prostory, ale i manipulační plochy, na kterých se bude s těmito látkami zacházet.*

8) *Mezi opatření na ochranu vod je nutno také zahrnout vybudování a provoz monitorovacího systému podzemních vod. Nikde není uveden požadavek na sledování vývoje kvality podzemní vody jak v době výstavby, tak i v době provozu.*

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Typy zásobníků pro skladování látek nebezpečných vodám budou upřesněny v projektu pro stavební řízení. Použití dvouplášťových zásobníků je alternativně uloženo příslušným opatřením.

Požadavek na zimní údržbu komunikací je formulován příslušným opatřením, kde se požaduje preference mechanického úklidu a minimalizace používání solí. Dle názoru zpracovatele posudku je toto opatření dostatečné a v podstatě řeší některé výjimečné a extrémní situace (např. při vzniku ledovky).

Zabezpečení manipulačních ploch proti úniku látek nebezpečných vodám je povinností ze zákona. Podrobněji bude řešeno v projektu pro stavební řízení.

Jak je v oznámení uvedeno, v jímacím území je vybudována celá řada monitorovacích vrtů (strana 113 - 114 oznámení) a provozovatel vodního zdroje VaK Kroměříž provádí pravidelný monitoring. Tento systém bude v zásadě zachován i v době výstavby a následného provozu záměru.

2. Odpadové hospodářství

Bez připomínek

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Bez nutnosti komentáře

3. Ochrana ovzduší

1) V tabulce na straně 106 je uveden emisní strop pro TZL 12 kt/rok. Tento údaj je chybný, emisní strop pro TZL není stanoven. Tento údaj platí pro SO₂ a v tabulce chybí. V návaznosti na tuto skutečnost je nutné opravit i komentář pod tabulkou.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Oprávněná připomínka, dle informací od zpracovatele oznámení se jedná o překlep. Emisní stropy pro TZL nejsou nařízením vlády stanoveny. Uvedená hodnota 12 kt/rok se vztahovala k oxidu siřičitému.

2) Není zřejmé, zda pro vstupní údaje pro větrnou růžici jsou použity hodnoty z celé ČR, nebo ze stanice ČHMÚ Holešov letiště, což by bylo určitě přesnější.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Při tvorbě větrné růžice byl použit standardní, metodikou Symos závazný postup: zpracovatel rozptylové studie požádal ČHMÚ Praha o zpracování a zaslání stabilní větrné růžice pro lokalitu Holešov. Tato větrná růžice je v grafické i tabelární podobě uvedena na straně 36 rozptylové studie. Jedná se o větrnou růžici pro lokalitu Holešov.

3) V oznámení je nastíněna problematika sekundární prašnosti po dobu výstavby. Zmínka, že je nezbytné uplatnit veškerá technická řešení je nedostatečná. Požadujeme konkretizovat technická opatření k vyřešení této problematiky.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Konkrétní opatření pro minimalizaci sekundární prašnosti v době výstavby jsou formulována jako následující podmínky návrhu stanoviska příslušného úřadu:

- ***Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.***
- ***Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu zemních prací.***

Uvedené podmínky lze považovat za dostatečné.

4. Ochrana přírody a krajiny

1) *V oznámení, chybí zmínka o vlivu stavby na významný krajinný prvek - vodní tok Žabínek. Plánované zkrácení vodního toku Žabínek musí být řádně zdůvodněno. Orgán ochrany přírody požaduje v maximální možné míře přizpůsobit plánovanou výstavbu současnému stavu (bez plánovaného zkrácení tohoto vodního toku), případně minimalizovat zásah na nezbytně nutnou míru.*

2) *Dále požaduje vyhodnotit ovlivnění VKP vodního toku Mojena.*

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Vodní tok Žabínek slouží jako tzv. meliorační kostra a většinu vegetačního období nepřevádí žádnou vodu. Z tohoto důvodu nebylo provedeno vyhodnocení dopadu na ekosystémy nad rámec prevence vlivů na povrchové vody v kapitole vlivy na vodu, důraz na ochranu povrchových vod zůstává pro jakékoliv využití průmyslové zóny Holešov i nadále v platnosti. Záměr jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi provozu nepředstavuje žádný zásah do průtočného profilu toku Mojena nad rámec současné technické úpravy toku. Jediným dotčením bude výústní objekt pro odvod srážkových vod z retenční nádrže po příslušném předčištění.

Zpracovatel posudku doporučuje následující opatření:

- *V maximální možné míře přizpůsobit plánovanou výstavbu současnému stavu VKP Žabínek (bez plánovaného zkrácení tohoto vodního toku), případně minimalizovat zásah na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit. Dále minimalizovat zásah do VKP vodního toku Mojena na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit; zvážit možnost znovuotevření stávajícího zatrubněného úseku toku, jelikož stávající důvody zatrubnění ve vazbě na provoz letiště realizací záměru zanikají.*

3) *Dle § 4 odstavce 2 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, jsou VKP chráněny před poškozením a ničením. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko zdejšího orgánu ochrany přírody.*

Vzhledem k tomu, že uvažovaný záměr by mohl snížit nebo změnit krajinný ráz, je podle § 12 odstavce 2 výše uvedeného zákona v rámci dalších stupňů projektové dokumentace nezbytný souhlas zdejšího orgánu ochrany přírody.

Odstraňování náletových i vysazených dřevin rostoucích mimo les musí být náležitě odůvodněno. K případné likvidaci vzrostlé zeleně je nezbytné povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Kácení se povoluje zpravidla v období vegetačního klidu.

Při vlastní realizaci záměru je nutné postupovat v souladu s § 5 a § 6 výše uvedeného zákona, ve kterých jsou stanoveny základní ochranné podmínky týkající se planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů.

Stavební práce i práce související by měly být prováděny mimo období hnízdění a vyvádění mláďat, tedy od září do února.

Zvláště chránění živočichové jsou podle § 50 výše uvedeného zákona chráněni ve všech vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Podle § 56 je nutné požádat o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných rostlin a živočichů příslušný orgán ochrany přírody (KÚ u ohrožených druhů a Správu CHKO u kriticky ohrožených druhů).

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Nejedná se o připomínky k oznámení, ale o zvýraznění povinnosti, které vyplývají oznamovateli z dikce příslušných zákonů a které musí být postupně plněny.

4) Orgán ochrany přírody požaduje dodržet navržená opatření pod body 54 - 66 v kapitole D.IV oznámení.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Požadavek je řešen v rámci podmínek návrhu stanoviska příslušného úřadu.

5. Ochrana zemědělského půdního fondu

1) Předpokládaný nutný zábor ZPF je 70 - 80 ha. Příslušným orgánem ochrany ZPF k udělení souhlasu k odnětí půdy je MŽP. Tento orgán také stanoví hloubku skrývky ornice a podorničí.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Nejedná se o připomínku, ale o konstatování skutečnosti a upřesnění příslušného orgánu ochrany ZPF k udělení souhlasu k odnětí půdy ze ZPF. Jak vyplývá z vypořádání připomínky KÚ Zlínského kraje bude zábor ZPF o cca 6 ha nižší.

2) Doporučujeme provést také skrývku na pozemcích, které nejsou evidovány jako ZPF (zatravněné plochy letiště) tak, jak je to navrhováno v oznámení.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Doporučení je formulováno jako podmínka návrhu stanoviska příslušného úřadu.

3) Dále je nutné dořešit, v návaznosti na zrušení melioračního systému v místě stavby, zabezpečení funkčnosti melioračního systému na okolních pozemcích.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Vyřešení problematiky zrušení melioračního systému v místě stavby je formulováno jako podmínka návrhu stanoviska příslušného úřadu. V rámci tohoto řešení musí být pochopitelně zabezpečena funkčnost melioračního systému na okolních pozemcích.

4) Pokud by v souvislosti s umístěním stavby mělo dojít ke ztíženému obhospodařování okolních pozemků, bude toto nutné vyřešit v rámci přípravy, např. jednoduchou pozemkovou úpravou - např. viz příloha č.1)

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Problematika přístupu na okolní pozemky a zajištění možnosti jejich obhospodařování musí být řešeny v dalších stupních projektové přípravy v souladu s dikcí stavebního řádu, kdy budou stanoveny definitivní hranice areálu, trasy příjezdových komunikací a vytvořena koncepce využití zbývajících volných ploch průmyslové zóny.

5) Z dokumentace nevyplývá, zda posuzovanou výrobou bude ZPF zatížen pouze niklem a arzénem. Na straně 81 - 82 je hodnocena současná kontaminace území pouze těmito prvky. Je požadováno posoudit současně zatížení území i ostatními rizikovými prvky.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Tabulka na straně 81 - 82 dokladuje pouze stávající stav obsahu niklu a arzenu v půdě ve vybraných bodech okresu Kroměříž dle výsledků měření firmy TOCEON Brno. Jak vyplývá z podkladů, které dle dostupných informací obdržel zpracovatelský tým oznámení a jak i dále vyplývá z kapitoly B.III.1. oznámení a sumarizační tabulky na straně 51 oznámení, provozem výrobního závodu nebude docházet k emisím těžkých kovů. Z těchto důvodů není nutné v rámci posuzování tohoto záměru posuzovat stávající zatížení půdy ostatními těžkými kovy.

6) V etapě výstavby je hodnocena pouze I. etapa, která představuje největší objem zemních prací. Ostatní etapy nejsou popsány, jejich vliv na ŽP není ani předpokládán?

Je požadováno přesnější vyhodnocení faktorů pohody, vliv trvalého osvětlení a dopravy zejména na sídliště U Letiště a ul. Palackého.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Pro tato vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví jsou vstupními podklady výsledky rozptylové a akustické studie a aktuální stav stávajícího stavu, zejména z hlediska akustické zátěže na přilehlých komunikacích. Vzhledem k tomu, že tyto údaje nebyly v době zpracování oznámení k dispozici, bylo po konzultaci s KHS Zlínského kraje (dle vyjádření KHS Zlínského kraje) odsouhlaseno provedení těchto vyhodnocení v dalších stupních projektové přípravy a tyto práce jsou formulovány v návrhu stanoviska příslušného úřadu. Podle jejich výsledků budou přijata odpovídající další opatření.

Koncepce a návrhy umělého osvětlení areálu budou vypracovány v dalších stupních projektové přípravy a na základě těchto údajů budou provedena opatření pro splnění podmínky návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Dopravní obslužnost závodu bude napojena na veřejné komunikace tzv. západním a východním vjezdem. Stávající vjezd na letiště z Tovární ulice přes sídliště U Letiště bude uzavřen a za běžného provozu nebude využíván. Obdobně se nepředpokládá významnější nárůst dopravy v Palackého ulici (kromě jízd osobních vozidel zaměstnanců). Komplexní předpokládaný model dopravní obslužnosti je uveden v kapitole B.II.4 oznámení.

7) V dokumentaci je posuzována možnost havárie pouze ve stavebních objektech a manipulační plocha u ČS PHM, nejsou však posouzeny ostatní manipulační plochy a komunikace, např. havárie cisterny v areálu závodu a únik do horninového prostředí a kanalizace.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Předběžná analýza rizik, která je samostatnou přílohou oznámení hodnotí zejména riziko požáru a výbuchu ve vztahu k zákonu č. 349/2004 Sb.

Problematika případných havárií a následných úniků látek nebezpečných vodám je řešena v příslušných kapitolách oznámení (kapitoly B.III.2 a zejména pak v kapitole D.I.4), kde je uveden i poměrně obsáhlý soubor doporučení pro minimalizaci negativních vlivů záměru na vody. V souladu se zákonem o vodách bude vypracován „Plán opatření pro případ havárie a zhoršená jakosti vod“. Tento plán bude vypracován jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu (viz podmínky návrhu stanoviska příslušného úřadu). V těchto plánech budou vytipovány všechny scénáře možných havárií a stanoveny jednoznačné postupy pro jejich odstranění. Součástí těchto plánů bude i specifikace druhů a počtů zásahových prostředků a jejich rozmístění.

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

S předloženou dokumentací se souhlasí za splnění následujících podmínek (v dalších stupních projektové dokumentace):

- provedení měření hluku ve vytipovaných místech před zahájením realizace výstavby;
- provedení doplňujících výpočtů hlukové zátěže obytné zástavby v okolí závodu po zpřesnění vstupních údajů jak ze stacionárních zdrojů tak i z dopravy, maximálně budou využita protihluková opatření;
- provedení měření hluku po realizaci závodu ve stejných měřících místech jako před zahájením výstavby;
- doplnění rozptylové studie po zpřesnění vstupních údajů. Dále bude doloženo, že všechny rozhodující zdroje emisí budou opatřeny moderním a účinným zařízením pro snižování emisí;
- doplnění zpracování hodnocení zdravotních rizik na základě nových poznatků;
- v dalším stupni projektové dokumentace bude doloženo jakým způsobem bude ochráněn vodní zdroj Holešov, který se rozkládá na hranici závodu.

Stanovisko zpracovatele posudku k tomuto bodu:

Podmínky jsou zapracovány v opatřeních návrhu stanoviska příslušného úřadu. Podmínka na doplnění zpracování hodnocení zdravotních rizik na základě nových poznatků není zapracována do souboru opatření. Orgán ochrany veřejného zdraví si může toto vyhodnocení vyžádat v dalších stupních projektové přípravy v případě, že nové poznatky, resp. změny a následné výstupy z rozptylové a akustické studie budou signalizovat zhoršení stavu oproti vstupům, za kterých bylo provedeno vyhodnocení zdravotních rizik v tomto oznámení. Poslední uvedená podmínka není rovněž zapracována do souboru opatření. V rámci předkládaného oznámení je navržena řada konkrétních opatření pro minimalizaci a vyloučení negativních vlivů výstavby a provozu záměru na vodní zdroj Holešov. Tato opatření musí být v dalších fázích projektové přípravy respektována a povinnost zabezpečení vodního zdroje vyplývá z dikce zákona.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno

Proti realizaci záměru není zásadních námitek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez nutnosti komentáře

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc

Informace uvedené v kapitole C.1. oznámení - staré ekologické zátěže se neshodují s podklady ČIŽP Olomouc. V prostorech areálů LOANA a MOPAS se stále vyskytují vysoké koncentrace chlorovaných uhlovodíků v podzemní vodě a jejich odstranění nebylo dosud provedeno. Nelze proto souhlasit s tvrzením, že sanace již byly ukončeny, ve skutečnosti nebyly tyto práce zahájeny. Z výsledků Analýzy rizika v MOPAS, a.s. z roku 2000 vyplývá, že dochází k šíření kontaminace ve směru proudění podzemní vody, tj. směrem k jímacímu území Holešov a do prostorů letiště Holešov. V současné době nemá ČIŽP bližší informace, zda již došlo k rozšíření kontaminačního mraku CIU až do oblasti výstavby, ale z dostupných podkladů vyplývá, že riziko ovlivnění jakosti podzemních vod v těchto prostorech je reálné. ČIŽP proto doporučuje přepracování příslušné pasáže týkající se starých ekologických zátěží, potenciální rizika vyplývající z kontaminace podzemních vod CIU v oblasti výstavby zapracovat do příslušných kapitol předloženého záměru (např. vznik kontaminovaných odpadů při výstavbě, riziko ohrožení zdraví při provádění výkopových prací apod.).

Dále upozorňujeme, že v RS na straně 19 je uvedeno: „V areálu bude zřízena ČOV, na které budou předčištěny odpadní vody na kvalitu, která by umožňovala jejich vypouštění do veřejné kanalizace města Frýdek – Místek“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o oprávněnou připomínku. Dle našich informací obdržel zpracovatelský tým oznámení v této části nepřesné podklady. Odstranění starých zátěží z firmy MOPAS nelze však řešit v rámci hodnoceného záměru a musí být provedeno samostatně podle platných předpisů.

K této části ukládáme následující opatření:

- *V další části projektové přípravy stavby provést koordinaci uvažovaného záměru s plánem odstranění staré zátěže včetně vymezení ploch potřebných pro sanaci a omezení výstavby na těchto plochách.*

K případnému vlivu starých zátěží na proces výstavby (možnost výskytu kontaminované zeminy ve fázi provádění zemních prací) ukládáme následující opatření:

- *V další části projektové přípravy stavby provést stavebně geologický průzkum včetně stanovení prostorů výskytu kontaminovaných zemín a kontaminovaných podzemních vod, podmínek nakládání s nimi a podmínek provádění zemních prací v těchto prostorech.*

Dle vyjádření zpracovatele oznámení v RS na straně 19 došlo k překlepu. Správně má být: „V areálu automobilky bude zřízena čistírna odpadních vod, na které budou předčištěny technologické odpadní vody na kvalitu, která by umožňovala jejich vypouštění do veřejné kanalizace města Holešov“.

MŽP – odbor ochrany ovzduší

Hlavním příspěvkem ke znečišťování ovzduší bude přítomnost lakovací linky a chemického fosfátování, které budou zvláště velkými zdroji znečišťování ovzduší. Dále vznikne množství velkých, středních a malých zdrojů znečištění ovzduší. Všechny nově vzniklé zdroje musí dodržovat emisní limity. Významným faktorem, který zvýší znečištění ovzduší v oblasti bude nárůst dopravy.

Vzhledem k těmto skutečnostem je doporučeno, aby při výstavbě byly použity BAT technologie a společnost by se měla zavázat získáním Certifikátu osvědčujícího, že plní normu ISO 14001 pojednávající o environmentálním managementu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavky na používání moderních a účinných zařízení z hlediska vlivů na ovzduší jsou zapracovány do podmínek návrhu stanoviska příslušného úřadu. Porovnání navrhovaných technologických celků s BAT technologiemi bude provedeno v rámci žádosti o integrované povolení - tj. v průběhu zpracování projektu pro stavební řízení.

Získání Certifikátu z hlediska plnění normy ISO 14001 je dobrovolné. Ze znalostí obdobných velkých zahraničních firem působících na území ČR je patrné, že převážná část těchto firem tento Certifikát vlastní. Oznamovatel byl s tímto doporučením seznámen.

MŽP – odbor ochrany vod

V předloženém oznámení jsou požadavky na ochranu vod respektovány a konkretizovány v navržených opatřeních k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody.

Podle odboru ochrany vod z hlediska hodnocení vlivů výstavby a provozu posuzovaného záměru na životní prostředí vyplývá, že výstavba a následný provoz záměru by v dané lokalitě mohl být realizovatelný, pouze při respektování podmínek doporučených předkládaným oznámením.

Stanovisko zpracovatele posudku:
bez nutnosti komentáře

MŽP – odbor odpadů

Předložené oznámení uvádí přehled předpokládaných odpadů v období výstavby a provozu, jsou uvedeny názvy odpadů, katalogová čísla a kategorie. V oznámení je postrádáno uvedení způsobu nakládání s konkrétními uvedenými druhy odpadů jak pro etapu výstavby, tak i pro fázi provozu. Dále je postrádáno uvedení opatření směřujících k prevenci a minimalizaci vzniku odpadů při výstavbě, provozu a údržbě závodu. Větší pozornost by si zasloužila i oblast využívání vznikajících odpadů jako zdrojů druhotných surovin (upřednostnění regenerace, recyklace a opětovného využití), i když je zřejmé, že o některých možných způsobech využití odpadů bude rozhodnuto až na základě návazných stupňů projektové přípravy. V průběhu výstavby a provozu musí být důsledně respektovány platné legislativní předpisy.

K předloženému oznámení není jiných připomínek, je doporučeno jeho dopracování ve smyslu výše uvedeného.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle informací od zpracovatele oznámení nebyly v době zpracování oznámení prakticky zahájeny projektové práce tohoto záměru. V oznámení je uveden základní nástin problematiky nakládání s odpady v etapě výstavby. Na úrovni procesu EIA bez znalosti dodavatele stavby nelze bilanci vznikajících odpadů seriózně stanovit. Upřesnění množství jednotlivých odpadů bude provedeno v dalších stupních projektové dokumentace.

Základní koncepce problematiky odpadů vznikajících ve fázi provozu je v oznámení předložena. Vzhledem ke skutečnosti, že oznámení je zpracováno v úvodní fázi přípravy záměru, nelze mít na této úrovni k dispozici relevantní údaje k uváděné problematice oblasti využívání odpadů. V rámci další přípravy záměru bude tato problematika řešena i bez ohledu na režim EIA v rámci příslušného složkového zákona o odpadech a v rámci žádosti o integrované povolení.

Dle dostupných podkladů nebude v rámci výrobního závodu provozováno žádné zařízení k odstraňování odpadů.

MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa

Podle dostupných informací nebylo dosud rozhodnuto o lokalitě pro výstavbu závodu Hyundai. Proto nepovažujeme za aktuální zahájení zjišťovacího řízení ke stejnému záměru v lokalitě Holešov. V případě, že bude potvrzena zóna Holešov, či jiná výše neuvedená lokalita, očekáváme nové předložení záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyjádření odboru ekologie krajiny a lesa neobsahuje žádné věcné připomínky k předloženému záměru.

MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody

Lokalita uvažovaného záměru se nenachází v žádném zvláště chráněném území ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. V zájmovém území výstavby nebyl potvrzen výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., byl však potvrzen výskyt několika zvláště chráněných druhů živočichů. Předložené oznámení obsahuje v kapitole D.I.7 vyhodnocení vlivu na faunu, flóru a ekosystémy (včetně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů a možného ovlivnění jejich biotypů).

Uvedení závodu do provozu bude spojeno se zvýšením dopravního zatížení blízkého i vzdálenějšího okolí, což má nepříznivý vliv na migrační propustnost krajiny. Silnice R49 v úseku od navrhované průmyslové zóny po státní hranici ČR/SR (Slušovice - Vizovice Horní Lideč - státní hranice) patří k územím zvýšeného až mimořádného významu pro migraci velkých savců. Vzhledem k této skutečnosti požadujeme, aby byla posouzena možnost převedení části silniční dopravy na železnici, a to ve větší míře než je předpokládáno v oznámení, což by mimo jiné představovalo i významné opatření směřující k eliminaci negativního vlivu na migrační propustnost krajiny.

V dalších fázích je nutné respektovat navržená opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV. Zároveň doporučujeme, aby v dalších fázích přípravy záměru byla problematika stavby a úpravy retenční nádrže, zásahů do vodního toku a doprovodných porostů Mojeny, likvidace a výsadba dřevin a konečná úprava toku konzultována s AOPK ČR - středisko Zlín.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zprovoznění rychlostní komunikace R49 minimálně v úseku Hulín - Fryšták je podmiňující stavbou pro uvedení záměru do provozu. Jedním z hlavních důvodů umístění výrobního závodu Hyundai do průmyslové zóny Holešov bylo právě napojení závodu na R49, a tím zajistit rychlý a bezproblémový dovoz dílů a polotovarů ze sesterského závodu v Žilině. Přes státní hranici se dle stávajícího modelu dopravy předpokládá denní průjezd cca 560 kamionů, což je zcela zanedbatelné množství z předpokládané intenzity dopravy na této komunikaci po jejím celkovém dokončení a napojení na Slovensko. Problematika migrační propustnosti krajiny dotčeného zájmového území musí být řešena v rámci EIA a projektové přípravy a vlastní výstavby rychlostní komunikace R49. K tomu ukládáme následující podmínky:

- *pro dopravu surovin a výrobků v maximální míře využít železniční dopravy*
- *v dalších fázích přípravy záměru bude problematika stavby a úpravy retenční nádrže, zásahů do vodního toku a doprovodných porostů Mojeny, likvidace a výsadba dřevin a konečná úprava toku konzultována s AOPK ČR - středisko Zlín*

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě

Holešov je plošně chráněn jako městská památková zóna, její ochranné pásmo bylo navrženo, projednáno ale doposud nebylo prohlášeno. Jižní hranice návrhu ochranného pásma je tvořena linií železnice. V území, na kterém je výstavba plánována, nejsou žádné kulturní nemovité památky, jde však o území s archeologickými nálezy, což je odpovídajícím způsobem v záměru zdůrazněno.

Zpracovatel dokumentace správně uvádí negativní působení stavby na panorama města, nezohledňuje však skutečnost, že obslužné komunikace pro stavbu a částečně i pro dopravní obsluhu závodu, nebudou postaveny v předstihu a dojde tak k přetížení stávajících komunikací, které vedou zastavěným územím města a bohužel přímo přes městskou památkovou zónu. Zvýšeným provozem, otřesy a exhalacemi tak budou trpět památky podél komunikací, především kostel, domy na náměstí, volně stojící plastiky a zeleň v zóně.

Doporučujeme, aby do další zpracovávané dokumentace byly tyto skutečnosti uvedeny a řádně vyhodnoceny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ke zvýšení zatížení stávajících komunikací dojde zejména v období výstavby, kdy ještě nebude zprovozněna R49. Zvýšení dopravy v období výstavby se však předpokládá zejména na příjezdových komunikacích od Hulína (ze směrů od Přerova a Kroměříže) a od Zlína, tj. provoz na těchto komunikacích neprochází památkovou zónou. Dovoz stavebních materiálů ze směru od Bystřice pod Hostýnem se předpokládá minimální. Významnější zvýšení dopravy v památkové zóně tak může ve fázi výstavby způsobit pouze odvoz skryté ornice, která bude určena pro využití v oblasti Hostýnských vrchů a okolí. O místech využití ornice rozhodne příslušný orgán ochrany ZPF v dalších stupních projektové dokumentace. Na základě tohoto rozhodnutí orgánu ochrany ZPF a skutečného převáženého množství bude možné specifikovat i případná kompenzační opatření (jako např. maximální intenzitu vyvolané dopravy, konkrétní dopravní trasy apod.).

Zahájení provozu záměru je podmíněno zprovozněním rychlostní komunikace R49 (opatření č. 5 v kapitole D.IV). Dopravní obslužnost výrobního závodu, která by zasahovala do památkové zóny bude minimální a může se jednat pouze o část osobních vozidel zaměstnanců a svozových autobusů z přilehlých směrů. I tuto dopravu lze však výhledově odklonit z památkové zóny tzv. východním obchvatem města, jehož výstavba se reálně připravuje.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

V oblasti vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska imisní a akustické situace vyplývá, že provoz závodu nepovede, za předpokladu realizace plánovaného ochranného valu, k významnému zvýšení rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny a příjezdových komunikací. Vyhodnocení akustické situace ve vztahu k nárůstu dopravní zátěže spojené s výstavbou závodu, bude provedeno na základě aktuálního měření hluku (jako skutečného stávajícího stavu) na přílehlých komunikacích a po upřesnění rozsahu skryvky ornice v projektu pro územní řízení.

Hlavním zdrojem emisí škodlivin do ovzduší je u plánovaného závodu provoz lakovny s povrchovou úpravou karosérií. Tyto emise organických látek budou omezeny instalací dopalovací jednotky a nebudou představovat riziko nepříznivých zdravotních účinků nebo pachového obtěžování pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny.

Vlastní biologická hodnota průmyslové zóny Holešov je z regionálního hlediska vcelku malá a většina negativních vlivů na živočichy a rostliny, stejně jako na jejich společenstva a krajinu, lze v adekvátní míře kompenzovat. Za významný negativní vliv lze však označit zábor cca 75 ha orné půdy, přestože tento aspekt již byl uvažován při zřizování zóny a při schvalování územního plánu města Holešov.

Záměr představuje významnou změnu v odtokových parametrech zájmového území. Tato problematika je řešena návrhem na vybudování odpovídající retence a řízeným odtokem do toku Mojeny, včetně předčištění srážkových vod ze zpevněných ploch na odlučovačích ropných látek. Pro silně znečištěné technologické odpadní vody bude instalována čistírna odpadních vod.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz znamená realizace záměru změnu v parametrech negativních krajinných složek tím, že negativní krajinnou složku orné půdy a pozitivní složku travních porostů nahrazuje v plném rozsahu zastavěným územím, i když z hlediska vnitřní struktury areálu nejde o kompletní zpevnění plochy celého záboru, ale o podíl na cca 60% výměry areálu.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska příslušného úřadu.

VII. NÁVRH STANOVISKA

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. *Název záměru*

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

2. *Kapacita (rozsah) záměru*

Kapacity záměru jsou patrné z následujícího přehledu:

Denní výroba osobních automobilů	1 200 ks
Roční výroba osobních automobilů	300 000 ks
Rozloha areálu	cca 246 ha
Zastavěné plochy	cca 34 ha
Zpevněné plochy a komunikace	cca 125 ha
Zelené plochy a prostorová rezerva	cca 87 ha

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

KÚ: Holešov, Zahnašovice, Všetuly

Obec: Holešov, Zahnašovice

Kraj: Zlínský

4. *Obchodní firma oznamovatele*

Zlínský kraj

5. *IČ oznamovatele*

70 89 13 20

6. *Sídlo (bydliště) oznamovatele*

Třída Tomáše Bati 21

761 90 ZLÍN

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. *Oznámení (zpracovatel, datum předložení)*

Zpracovatel: Ing. Zdeněk Obršál – CEP, chemie, ekologie, projekt, Tuněchody, držitel osvědčení odborné způsobilosti (autorizace) ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č. osvědčení 6890/218/OPV/93.

Předloženo: leden 2006

2. *Dokumentace (zpracovatel, datum předložení)*

Dle závěru zjišťovacího řízení ze dne 20.3.2006 předložené oznámení není nutné dopracovávat a považuje se za dokumentaci.

3. *Posudek (zpracovatel, datum předložení)*

Zpracovatel: RNDr. Vladimír Ludvík, autorizace č.: 5278/850/OPV/93

Předloženo: 30.06.2006

4. *Veřejné projednání (místo, datum konání)*

Místo:

Datum:

5. *Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti*

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému správnímu úřadu předloženo v lednu 2006.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 30.03.2006 vydáním Závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že předložené oznámení dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu není nutné dopracovávat a považuje se za dokumentaci. Všechny obdržené připomínky budou zohledněny v rámci zpracování posudku a při formulaci stanoviska příslušného úřadu dle § 10 citovaného zákona (zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění.)

Zpracovatel posudku byl stanoven dne: 29.03.2006

Poslední vyjádření zpracovatel dokumentace obdržel: 05.04.2006

Vyhotovený posudek byl předložen dne: 30.06.2006.

Závěry zpracovatele posudku :

Zpracovatel posudku po vyhodnocení oznámení, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

Závěry veřejného projednání:

Bude provedeno po veřejném projednání.

6. *Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta*

Vyjádření veřejnosti:

pan Nečekal
občané obce Zahnašovice

Vyjádření územních samosprávních celků:

Zlínský kraj
Město Holešov
Obec Zahnašovice
Obec Třebětice

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí
Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc
MŽP – odbor ochrany ovzduší
MŽP – odbor ochrany vod
MŽP – odbor odpadů
MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa
MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. *Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti*

Předkládaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek.

V oblasti vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska imisní a akustické situace vyplývá, že provoz závodu nepovede, za předpokladu realizace plánovaného ochranného valu, k významnému zvýšení rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny a příjezdových komunikací. Vyhodnocení akustické situace ve vztahu k nárůstu dopravní zátěže spojené s výstavbou závodu, bude provedeno na základě aktuálního měření hluku (jako skutečného stávajícího stavu) na přilehlých komunikacích a po upřesnění rozsahu skryvky ornice v projektu pro územní řízení.

Hlavním zdrojem emisí škodlivin do ovzduší je u plánovaného závodu provoz lakovny s povrchovou úpravou karosérií. Tyto emise organických látek budou omezeny instalací dopalovací jednotky a nebudou představovat riziko nepříznivých zdravotních účinků nebo pachového obtěžování pro obyvatele žijící v okolí průmyslové zóny.

Vlastní biologická hodnota průmyslové zóny Holešov je z regionálního hlediska vcelku malá a většina negativních vlivů na živočichy a rostliny, stejně jako na jejich společenstva a krajinu, lze v adekvátní míře kompenzovat. Za významný negativní vliv lze však označit zábor cca 75 ha orné půdy, přestože tento aspekt již byl uvažován při zřizování zóny a při schvalování územního plánu města Holešov.

Záměr představuje významnou změnu v odtokových parametrech zájmového území. Tato problematika je řešena návrhem na vybudování odpovídající retence a řízeným odtokem do toku Mojeny, včetně předčištění srážkových vod ze zpevněných ploch na odlučovačích ropných látek. Pro silně znečištěné technologické odpadní vody bude instalována čistírna odpadních vod.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz znamená realizace záměru změnu v parametrech negativních krajinných složek tím, že negativní krajinnou složku orné půdy a pozitivní složku travních porostů nahrazuje v plném rozsahu zastavěným územím, i když z hlediska vnitřní struktury areálu nejde o kompletní zpevnění plochy celého záboru, ale o podíl na cca 60% výměry areálu.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v návrhu stanoviska příslušného úřadu.

2. *Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí*

Předmětem záměru je nová výstavba automobilového závodu na výrobu osobních automobilů spolu s veškerým nezbytným technickým zázemím a vybavením a skladovacími prostory a plochami. Automobilový závod bude po dokončení zahrnovat následující hlavní objekty. Součástí závodu nebude odlévání odlitků z lehkých slitin nebo oceli či litiny.

V rámci výstavby automobilového závodu budou realizovány následující hlavní objekty a zpevněné plochy:

Administrativní budova

Celní sklad (sklad neprocleného zboží)

Čistírna odpadních vod

Dílny pro kompletaci montážních dílů

Karosárna

Kontejnerové překladiště

Lakovna
Lisovna
Montáž
Motorárna
Parkoviště osobních vozidel zaměstnanců a návštěv
Parkoviště pro kamiony nákladní dopravy
Odstavná plocha vyrobených automobilů
Odstavná plocha vyrobených, otestovaných automobilů
Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz silniční dopravou
Odstavná plocha automobilů určených pro odvoz železniční dopravou
Sklad dílů dovážených z Koreje
Sklad dílů dovážených ze závodu v Žilině
Sklad ostatního materiálu
Sklad odpadů
Sklad zkompletovaných montážních modulů
Výstupní kontrola
Trafostanice
Zkušební dráha
Železniční vlečka

Výstavba automobilového závodu Hyundai bude realizována s použitím moderních technologií výstavby. Objekty závodu budou založeny na pilotách, patkách nebo na železobetonovém roštu. Definitivní rozhodnutí o způsobu založení jednotlivých objektů bude přijato až v dalším stupni projektové přípravy, po vyhodnocení podrobného inženýrsko-geologického průzkumu.

Stavbou bude realizován průmyslový (strojírenský) areál, a proto budou stavby, zejména výrobní haly, odpovídat svým vzhledem jejich využití pro průmyslovou výrobu. Objekty areálu budou navrženy jako nepodsklepené železobetonové a ocelové konstrukce v závislosti na velikosti objektů a jejich účelu. Při výstavbě budou využívány železobetonové prefabrikáty. Výrobní objekty budou realizovány jako jednopodlažní haly, v některých případech s vestavbou (lakovna, lisovna).

Výšky výrobních hal se budou pohybovat v rozmezí 10 až 14 m, respektive 18 - 24 m. Podlahy výrobních prostor a skladů budou provedeny jako nepropustné, odolné jak proti vlhkosti tak proti průsaku ropných látek, případně jiných látek škodlivých vodám do podzemních vod.

Skladovací prostory pro kapaliny budou provedeny tak, aby v případě porušení těsnosti zásobníku nemohlo dojít k úniku skladované látky do půdy anebo podzemní a povrchové vody. Kapaliny budou skladovány v ocelových zásobnících, které budou umístěny v nepropustných záchytných jímkách nebo budou osazeny dvouplášťové zásobníky s automatickou kontrolou meziprostoru. Záchytné jímkové budou provedeny jako bezodtoké, odolné vůči působení skladovaných kapalin. Pro skladování a výdej pohonných hmot bude osazena typová čerpací stanice s rekuperací par.

V areálu bude vybudována objezdová, obousměrná komunikace se živičným povrchem na kterou bude navazovat napojení k jednotlivým objektům a zpevněným plochám. Pro účely testování vyrobených vozidel bude vybudována zkušební dráha motorových vozidel. Pro parkování osobních vozidel zaměstnanců a návštěvníků a pro parkování čekajících nákladních vozidel budou vytvořeny odpovídající parkovací plochy.

Srážkové vody z komunikací a zpevněných ploch, kde nelze vyloučit možnost úniku látek nebezpečných vodám budou vedeny přes odlučovače ropných látek. Srážkové vody budou

vypouštěny přes retenční nádrž do recipientu Mojeny. Splaškové vody budou vypouštěny do městského kanalizačního sběrače, který je zakončen ČOV Holešov. Do této kanalizace budou po předčištění vypouštěny i technologické odpadní vody.

Vytápění objektů bude kombinované, jediným používaným palivem bude zemní plyn. Hlavní výrobní objekty budou vytápěny individuálně pomocí teplovzdušných jednotek nebo plynových zářičů. Administrativní budova, sociální budova a ostatní menší objekty budou vytápěny teplovodním okruhem z centrální kotelny.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

3. *Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí*

Součástí oznámení byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska (viz podmínky návrhu stanoviska).

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí budou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedeny v podmínkách souhlasného stanoviska v kap. III. 6.

4. *Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí*

Předložený záměr je v rámci předkládaného oznámení řešen v jedné variantě. To znamená, že je posouzena velikost a významnost vlivů té aktivity, která byla oznamovatelem předložena pro vypracování předkládaného oznámení a již bude podřizováno projektové řešení záměru. Porovnáván je tedy stav stávající z hlediska parametrů jednotlivých složek životního prostředí s velikostí a významností vlivů vyvolaných předkládaným záměrem.

5. *Vypořádání vyjádření k oznámení*

Vyjádření veřejnosti:

Pan Nečekal

- *nesouhlasí se stavbou mostu v návaznosti na komunikaci do obce Zahnašovice.*

- *nesouhlasí s výstavbou výrobních hal pouze na katastru obce Zahnašovice.*

Uvedené vyjádření je pouhým konstatováním nesouhlasu bez uvedení konkrétních připomínek.

Občané obce Zahnašovice

- *nesouhlasí s předloženými plány výstavby průmyslové zóny na pozemcích katastru Zahnašovice.*

Uvedené vyjádření je pouhým konstatováním nesouhlasu bez uvedení konkrétních připomínek.

Vyjádření územních samosprávních celků:

Zlínský kraj

- podporuje přípravu strategické průmyslové zóny Holešov a vybudování technické a dopravní infrastruktury.

Bez nutnosti komentáře

Město Holešov

- Město Holešov se ztotožňuje s vyjádřením Městského úřadu Holešov, odboru životního prostředí

Viz dále (vyjádření MÚ Holešov)

Obec Zahnašovice (13.2.2006)

- zastupitelstvo bere na vědomí zasloupanou dokumentaci EIA a zamítá návrh umístění staveb firmy Hyundai Motor Company na průmyslové zóně Holešov v k.ú. Zahnašovice

Uvedené vyjádření je pouhým konstatováním nesouhlasu bez uvedení konkrétních připomínek.

Obec Zahnašovice (14.2.2006)

- půdy 30200 a 30300 pro uváděné účely jsou řazeny do I třídy ochrany

- nedostatečně řešena ochrana spodních vod - vodní zdroj Holešov

- odvod splaškových vod do Mojeny, která v letních měsících vysychá, zvyšuje možnost znečištění spodních vod v obci Zahnašovice

- protihluková opatření mezi výrobním závodem, komunikací R49 a obcí jsou nedostatečná.

- zcela nevhodné umístění výrobních provozů vzhledem k velmi malé vzdálenosti od zástavby obce.

- faktické nedostatky rozptylové studie (strana 19) „čistírna technologických odpadních vod“ - nekonkrétní údaje.

- znalecký posudek „Vlivy na veřejné. zdraví“ je nedostatečný, hladina hluku je teoretická a je vzdálená realitě výrobního závodu, což autor zdůrazňuje v bodě V - analýza nejistot.

- obrovské množství cizorodých látek, které budou dopravovány, skladovány a spotřebovávány vytváří velmi vysoké riziko znečištění půdy, spodních vod a možnost havárie na velmi citlivém území.

Připomínky objasněny

Obec Třebětice

- nesouhlasí s umístěním hodnoceného záměru na území průmyslové zóny Holešov z důvodu vysokého rizika znečištění spodních vod přímo v lokalitě, zamoření zdrojů pitné vody obyvatel přilehlých obcí Alexovice, Třebětice, znečištění ovzduší a životního prostředí exhalacemi

- požaduje vypracování emisních limitů a hlukové zátěže pro oba projekty současně (HMC a R49).

- v případě zpoždění výstavby R49 žádá náhradní řešení dopravní obslužnosti.

Objasněno, uložena patřičná opatření

Vyjádření dotčených správních úřadů:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

- orgán ochrany ZPF upozorňuje, že některé uváděné dotčené pozemky nebyly součástí řešené nebo schválené plochy pro výrobu v územním plánu.
- před realizaci záměru je nutné požádat o vydání rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkce lesa
- z hlediska odpadového hospodářství musí být využití odpadů 170106, které vzniknou při demolici objektů, na hrubé terénní úpravy při následné výstavbě zapracováno do jednotlivých prováděcích projektů stavby. Odpady musí být předem recyklovány.

Vypořádáno

Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí

- vzhledem k současnému vytížení ČOV je možné na ní odpadní vody (zejména technologické) odvádět pouze v případě její rekonstrukce
- požadováno, aby byly předčištěny přes odlučovače ropných látek srážkové vody ze všech zpevněných ploch a komunikací v areálu (pouze srážkové vody ze střech budov je možné odvádět do toku bez předčištění).

Vypořádáno, respektováno uloženým opatřením

- ekologické zátěže v areálu firmy MOPAS a.s. Holešov nejsou dosud odstraněny

Respektováno uloženým opatřením

- v části „hydrologické poměry“ nejsou řešeny poměry hydrologické, ale hydrogeologické. V této kapitole je požadováno doplnit informace o jímacím území a využívaném kolektoru.

Vypořádáno

- zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám je požadováno řešit jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.
- v zimních měsících je požadována údržba komunikací a zpevněných ploch bez solení.
- proti úniku látek nebezpečných vodám musí být zajištěny nejen jejich zásobníky a skladovací prostory, ale i manipulační plochy, na kterých se bude s těmito látkami zacházet.
- Mezi opatření na ochranu vod je nutno také zahrnout vybudování a provoz monitorovacího systému podzemních vod. Nikde není uveden požadavek na sledování vývoje kvality podzemní vody jak v době výstavby, tak i v době provozu.

Respektováno uloženým opatřením

- požaduje konkretizovat technická opatření k vyřešení problematiky sekundární prašnosti po dobu výstavby.

Respektováno uloženým opatřením

- chybí zmínka o vlivu stavby na významný krajinný prvek - vodní tok Žabínek
- požaduje vyhodnotit ovlivnění VKP vodního toku Mojena

Vypořádáno

- dořešit, v návaznosti na zrušení melioračního systému v místě stavby, zabezpečení funkčnosti melioračního systému na okolních pozemcích.
- respektováno uloženým opatřením
- je požadováno posoudit současně zatížení ZPF i ostatními rizikovými prvky.
- vypořádáno
- je požadováno přesnější vyhodnocení faktorů pohody, vliv trvalého osvětlení a dopravy zejména na sídliště U Letiště a ul. Palackého
- vypořádáno, respektováno uloženým opatřením
- je požadováno posouzení ostatních manipulačních ploch a komunikací, např. v případě havárie cisterny v areálu závodu a únik NL do horninového prostředí a kanalizace.
- respektováno uloženým opatřením

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně

- provedení měření hluku ve vytipovaných místech před zahájením realizace výstavby;
- provedení doplňujících výpočtů hlukové zátěže obytné zástavby v okolí závodu po zpřesnění vstupních údajů jak ze stacionárních zdrojů tak i z dopravy, maximálně budou využita protihluková opatření;
- provedení měření hluku po realizaci závodu ve stejných měřících místech jako před zahájením výstavby;
- doplnění rozptylové studie po zpřesnění vstupních údajů. Dále bude doloženo, že všechny rozhodující zdroje emisí budou opatřeny moderním a účinným zařízením pro snižování emisí;
- doplnění zpracování hodnocení zdravotních rizik na základě nových poznatků;
- v dalším stupni projektové dokumentace bude doloženo jakým způsobem bude ochráněn vodní zdroj Holešov, který se rozkládá na hranici závodu.
- vypořádáno, respektováno uloženým opatřením

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno

- bez zásadních námitek
- bez nutnosti komentáře

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Olomouc

- doporučuje přepracování příslušné pasáže týkající se starých ekologických zátěží
- respektováno uloženým opatřením

MŽP – odbor ochrany ovzduší

- doporučuje, aby při výstavbě byly použity BAT technologie a společnost by se měla zavázat získáním Certifikátu osvědčujícího, že plní normu ISO 14001 pojednávající o environmentálním managementu
- vypořádáno

MŽP – odbor ochrany vod

- bez připomínek
- bez nutnosti komentáře

MŽP – odbor odpadů

- je postrádáno uvedení způsobu nakládání s konkrétními uvedenými druhy odpadů jak pro etapu výstavby, tak i pro fázi provozu
- je postrádáno uvedení opatření směřujících k prevenci a minimalizaci vzniku odpadů při výstavbě, provozu a údržbě závodu.
- větší pozornost by si zasloužila i oblast využívání vznikajících odpadů jako zdrojů druhotných surovin
- vypořádáno

MŽP – odbor ekologie krajiny a lesa

- nepovažuje za aktuální zahájení zjišťovacího řízení ke stejnému záměru v lokalitě Holešov
- vyjádření odboru ekologie krajiny a lesa neobsahuje žádné věcné připomínky k předloženému záměru

MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody

- *požaduje, aby byla posouzena možnost převedení části silniční dopravy na železnici, a to ve větší míře než je předpokládáno v oznámení*
- vypořádáno

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě

- *vyslovuje obavu z přetížení stávajících komunikací, které vedou zastavěným územím města a přímo přes městskou památkovou zónu*
- vypořádáno

Vyjádření k posudku: - bude zpracováno po uplynutí lhůty na vyjádření k posudku.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru.

Na základě oznámení, posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydává ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 cit. zákona z hlediska vlivů na životní prostředí

souhlasné stanovisko

k záměru:

„Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnutý jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Pro fázi přípravy:

Všeobecná opatření

- *Dokončit proces schvalování změny č. 8 územního plánu města Holešov – rozšíření průmyslové zóny Holešov letiště.*
- *Při výběru dodavatele stavby a následně ve smlouvě o dílo s dodavatelem stavby uvést podmínku garance minimalizace negativních vlivů výstavby na životní prostředí a podmínku používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrnějších strojů a zařízení.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušnými orgány dopravní napojení západního vjezdu na komunikaci II/438 Zahnašovice – Holešov, úpravy silnice II/438 v úseku západní vjezd – Holešov Všetuly a případnou úpravu křižovatky silnic II/438 a II/432 v Holešově – Všetuly. Úpravy realizovat do zahájení výstavby.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušnými orgány dopravní napojení východního vjezdu na komunikaci II/490 Martinice – Holešov pro fázi výstavby. Úpravy realizovat do zahájení výstavby.*
- *Podmiňující stavbou pro uvedení automobilového závodu do plného provozu je zprovoznění rychlostní komunikace R49 v úseku Hulín – Fryšták.*
- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený provozní řád automobilového závodu.*
- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený požární řád automobilového závodu.*
- *Při nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky budou plněny veškeré povinnosti vyplývající provozovateli ze zákona č. 356/2003 Sb. a souvisejících předpisů.*

Ovzduší

- *V rámci projektu pro územní řízení předloží provozovatel Krajskému úřadu Zlínského*

kraje odborný posudek dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §17 (povolení k umístování staveb zvláště velkých, velkých a středních stacionárních zdrojů).

- *V rámci projektu pro územní řízení bude zpracována rozptylová studie pro fázi výstavby, součástí rozptylové studie bude i vyhodnocení příspěvku imisní zátěže z liniových zdrojů podél dotčených veřejných komunikací.*
- *Kotle na centrální kotelně budou osazeny nízkoemisními hořáky v provedení LOW NO_x.*
- *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby „Soubor technickoprovozních parametrů a technickoorganizačních opatření k zajištění provozu stacionárních zdrojů“ dle zákona č. 86/2002 Sb. v platném znění, §11, odstavec 2.*
- *Všechny rozhodující zdroje znečišťování ovzduší TZL a VOC (z hlediska hmotnostních toků těchto škodlivin) budou opatřeny moderními a účinnými zařízeními pro snižování emisí. Technologické zařízení a technologický režim výroby budou provozovány tak, aby v plném rozsahu splňoval požadavky na provoz stacionárních zdrojů stanovený vyhláškou č. 355/2002 Sb.*

Hluk

- *V projektu pro stavební řízení bude doložen orgánu ochrany veřejného zdraví seznam stacionárních zdrojů hluku provozovaných při provozu záměru, jejich rozmístění a akustické parametry. Pokud dojde k významnějším změnám oproti zadání do akustické studie zpracované v rámci oznámení, rozhodne o dalším postupu (zpracování nové akustické studie) příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.*
- *V rámci projektu pro územní řízení (na základě rozpracovaných podkladů stavební části záměru, časovém harmonogramu výstavby a předpokládaných směrech dopravy v období výstavby) zpracovat akustickou studii hodnotící vliv hluku z dopravy na souvisejících komunikacích. V rámci této studie bude provedeno i autorizované měření hluku na dotčených veřejných komunikacích. Součástí studie bude i případný návrh konkrétních protihlukových opatření.*
- *Zahájení stavebních prací je podmíněno realizací hrubé stavby ochranného valu o výšce cca 5 m. Val bude situován při severní hranici areálu závodu v části od stávajícího vjezdu na letiště až po východní okraj areálu závodu. Tento val navrhnout se zohledněním funkce protihlukové a zároveň pro omezení světelného znečištění.*
- *V rámci další projektové přípravy zohlednit požadavek, aby osvětlovací tělesa zejména pro osvětlení odstavných ploch vyrobených automobilů byla v rozhodující míře orientována tak, aby v minimální míře ovlivňovala nejbližší obytnou zástavbu.*
- *Při zahájení výstavby realizovat protihluková opatření (výměna oken) u objektů obytné zástavby u křižovatky silnic II/432 a II/438 v blízkosti železničního přejezdu v katastrálním území Všetuly.*

Voda

- *Před zahájením výstavby bude vypracován a předložen ke schválení „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi výstavby“. Všichni pracovníci*

- výstavby budou s tímto plánem prokazatelně seznámeni.*
- *V rámci přípravných prací bude projednáno s příslušným vodoprávním úřadem a Zemědělskou vodohospodářskou správou Kroměříž zrušení melioračního systému a úprava toku Žabínek.*
 - *V rámci přípravných prací bude na území areálu vytyčeno vnitřní ochranné pásmo 2. stupně podzemního zdroje Holešov - Všetuly. V tomto pásmu bude jak ve fázi výstavby, tak i provozu zakázána jakákoliv činnost, včetně dopravy a skladování materiálů.*
 - *V rámci přípravných prací bude provedena inventarizace a vytyčení všech vrtů nacházejících se v areálu staveniště. Po konzultaci s VaK Kroměříž a příslušným vodoprávním orgánem bude stanoven další postup jejich zrušení resp. ponechání. Dále činné vrty musí být respektovány při návrhu dispozičního řešení areálu.*
 - *Odpadní vody z kuchyně budou do kanalizace splaškových vod napojeny přes odlučovač tuků.*
 - *Srážkové vody ze zpevněných ploch a komunikací, kde nelze vyloučit občasné úniky ropných látek, budou do kanalizace napojeny přes odlučovače ropných látek. Odlučovače ropných látek budou vybaveny sorpčním dílem tak, aby na výstupu předčištěné vody z odlučovače bylo trvale dosahováno koncentrace NEL do 0,2 mg/l. Odlučovače budou vybaveny proti vyplavení v době přívalových dešťů.*
 - *Čistírna technologických odpadních vod bude navržena tak, aby kvalita předčištěné odpadní vody na výstupu z čistírny odpovídala hodnotám ukazatelů znečištění odpadních vod stanovených Kanalizačním řádem města Holešov.*
 - *Srážkové vody z areálu závodu budou do vodoteče Mojena vypouštěny řízeně přes retenční nádrž. Kapacita retenční nádrže bude projednána a odsouhlasena správcem toku.*
 - *V rámci projektu pro územní řízení bude vypracován hydrotechnický výpočet, ve kterém budou posouzeny odtokové poměry dotčené části toku Mojeny a vyhodnocen vliv Záhlinických rybníků.*
 - *V rámci projektové přípravy bude provedeno posouzení stávajících říčních objektů na vodoteči Mojena v úseku za výústním objektem závodu z hlediska odvodu přívalových dešťů.*
 - *Zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám budou umístěny v nepropustných, bezodtokových jímkách odpovídajícího objemu, nebo budou navrženy jako dvouplášťové s indikací kapaliny v meziprostoru.*
 - *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený „Plán opatření pro případ havárie a zhoršení jakosti vod pro fázi provozu“.*
 - *Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby atesty nepropustnosti všech vybudovaných záchytných a havarijních jímek.*
 - *Řešení výústního objektu srážkových vod do vodoteče Mojena bude projednáno s příslušným vodoprávním orgánem a orgánem ochrany přírody a krajiny.*
 - *V další části projektové přípravy stavby provést koordinaci uvažovaného záměru s plánem odstranění staré zátěže včetně vymezení ploch potřebných pro sanaci a omezení výstavby na těchto plochách.*

- *V další části projektové přípravy stavby provést stavebně geologický průzkum včetně stanovení prostorů výskytu kontaminovaných zemín a kontaminovaných podzemních vod, podmínek nakládání s nimi a podmínek provádění zemních prací v těchto prostorech.*

Půda

- *Před zahájením výstavby zajistit skrývku ornice a podorničí. Hloubku skrývky stanoví příslušný orgán ochrany ZPF na základě podrobného pedologického průzkumu. Při následném nakládání s ornicí a podorničím bude postupováno dle pokynů orgánů ochrany ZPF.*
- *V rámci projektu pro územní řízení projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a následně jednoznačně stanovit rozsah skrývky na pozemcích, které nejsou evidovány jako ZPF (travnaté ostatní plochy letiště).*
- *Na základě upřesnění rozsahu a hloubky skrývky a určení míst odvozu ornice zpracovat v rámci projektu pro územní řízení časový harmonogram odvozu ornice.*
- *V rámci projektu pro územní řízení připravit podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur na základě konečného dispozičního řešení a hranic areálu závodu.*

Odpady

- *V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.*
- *Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence.*
- *Investor předloží ke kolaudaci stavby specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých procesem výstavby, včetně způsobu jejich využití či odstranění.*
- *Před zahájením demolice objektů, ve kterých bylo nakládáno s látkami nebezpečnými vodám (zejména ropné látky) provést reprezentativní odběry vzorků materiálů podlah a provést vyhodnocení nebezpečných vlastností. Se vzniklým stavebním odpadem nakládat podle výsledků analýz.*
- *V projektu pro stavební řízení vyznačit prostory pro shromažďování odpadů a látek škodlivých vodám; tyto prostory budou zabezpečeny v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.*
- *Investor předloží ke kolaudaci stavby souhlas Krajského úřadu Zlínského kraje k nakládání s nebezpečnými odpady a provozní řád skladu nebezpečných odpadů.*
- *Investor bude předávat odpady k využití nebo odstranění pouze subjektům oprávněným k této činnosti a na základě smluvního vztahu.*
- *Využití odpadů č. 170106, které vzniknou při demolici objektů, na hrubé terénní*

úpravy musí být při následné výstavbě zapracovány do jednotlivých prováděcích projektů stavby, odpady musí být předem recyklovány.

Fauna, flóra, ekosystémy, krajina

- *Realizaci přípravy území a kácení dřevin navrhnout do mimoreprodukčního období z důvodu snížení dopadů na populace zjištěných druhů živočichů, zejména na druhy vázané reprodukci na terén (na zemi hnízdící druhy ptáků) nebo na porosty dřevin (většina pěvců) a na venkovská stavení (někteří ptáci).*
- *Pokud z jakýchkoli důvodů nebude reálné naplnit podmínky ohledně časové vhodnosti přípravy území, zajistit aplikaci všech opatření, která mohou napomoci ke snížení případných nepříznivých vlivů nevhodně načasovaných zemních prací a kácení dřevin:*
 - *otázky termínování a strukturování stavebních /terénních/ prací, v návaznosti na logistiku přípravy území*
 - *přímá součinnost s experty při organizaci terénních prací,*
 - *kompensační opatření včetně tvorby náhradních biotopů*
 - *tyto zásady podrobně rozpracovat v POV stavby a předem projednat s příslušnými orgány ochrany přírody*
- *Přízpůsobit dispoziční řešení areálu tak, aby mohl být v plném rozsahu zachován lesík v JV části prostoru letiště (pokud bude součástí areálu) a navazující ochranné pásmo.*
- *V rámci návrhu retenční nádrže řešit její přírodě blízké pojetí, které umožní vznik litorálních pásem; v rámci provozu retenční nádrže, s ohledem na ochranu obojživelníků, vyloučit rybí obsádku.*
- *V rámci návrhu na biologickou rekultivaci ochranného valu zajistit stanovištní rozmanitost tím, že budou vytvořeny podmínky pro vznik náhradních biotopů v celé škále stanovišť: od souvislých porostů dřevin přes rozvolněné enklávy, neosázené enklávy se zapojením vysychavých stanovišť a kamenných polí.*
- *V rámci biologické rekultivace zajistit uplatnění travních směsí s vyšším podílem kvetoucích rostlin, do druhové skladby dřevin pro sadové úpravy a vnější ozelenění uplatnit i kvetoucí domácí druhy keřů.*
- *V rámci dalších stupňů projektové dokumentace prověřit možnost zachování částí porostů sadovnický řešených ploch v dnešním areálu provozního zázemí letiště a ponechané porosty začlenit v rámci rozvržení ploch areálu závodu.*
- *Minimalizovat zásahy do doprovodných porostů Mojeny.*
- *Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů.*
- *V dalších stupních projektové přípravy architektonizovat objekty výrobních hal (zejména od západu, jihu a východu).*
- *V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení velkých výrobních hal a dalších objektů s tím,*

- že je nutno vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech, případně takové použití minimalizovat (s výjimkou prosklených ploch).*
- *V rámci projektu pro stavební řízení vypracovat komplexní projekt sadových úprav, který bude vycházet zejména z následujících zásad:*
 - *těžiště realizovat podél jihozápadní, jižní a jihovýchodní strany areálu kombinovanou pásovou výsadbou stromů a keřů stanovištně odpovídajících druhů dřevin s minimálním podílem 40% vysokých dřevin*
 - *u vjezdů do areálu zachovat bezpečnostní rozhledové poměry*
 - *do ploch parkovišť pro osobní automobily umístit prvky mobilní zeleně, případně vytvořit prostory pro uplatnění výsadby stromů nebo skupin keřů*
 - *zajistit komplexní osázení ochranného valu*
 - *realizovat ucelené plochy sadových úprav s respektováním rozhledových parametrů na vnitroareálových komunikacích a ochranných pásem podzemních inženýrských sítí*
 - *pro výsadbu použít zapěstované jedince stanovištně odpovídajících druhů dřevin, zejména na plochách sadových úprav podél hranic areálu*
 - *zajistit uplatňování zásad péče o vysázené dřeviny po dobu minimálně pěti let od výsadby.*
 - *Preferovat lehká pletivová oplocení areálu.*
 - *V maximální možné míře přizpůsobit plánovanou výstavbu současnému stavu VKP Žabínek (bez plánovaného zkrácení tohoto vodního toku), případně minimalizovat zásah na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit. Dále minimalizovat zásah do VKP vodního toku Mojena na nezbytně nutnou míru a tento zásah řádně zdůvodnit; zvážit možnost znovuotevření stávajícího zatrubněného úseku toku, jelikož stávající důvody zatrubnění ve vazbě na provoz letiště realizací záměru zanikají.*
 - *Pro dopravu surovin a výrobků v maximální míře využít železniční dopravy*
 - *V dalších fázích přípravy záměru bude problematika stavby a úpravy retenční nádrže, zásahů do vodního toku a doprovodných porostů Mojeny, likvidace a výsadba dřevin a konečná úprava toku konzultována s AOPK ČR - středisko Zlín*

Kulturní památky

- *Při přípravě a výstavbě záměru bude postupováno v souladu s ustanovením §22 zákona č. 20/1978 Sb. o státní památkové péči (ohlašovací povinnost, umožnění záchranného archeologického výzkumu).*

Prevence závažných havárií

- *Provozovatel zašle Krajskému úřadu Zlínského kraje kopii protokolu ve kterém uvede identifikaci a množství umístěných nebezpečných látek ve smyslu §3 odstavec 8) zákona 353/1999 Sb. v platném znění (prevence závažných havárií).*
- *Při návrhu konečného dispozičního řešení areálu respektovat ustanovení zákona č.*

353/1999 Sb. o prevenci závažných havárií v platném znění, z hlediska nakládání s tzv. vyjmenovanými nebezpečnými látkami.

Pro fázi výstavby:

Ovzduší

- *Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.*
- *Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu zemních prací.*

Hluk

- *Při výstavbě budou respektovány požadavky nařízení vlády č. 502/2000, tj. zejména omezení hlučných prací na dobu od 7 do 21 hod a respektování hlukových limitů pro stavební práce dle uvedeného nařízení.*

Voda

- *Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.*
- *Na staveništi bude trvale dostatek zásahových prostředků pro provedení okamžitého zásahu v případě havarijního úniku látek nebezpečných vodám.*
- *V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.*
- *Do doby zahájení provozu retenční nádrže bude provedeno dočištění koryta Mojeny dle dispozic správce toku.*

Pro fázi provozu:

Ovzduší

- *V rámci zkušebního provozu budou provedena autorizovaná měření emisí všech středních, velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování ovzduší. Rozsah jednotlivých měření bude předem konzultován s příslušným oblastním inspektorátem ČIŽP.*
- *Pro odmašťování kovových dílů před povrchovou úpravou budou používány ekologicky vhodné přípravky, které lze zneškodnit na ČOV, nesmí být používány přípravky na bázi chlorovaných uhlovodíků.*
- *V sortimentu nátěrových hmot nepoužívat výrobky, které obsahují karcinogenní nebo vysoce dráždivé látky (např. benzen, akrolein).*

Hluk

- *V rámci zkušebního provozu provést kontrolní měření hluku u vybraných objektů obytné zástavby a na hranicích areálu. Výběr měřících bodů pro kontrolní měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví.*

Voda

- *V zimních měsících bude preferován mechanický úklid sněhu, používání solí bude minimalizováno.*

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 30.06.2006

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

RNDr. Vladimír Ludvík

Bydliště: Šafaříkova 484, 500 02 Hradec Králové

Pracoviště: Ekoteam, Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

tel.: 498 500 363, 603 224 626

Podpis zpracovatele posudku:



Autorizace ke zpracování posudku:

Autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zák. č.100/2001 Sb, dle §19 a §24 na základě osvědčení odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. 5278/850/OPV/93 ze dne 22.02.1994.

Ing. Michal Plodek – vlivy hluku a imisí

Mgr. Jiří Reil – vlivy na živočichy a na rostliny, na ekosystémy, vlivy na krajinu

VIII. Přílohy

Kopie vyjádření k oznámení

Je průmyslová zóna v Holešově prospěšná ?

(zpracováno na základě www.csu.cz/eis/ls)

Klady : Údajný vznik pracovních míst (Je však otázkou, kolik jich bude pro nezaměstnané z regionu, je jich zde cca 6300)

Zápory:

Obrovské zatížení životního prostředí a to:

Prudkým nárůstem dopravy po silnicích i železnicích.

S tím souvisící hluk, emise, nehodovost, ohrožení zdraví obyvatel a nárůst nemocností v regionu.

V případě automobilky nárůst emisí ovzduší v závislosti na plánované spotřebě cca 28 miliónů metrů kubických plynu a tunami chemikálií z lakovny. Jejich spalováním dojde k zamořování regionu smogem s obsahem karcinogenů.

Podzemní jezero vody se ocitne znovu v ohrožení jedy a vzhledem k plánovanému odběru fabriky z vodojemu Přílepy je tu i možnost vzniku nedostatku pitné vody v regionu.

V návaznosti na R49, která se má situovat jižněji a kde též může dojít k zamoření spodních vod při eventuální ekologické havárii, ale i při běžném solení v zimním období.

Podle názoru zpracovatelů projektu R49 tím, ale nebude ohroženo hlavní jezero, neboť voda proudí na jihovýchod. Zasaženy tak mohou být „jen“ zdroje např. Zahnašovicích, Ludslavicích, Hulíně, ale dle vyjádření odborníků mohla by se takto kontaminovaná voda dostat po geologickém zlomu třeba do Slušovic .

Bude zničeno území, které je domovem i chráněných živočichů a při výstavbě se dá počítat s tím, že nebude dostatek času na archeologický průzkum. Je tu obava, že investor raději zaplatí pokutu za „přehlédnutí „ a zničení nálezu než, aby se nechal brzdit ve stavbě této regionu neprospěšné fabriky. Je zde ještě mnoho dalších negativních vlivů a tak opravdu je nutné zvážit, zda je vůbec nějaká garance zaměstnání pro místní obyvatele bez práce .

Panuje obava, že zde bude zaměstnávána hlavně zahraniční levná pracovní síla i se všemi důsledky, které pobyt cizinců provází. Nedávno jsme to mohli shlédnout ve Francii.

A jistota trvání ? Jako Philips v Hranicích ??

Máme přeci povinnost předávat svým potomkům takovou zemi, kde i oni budou moci žít a vychovávat své děti.

**PETICE OBČANŮ OBCE ZAHNAŠOVICE
proti vypracovaným plánům průmyslové zóny.**

My, občané obce Zahnašovice, nésouhlasíme s předloženými plány výstavby průmyslové zóny na pozemcích katastru Zahnašovice. Byli jsme seznamováni na veřejných zasedáních Obecního úřadu Zahnašovice s připravovaným vybudováním průmyslové zóny. Očekávali jsme, že budou splněny sliby, že objekty průmyslové zóny budou sloužit k skladování či aktivitám, které nebudou mít dopad na život obyvatel v blízkosti této zóny. Na posledním veřejném zasedání jsme se seznámili s konkrétními plány a byli jsme zděšeni. Lakovny, spalovny apod. neničí ovzduší? Babička topením v kamnech na pevná paliva je největší ekologický nepřítel? Přestaňte nás obelhávat! Peníze, získané za každou cenu, nesmí zvítězit nad zdravým rozumem a nad starostí o budoucnost našich dětí. Kde budou žít? Uznali jsme, že je třeba vybudovat rychlostní komunikaci, aby se zkvalitnila dopravní situace, a souhlasili s odprodejem pozemků. Už provozem na komunikaci dojde ke zhoršení životních podmínek (výfukové plyny – směr proudění vzduchu na obec, hluk, devastace půdy při výstavbě apod.). Ale přestaňte nám lhát a nechtějte nás ničit dalšími zplodinami! My a naše děti tady máme žít dál. Tak se nad tím laskavě zamyslete!

Svémi podpisy říkáme STOP navrhovaným plánům výstavby průmyslové zóny Holešov na pozemcích katastru obce Zahnašovice.

V Zahnašovicích 13. února 2006



MIZPP009D23Q



Zlínský kraj

21-02-2006
13719
4/10
1

Zlín 17. února 2006
KUZLP007141P

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 5b
100 10 Praha 10 - Vršovice

"Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešova"

Zlínský kraj podporuje přípravu strategické průmyslové zóny Holešov a vybudování technické a dopravní infrastruktury.

Nový výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov bude impulzem k rozvoji zóny a také území střední Moravy. Jedná se o velký projekt s významnými sekundárními efekty, z něhož bude těžit celá Morava. Nepůjde jen o lokalizaci hlavního závodu, ale také o související pobočné závody, které budou potřebovat další plochy pro výrobu. Ta bude velkého rozsahu a holešovská zóna má velkou šanci být v rámci tohoto komplexního projektu zaplněna a využita, což vytvoří také značné množství nových pracovních míst.

Připravovaná průmyslová zóna v Holešově má velkou šanci být zaplněna v rámci komplexního projektu investice automobilky Hyundai, pro související výroby budou potřebné další významné plochy, na nichž vyroste pobočné závody.

Libor Lukáš
hejtmán

MĚSTO HOLEŠOV

Masarykova 628, 789 17 Holešov



MI ZPP009DCQL

odbor: starosta

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE

datum: 17.02.2006
číslo: 12880

Os: jodaci
Holešov, dne 14.2.2006

Vše doplň. značky / ze dne
2750ENV/05
z 13.1.2006

Nada značka
1210/2006

Vyřizuje / linka
Otta

Věc

Vyjádření k oznámení o zahájení zjišťovacího řízení
k záměru Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území PZ Holešov

Město Holešov, jako dotčený územní samosprávný celek, posoudil předloženou dokumentaci a ztotožňuje se s vyjádřením Městského úřadu Holešov, odboru životního prostředí.

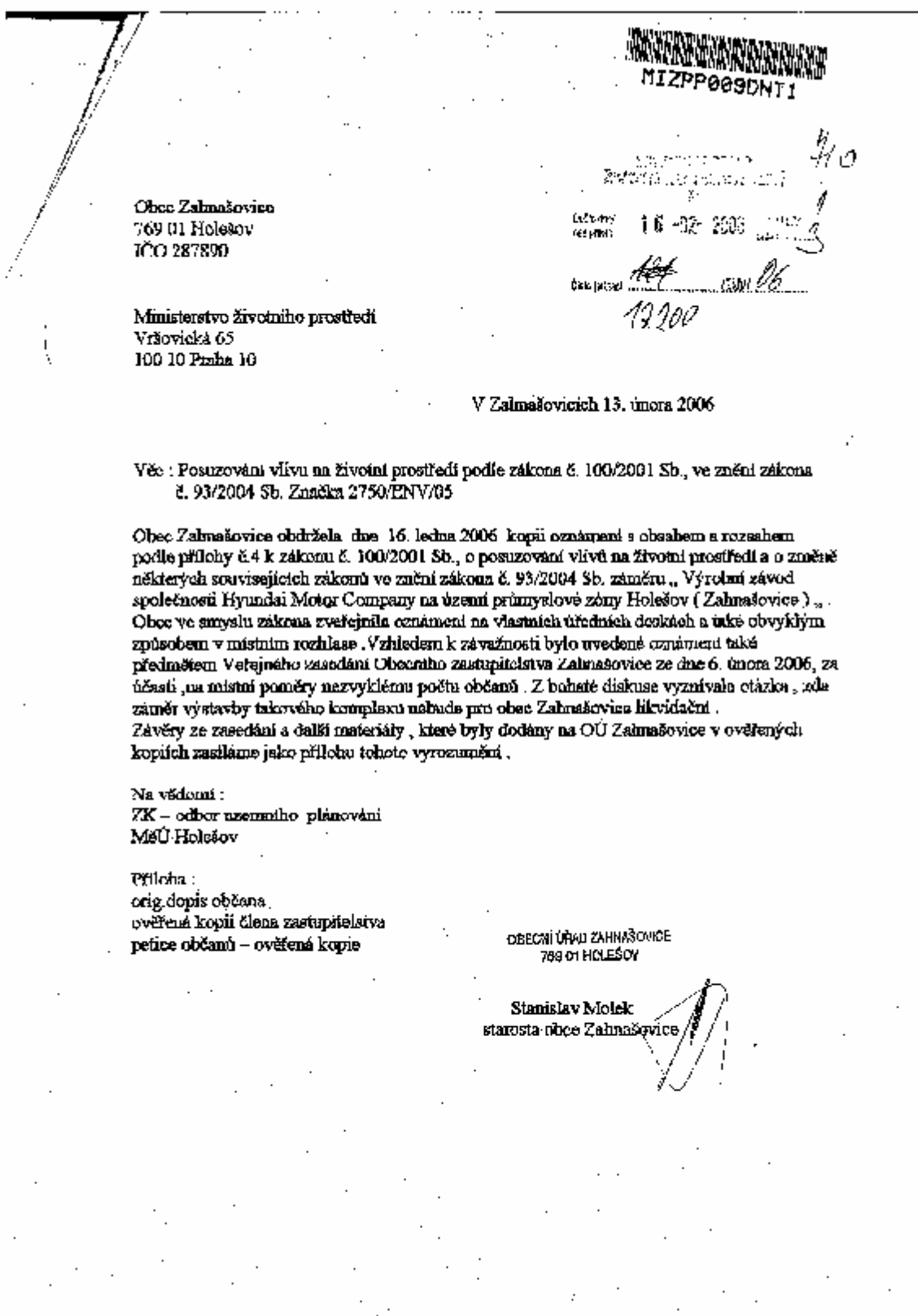


Otta
starosta města Holešova

tel.: 573 293 221
fax: 573 297 443

Bankovní spojení
Komerční banka Křemž 2
č. ú. 19-1924-6970100

ICO: 287 179



MIZPP009DNT1

Obec Zahnašovice
769 01 Holešov
IČO 287890

16-02-2006
19200

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10

V Zahnašovicích 13. února 2006

Věc : Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Značka 2750/ENV/05

Obec Zahnašovice obdržela dne 16. ledna 2006 kopii oznámení s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění zákona č. 93/2004 Sb. záměru „ Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov (Zahnašovice) „ . Obec ve smyslu zákona zveřejnila oznámení na vlastních úředních deskách a také obvyklým způsobem v místním rozhlasu . Vzhledem k závažnosti bylo uvedené oznámení také předmětem veřejného zasedání Obecního zastupitelstva Zahnašovice ze dne 6. února 2006, za účasti ,na místní poměry nezvyklému počtu občanů . Z bohaté diskuse vyznívala otázka , zda záměr výstavby takového komplexu nebude pro obec Zahnašovice likvidační . Závěry ze zasedání a další materiály , které byly dodány na OÚ Zahnašovice v ověřených kopiích zasláme jako přílohu tohoto vyrozumění .

Na vědomí :
ZK – odbor územního plánování
MěÚ Holešov

Příloha :
orig. dopis občana
ověřená kopie člena zastupitelstva
petice občanů – ověřená kopie

OBECNÍ ÚŘAD ZAHNAŠOVICE
769 01 HOLEŠOV

Stanislav Molek
starosta obce Zahnašovice





Obec Zahnašovice, 7569 01 Holešov

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Recepční
číslo: 17-02-2006
Číslo jednací: 10589
Heslový
číslo: 2
Jednání: 06 1

Ministerstvo životního prostředí
Ing. Jaroslava Honová
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Zahnašovicích 14.2.2006

Věc : Zjišťovací řízení „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“ – značka 2750/ENV/05

1. Hodnocení půd zájmového území je popsáno na str. 30, kde je uvedeno, že se jedná o půdy HPJ 02 a 03 (šerozemní půdy). Humusový horizont dosahuje hloubky až 1 m (podle průzkumu dodavatele). Je na místě otázka z čeho je odvozeno, že „využitelný“ humusový horizont dosahuje 50 cm a mocnost skřívky je potom 50 cm? Co myslí autoři výrazem „kulturní vrstva“? Ta má podle posuzovatelů dosahovat 35 cm, o tři řádky dál je uvedeno, že ornice dosahuje 30 cm. Tato malá nepřesnost představuje 500 m³ zeminy na 1 ha.

Za nejzávažnější problém považujeme získání půdy pro uváděné účely neboť podle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy ministerstva životního prostředí České republiky ze dne 1.10.1996 č.j.OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona ČNR č.334/1992 Sb., O ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb., kde se podle článku IV „Třídy ochrany zemědělského půdního fondu, stanoví stupně tříd ochrany zemědělské půdy (§ 3 odst. 2 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního) jsou půdy BPEJ 30200 a 30300 řazeny do I.třídy ochrany, což jsou bonitně nejcenější půdy, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Výrobní závod, který zde má být postaven tyto podmínky nespĺňuje. Proč autoři, přesto že na str. 24 ve 4. odstavci uvádějí, že se jedná o pozemky zařazené do I. třídy ochrany ŽP, tento fakt nezohledňují?

Tyto připomínky se týkají orné půdy ve všech dotčených katastrálních územích tj. Holešov, Zahnašovice a Všetuly.

2. Podle našeho názoru je ve studii nedostatečně řešena ochrana spodních vod – vodní zdroj Holešov.

3. Odvod splaškových vod do Mojeny, která v letních měsících vysychá (květen – srpen), zvyšuje možnost znečištění spodních vod v obci Zahnašovice.

4. Proti hlukové opatření mezi výrobním závodem, komunikací R 49 a obcí jsou nedostatečné.

5. Zezda nevhodné umístění výrobních provozů vzhledem k velmi malé vzdálenosti od zástavby obce.

6. Faktické nedostatky rozptylové studie (str. 19 „čistina technologických odpadních vod“ - nekonkrétní údaje.

7. Znalecký posudek – Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí. Studie je nedostatečná, hladina hluku je teoretická a je vzdálená realitě výrobního závodu, což autor zdůrazňuje v bodě V. analýza nejistot.

8. Předěžná analýza rizik. Obrovské množství cizorodých látek, které budou dopravovány, skladovány a spotřebovávány vytváří velmi vysoké riziko znečištění půdy, spodních vod a možnost havárie na velmi citlivém území.

OBECNÍ ÚŘAD
760 01 HOLEŠOV

Obec Třebětice Třebětice 51, Holešov 769 01 IČO:344540

Městský úřad Holešov
Odbor životního prostředí
Ing. Šubrtová

Třebětice, dne 15.2.2006

Věc: Vyjádření k oznámení o zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“

Nevouhlasíme s umístěním výrobního závodu společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov. Hlavním důvodem je vysoké riziko znečištění spodních vod přímo v lokalitě, která bude jak je z uvedeného projektu zřejmé nejlépe průmyslově zatížena. V případě možného zamoření spodní vody je rovněž vysoké riziko zamoření zdrojů pitné obyvatel přilehlých obcí – Alexanovic, Třebětice. Jelikož obyvatelé těchto obcí mají hlavní zdroj pitné vody vlastní studny, o to je riziko závažnější.

Dalším nepříznivým faktorem je znečištění ovzduší u životního prostředí exhalacemi, jejich původcem bude jak posuzovaná průmyslová zóna tak i jeden z dalších projektů a to rychlostní komunikace R49. Jelikož se obě stavby územně prolínají a obě stavby mají negativní vliv na životní prostředí, hluk a kvalitu života v této oblasti. Žádáme vypracování emisních limitů a hlukové zátěže pro oba projekty současně.

V případě zpoždění výstavby rychlostní komunikace R49 žádáme náhradní řešení dopravní obslužnosti. Vzhledem k plánovaným objemům výroby /viz. studie EIA studie/ je předpoklad enormního zatížení stávajících komunikací, včetně komunikace č.432 procházející obcí Třebětice.

Na závěr si dovoluujeme upozornit, že jsme nebyli řádně obesláni a obeznámeni s výše uvedeným záměrem jako účastníci řízení.

MĚSTO HOLEŠOV		číslo d. p. j.
MĚSTSKÝ ÚŘAD		
Ustav: dne:	3. 6. 2003	číslo zastupitelů
G. j.	SKKP	101 2004
Právní:		

Chytil Rostislav
starosta obce Třebětice



Krajský úřad
Zlínského kraje

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
MIZPP0064US4
14-02-2006
410
14-02-2006
14-02-2006
14-02-2006

Odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení hodnocení ekologických rizik

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

datum:	oprávněná úřední osoba:	číslo jednací:	spisová značka:
09. února 2006	Mgr. Zuzana Janetová	KUZL 10379/2006	KUSP 4160/2006 ŽPZE-ZJ

Posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. - vyjádření k oznámení záměru:

"Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešova"

Dne 17. ledna 2006 obdržel Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství oznámení záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“, níže jsou uvedena vyjádření za Krajský úřad Zlínského kraje:

➤ z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:

některé uváděné dotčené pozemky nebyly součástí řešené nebo schválené plochy pro výrobu v územním plánu, např. v k.ú. Zahnašovice p.č. 147/6 - 4,5685 ha, p.č. 147/6 - 0,1948 ha, 147/4 - 1,1794 ha, vše orné půda. Ve změně č. 1 ÚP obce Zahnašovice byla řešena a schválena plocha pro výrobu jen na pozemcích v kultuře ostatní plocha v rozsahu 56,359 ha, umístění plochy výroby na pozemcích ZPF projednáváno nebylo. Záměr výrobního závodu umístěný na oca. 6 ha ZPF v Zahnašovicích není tedy zřejmě v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Vyřizuje: Mária Daňková

➤ z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (zákon o lesích), ve znění pozdějších předpisů:

z předloženího Oznámení o hodnocení vlivů záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“ na životní prostředí vyplývá, že výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov je navržen částečně na pozemcích určených k plnění funkcí lesa, konkrétně jde o pozemky p.č. 2563/1, 2563/2, 2563/3, 2639/3, 3E78. Orgán SSL Krajského úřadu upozorňuje, že před realizací tohoto záměru je nutné požádat o vydání rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkcí lesa dle § 15 odst. 1 a 2 zákona o lesích. Vzhledem k tomu, že jde o výměn. do 1 ha, je příslušný k vydání rozhodnutí dle § 48 písmene e) zákona o lesích Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí. Náležitosti žádosti o odnětí uvádí § 1 a § 2 vyhlášky číslo 77/96 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Vyřizuje: Ing. Pavel Kadlecík

Krajský úřad Zlínského kraje
tr. Tomáše Bati 21, PO Box 220
761 90 Zlín

č. 10991220
tel.: 577 043 379 fax: 577 043 252
e mail: zuzana.janetova@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz



Krajský úřad
Zlínského kraje

- z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

při dodržení opatření uvedených v kapitole D.IV. (body 24. - 42.), jež jsou určena k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody v řešeném území (zejména ochranných pásem jírnacího území Holešov), nemáme z hlediska zájmů týkajících se vodního zákona dalších připomínek.

Vytizuje: Ing. Táňa Živořáková

- z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů:

z hlediska kompetencí, které jsou pro krajské úřady stanoveny § 77a výše uvedeného zákona, nemáme připomínek. K problematice obecné ochrany přírody se vyjadřuje věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody - Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí.

Dle § 46i odst.1 výše uvedeného zákona vydáváme stanovisko v tom smyslu, že předložený záměr "Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov" nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Vytizuje: Ing. Jaroslav Hražec, Petr Pavečičk

- z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“):

K předloženému Oznámení o hodnocení vlivů na ŽP nemáme připomínek. Konkrétní technologie (zdrojů znečišťování ovzduší) výrobního závodu společnosti Hyundai Motor Company budou povolány v samostatném správním řízení dle zákona č. 86/2002 Sb.

Vytizuje: Ing. Bohdana Pešková

- z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“):

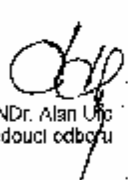
využití odpadů katalogového čísla 17 01 06, které vzniknou při demolici stávajících objektů, na hrubé terénní úpravy při následné výstavbě musí být zapracováno do jednotlivých prováděcích projektů stavby. Odpady musí být před využitím recyklovány.


Odpady kat. čísel 13 01 10, 13 02 05, 15 02 06, 16 05 01, 19 06 02 a 20 01 21, které mohou vznikati v průběhu provozu, jsou určeny jako použité výrobky ke zpětnému odběru dle § 38 zákona o odpadech. Není nutné s nimi nakládat jako s odpady

Vytizuje: Miroslava Šveccová



Zlínský kraj
Krajský úřad
Odbor životního prostředí
a zemědělství
ul. T. Štáta 2, 761 01 Zlín


RNDr. Alan Ujo
vedoucí odboru

MĚSTSKÝ ÚŘAD HOLEŠOV Masarykova 628. 769 17 Holešov		 MIZPP009DCLA
odbor: životního prostředí	Ministerstvo životního prostředí Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC Vrsovicská 65 100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE	
Věš. dopis zasláný/zo dne:	Načr. číslo:	Výň. číslo:
	27/21049/2006/Su	11879
	Ing. Šebková / 573 521 801	Holešov 116
		13.2.2006

Souhrnné vyjádření odboru životního prostředí

Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí, obdržel oznámení k zahájení zjišťovacího řízení k záměru:

**Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company
na území průmyslové zóny Holešov.**

Po posouzení uvedené dokumentace vydáváme následující vyjádření a požadavky k jejímu dopracování

1. Vodohospodářské zájmy dle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, v platném znění :

kap. B.III.2- Odpadní vody :

- odpadní vody splaškové i technologické (po předčištění) budou odváděny na ČOV v Holešově-Všetulích. Vzhledem k současnému vytížení ČOV je možné tyto odpadní vody (zejména technologické) odvádět na ČOV pouze v případě, že bude provedena její rekonstrukce.
- při odvádění srážkových vod požadujeme, aby byly předčištěny přes odhlučovače ropných látek srážkové vody ze všech zpevněných ploch a komunikací v areálu (pouze srážkové vody ze střech budov je možné odvádět do toku bez předčištění).

kap. C.1. - Staré ekologické zátěže :

- ekologické zátěže v areálu firmy mopas a.s., Holešov, nejsou dosud odstraněny

kap. C.2.4. Geofaktory životního prostředí :

- v části „Hydrologické poměry“ nejsou řešeny poměry hydrologické, ale hydrogeologické. **V této kapitole požadujeme doplnit informace o jímacím území a využíváním kolektoru (větou „Řešené území je na podzemní vody poměrně chudé“ autor zřejmě myslel širší okolí a ne konkrétně místo uvažované průmyslové zóny, které se nachází ve 2. vnějším ochranném pásnu vodního zdroje Holešov).**

tel.: 573 521 111
fax: 573 521 210

Bankovní spojení
Komerční banka Kroměříž
č.ú. 19-1634-3910000

fax: 297 172

strana 2 k č.j.: ŽP/2049/2006/Ša

kap. D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody :

- zásobníky pro skladování látek nebezpečných vodám požadujeme řešit jako dvouplášťové s indikací kapalin v meziprostoru.
- v zinních městcích požadujeme údržbu komunikací a zpevněných ploch bez solení.
- proti úniku látek nebezpečných vodám musí být zajištěny nejen jejich zásobníky a skládovací prostory, ale i manipulační plochy, na kterých se bude s těmito látkami zacházet.
- mezi opatření na ochranu vod je nutno také zahrnout vybudování a provoz monitorovacího systému podzemních vod. Nikde není uveden požadavek na sledování vývoje kvality podzemní vody jak v době výstavby, tak i v době provozu areálu.

2. Odpadové hospodářství podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění :

Bez připomínek.

3. Ochrana ovzduší dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění :

Kap. D.1.2 – Vlivy na ovzduší

V tabulce na str.106 je uveden emisní strop pro TZL 12 letok. Tento údaj je chybný, neboť v nařízení vlády č.351/2002 Sb. ani v novele č.417/2003 Sb. není uveden emisní strop pro TZL. Tento údaj platí pro SO_x a v tabulce na str.106 chybí. V návaznosti na tuto skutečnost je nutné opravit i komentář pod tabulkou.

V rozptylové studii je v kapitole 5. Metodika výpočtu graficky znázorněna včetně přílohy. Není zřejmé, zda jsou jako vstupní údaje použity hodnoty z celé ČR nebo ze mapice ČHMÚ na ložišti v Holešově, což by bylo určitě přesnější.

V předložené dokumentaci je nastiňována problematika sekundární prašnosti po dobu výstavby. Zmínka, že je nezbytné uplatnit veškerá technická řešení je nedostatečná. Požadujeme konkretizovat technická opatření k vyřešení této problematiky.

4. Ochrana přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění :

V předložené dokumentaci chybí v kapitole „D.1.7. Vlivy na faunu, floru a ekosystémy“

a)

zmínka o vlivu stavby na významný krajinný prvek – vodní tok Žabínec.

Plánované zkrácení vodního toku Žabínec musí být řádně odůvodněno. Organ ochrany přírody požaduje v maximální možné míře přizpůsobit plánovanou výstavbu současnému stavu (bez plánovaného zkrácení tohoto vodního toku), případně minimalizovat zásah na nezbytně nutnou míru.

b)

požadujeme vyhodnotit ovlivnění paměti významného krajinného prvku vodního toku Mojána

strana 3 k č.j.: ŽP/2049/2006/Ša

V souladu s ustanovením § 4 odst. 2 výše uvedeného zákona jsou významné krajinné prvky chráněny před poškozováním a ničením, k zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, a musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko zdejšího orgánu ochrany přírody (Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí).

Vzhledem k tomu, že uvažovaný záměr by mohl snížit nebo změnit krajinný ráz je podle § 12 odst. 2 výše uvedeného zákona je v rámci dalších stupňů projektové dokumentace nezbytný souhlas zdejšího orgánu ochrany přírody (Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí).

Odstaňování náletových i vysazených dřevin rostoucích mimo les musí být náležitě odůvodněno. K případné likvidaci vzrostlé zeleně je podle § 8 odst. 1 nezbytné povolení příslušného orgánu ochrany přírody (Městský úřad Holešov, odbor životního prostředí, a Obecní úřad Zahnašovice). Kácení se povoluje zpravidla v období vegetačního klidu, tedy od 1. října do 31. března.

Při vlastní realizaci záměru je nutné postupovat v souladu s § 5 a § 5a téhož zákona, ve kterých jsou stanoveny základní ochranné podmínky týkající se planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů.

Stavební práce i práce související by měly být prováděny mimo období hnízdění a vyvádění mláďat, tedy od září do února.

Zvláště chráněni živočichové jsou podle § 50 odst. 1 výše uvedeného zákona chráněni ve všech svých vývojových stádiích. Chráněna jsou jimi užívaná přirozená i umělá sídla a jejich biotop. Podle § 56 výše uvedeného zákona je nutné požádat o výjimku ze zákazu u zvláště chráněných rostlin či živočichů příslušný orgán ochrany přírody (Krajský úřad Zlínského kraje u ohrožených druhů – čmelák, čáp bílý, kuroptev polní; Správa CHKO Litovelské Pomoraví u kriticky ohrožených druhů – kavka obecná).

Orgán ochrany přírody požaduje dodržet navržená opatření pod body 54 až 66 v kapitole D.IV. (str. 137-138) „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“.

5. Ochrana zemědělského půdního fondu dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění :

Předpokládaný nutný zábor zemědělského půdního fondu je podle předložené dokumentace 70 – 80 ha. Příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu k udělení souhlasu k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (je-li dotčena půda nad 10 ha) je Ministerstvo životního prostředí. Tento orgán také stanoví hloubku střeživky ornice a podmíček.

Doporučujeme provést také skryvku na pozemcích, které nejsou evidovány jako zemědělský půdní fond (zatravněné plochy letišť), tak jak je to navrhováno v tomto oznámení.

Dále je nutné dořešit, v návaznosti na zrušení melioračního systému v místě stavby, zabezpečení funkčnosti melioračního systému na okolních pozemcích.

strana 4 k č.j.: ŽP/2049/2006/Šu

Pokud by v souvislosti s umístěním stavby mělo dojít ke ztíženému odhospodařování okolních pozemků, bude toto nutné vyřešit v rámci přípravy např. jednoduchou pozemkovou úpravou (např. viz. příloha č. 1)

Z předloženého stupně dokumentace nevyplývá, že posuzovanou výrobu bude zemědělský půdní fond zařízen pouze niklem a arzénem. Dokumentace na str. 81 - 82 hodnotí současnou možnou kontaminaci území pouze těmito rizikovými prvky. Požadujeme posoudit současně zatížení území i ostatními rizikovými prvky.

6. Ochrana lesního půdního fondu a hospodaření v lesích dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění :

Bez připomínek.

7. Vliv na veřejné zdraví :

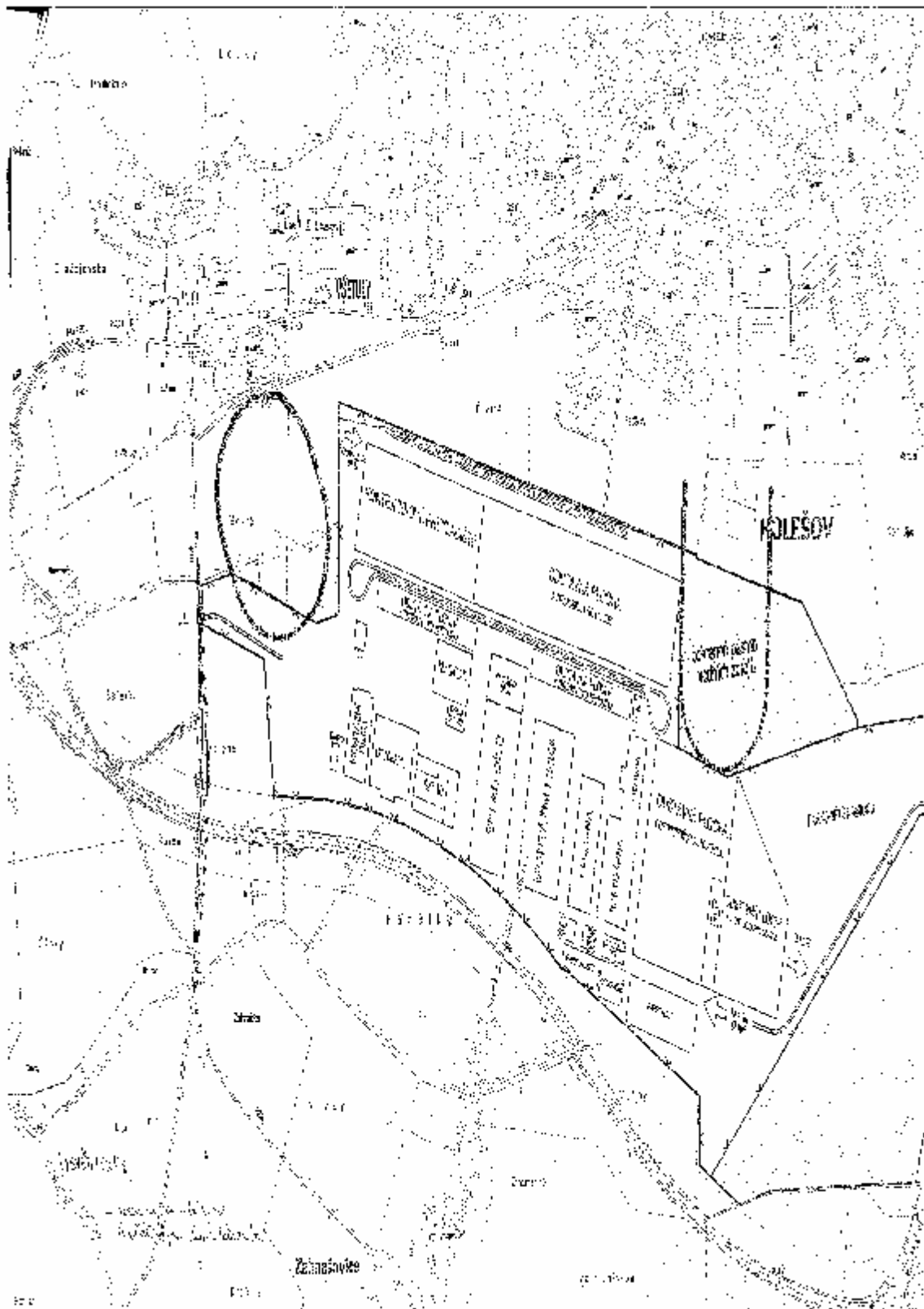
V etapě výstavby je hodnocena pouze 1. etapa, která představuje největší objem zemních prací. Ostatní etapy nejsou ani popsány, jejich vliv na životní prostředí není ani předpokládán ?

Požadujeme přesnější vyhodnocení faktorů pohody, vliv trvalého navětrání a dopravy zejména na sídliště U Letiště a ul. Palackého.

8. Environmentální rizika při možných haváriích

V předložené dokumentaci je posuzována možnost havárie pouze ve stavebních objektech (výrobní, montážní a skladovací haly, kotelna) a manipulační plocha u ČS PTM, nejsou však posuzovány ostatní manipulační plochy a komunikace, např. havárie cisterny v areálu závodu a únik do hornatého prostředí a kanalizace.

Ing. Markéta Šubová
vedoucí odboru životního prostředí





MIZPP0064SS2

Krajská hygienická stanice Zlínského kraje
se sídlem ve Zlíně

Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín
tel.: 57 721 02 66, fax: 57 700 67 46, e-mail: khs@kshzlin.cz

Č. j.: ZL-302/216/2006 - 01
Ref.: Ing. Vladimír Hutěcha tel.: 577 006 728
RNDr. František Pařízek tel.: 577 006 715

Ve Zlíně, dne 20.2. 2005

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Učtový
zápisek - 2 - 03 - 2006

Číslo
109/05
Číslo
06

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

„Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“ vyjádření oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o znění některých souvisejících zákonů.

Dne 29.12. 2005 bylo Krajské hygienické stanici Zlínského kraje, hygieně obecné a komunální doručeno Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 - Vršovice, oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů pro stavbu „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“.

Charakteristika záměru - závod na výrobu automebilů s roční produkcí 300 000 vozů. Záměr je v souladu s územním plánem města Holešova a obce Zahnašovice „Průmyslová zóna letiště Holešov“.

V rámci záměru budou realizovány tyto stavby administrativní budova, čistírna odpadních vod, dílny pro kompletaci montážních děl, karosárna, lakovna, lisovna, metolárna, montáž, parkoviště a odstavné plochy, sklady, železniční vlečka a zkušební dráha. Záměr a celá průmyslová zóna se nachází ve vnějším ochranném pásmu 2. stupně podzemního vodního zdroje Holešov. Ochranné pásmo 1. stupně je mimo areál plánované automobilky.

Hlavními zdroji znečišťování ovzduší budou provoz lokomotiv, provoz spalovacích zdrojů na zemní plyn a doprava.

Veškeré nakládání s látkami nebezpečnými vodám bude zajištěno tak, aby ani v případě havarijního tónku nedošlo ke kontaminaci podzemních nebo povrchových vod. Dalším závažným problémem bude hluk a to především z dopravy, kdy dojde k zhoršení akustické situace podél komunikací v okolí závodu. Pokud se týká stacionárních zdrojů hluku nedojde k významnému ovlivnění akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v dotčené lokalitě.

V rámci zjišťovacího řízení byly vypracovány rozptylová studie, akustická studie a hodnocení zdravotních rizik.

K.j. ZL-302/216/2006 01

Z hodnocení zdravotních rizik vyplývají tyto závěry:

Hluk - Hluková expozice ze zdrojů uvnitř závodu by neměla vést k překročení limitů pro stacionární zdroje hluku. Některé zdroje hluku se mohou projevovat hlukem impulsního charakteru nebo tónovými složkami. Takový hluk má přísnější hygienické limity. Hluková expozice ukazuje na možnost obtěžování hlukem z dopravy jednak nárůstem dopravy po realizaci závodu a jednak po zprovoznění čtyřproudové komunikace R 49. Detailnější zhodnocení zdravotních rizik je možné provést až po zjištění vstupních údajů a po přesnějším vyhodnocení hlukové expozice a počtu exponovaných obyvatel.

Imisní zatížení lokality - Benzen a benzo(a)pyren - příspěvek závodu k imisnímu pozadí je nevýznamný.

Možná rizika akutních dráždivých a toxických účinků i chronických účinků emisí organických látek z provozu závodu lze spolehlivě vyloučit.

Příspěvek imisního zatížení lokality NO_x a PM_{10} nebude z hlediska chronických účinků zdrojem významnějšího rizika, teoreticky nelze vyloučit možnost malého vlivu imisního příspěvku závodu na respirační nemocnost exponovaných obyvatel.

Po zhodnocení souladu předloženého návrhu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Zlínského kraje, odbor hygieny obecné a komunální toto

vyjádření:

s dokumentací o hodnocení vlivu na životní prostředí „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“

se souhlasí

za splnění podmínek (v dalších stupních projektové dokumentace):

- 1) provedení měření hluku ve vyznačených místech před zahájením realizace výstavby,
- 2) provedení doplňujících výpočtů hlukové zátěže obytné zástavby v okolí závodu po zjištění vstupních údajů jak ze stacionárních zdrojů tak i z dopravy, maximálně budou využity proti-hluková opatření,
- 3) provedení měření hluku po realizaci závodu ve stejných měřicích místech jako před zahájením výstavby,
- 4) doplnění rozptylové studie po zjištění vstupních údajů, cíle bude doloženo, že všechny rozhodující zdroje emisí budou opatřeny moderním účinným zařízením pro snižování emisí,
- 5) doplnění zpracování hodnocení zdravotních rizik na základě nových poznatků.
- 6) V dalším stupni projektové dokumentace bude doloženo jakým způsobem bude ochráněn vodní zdroj Holešov, který se rozkládá na hranici závodu

Krajská hygienická stanice
Zlínského kraje

Hygienická stanice Zlínského kraje
MUDr. Eva Antoníčková

vedoucí odboru hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:

- 1 x adresát
- 1 x KHS ZK - odbor hygieny obecné a komunální - PD
- 1 x KHS ZK - odbor hygienických rizik

MIZPP009DEAF

**ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**
Oblastní inspektorát Brno
Lobezského 14, 614 00 Brno
tel.: 545 545 111, fax: 545 545 100
IC: 41 69 52 05, e-mail: puško@br.cizp.cz, www.cizp.cz

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
17-02-225
12843-06

MŽP
Ing. Karásek
Vršovická 85
100 10 Praha

Vaš dopis značky / ze dne: 2750/ENV/C5/13.1.2006
Naše značka: 47/RJ/0602182.02/06/BPO
Vyřizuje / linka: Ing. Odraš/109
Místo a datum: Brno, 10.2.2006

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov

Dne 16.1.2006 jsme obdrželi oznámení o zveřejnění záměru **Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov** podle zákona 100/2001 Sb. pro účely posuzování vlivů na životní prostředí.
Po prověření předloženého oznámení sdělujeme, že proti realizaci výše uvedeného záměru nemáme zásadní námítky.

**ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
OBLASTNÍ INSPEKTORÁT
BRNO**

Ing. Oldřich Sapoušek, CSc.
ředitel



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



MIZPP009E7K1

Oblastní inspektorát Olomouc
Truhlář 41, 772 00 Olomouc, IČ: 585 243 410
t.č.: 41 69 32 06, e-mail: public@oi.czpp.cz www.czpp.cz

410
14. 02. 2006
MOPAS
06

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

Váš dopis značka / ze dne:	Náše značka:	Vyřizuje / linka:	Místo a datum:
2750/ENV/03 / 13.1.2006	48/OOV/0601926/3106/ODU	RNDr.Flobilevčá5	Olomouc 3.2.2006

Vac
Stanovisko ČIŽP OI Olomouc k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb., - zahájení zjišťovacího řízení k záměru zaraženému v kategorii I.

ČIŽP OI Olomouc, oddělení ochrany vod, dne 16.1.2006 obdržela dokumentaci oznámení záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“, zpracovaného ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a obsahem a rozsahem dokumentace podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.

V kapitole C.1. části Staré ekologické zátěže (str. 76), je uvedeno následující:
„Dle dostupných informací nedošlo v zájmovém území k ekologickým haváriím a staré ekologické zátěže nejsou evidovány. V roce 1990 byl vyhlášen havarijní stav na jímacím území Holešov. V jímacích podzemní vodě byly zjištěny vysoké koncentrace chlorovaných uhlovodíků, jejichž původ z tehdejší průmyslové části Holešova (LOANA, MOPAS, PS Holešov) byl následně ověřen průzkumnými pracemi. Sanace saturované i nesaturované zóny již byly ukončeny.“

Tyto informace se zásadně neshodují s podklady ČIŽP OI Olomouc.
V prostorech průmyslových areálů LOANA a mopas a.s. se stále vyskytují vysoké koncentrace chlorovaných uhlovodíků (dále jen „CIU“) v podzemní vodě a jejich odstranění nebylo doposud provedeno. Nelze tudíž souhlasit s tvrzením, že sanace saturované i nesaturované zóny již byly ukončeny, ve skutečnosti nebyly tyto práce v uvedených areálech zahájeny. Z výsledků Analýzy rizika starých ekologických zátěží v mopas a.s. Holešov, kterou zpracovala firma MEGA a.s. v lednu 2000, vyplývá, že dochází k šíření kontaminačního mraku CIU z ohnisek znečištění pod výše uvedenými areály po směru proudění podzemní vody, tj. směrem k jímacímu území Holešov a do prostorů letiště Holešov, tzn. i do předpokládané oblasti určené k umístění dotčeného záměru Výrobního závodu Hyundai Motor Company. V současné době nemá ČIŽP OI Olomouc k dispozici bližší informace, zda již došlo k rozšíření kontaminačního mraku CIU až do oblasti výstavby, ale z dostupných podkladů vyplývá, že riziko ovlivnění jakosti podzemních vod v těchto prostorech je reálné.

č.j.: 48/OOV/0601926/3106/ODU

OI Olomouc tel.: 585 243 425

ČIŽP Olomouc proto doporučuje přepracování příslušné pasáže týkající se starých ekologických zátěží; potenciální rizika vyplývající z kontaminace podzemních vod ČIŽP v oblasti výstavby zpracovat do příslušných kapitol předloženého záměru (např. vznik kontaminovaných odpadů při výstavbě, rizika ohrožení zdraví při provádění výkopových prací, apod.)

Upozornění:

V rozptylové studii pro „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“, zpracované v lednu 2006 firmou ECO-ENVY-CONSULT, Jičín, je na str. 19 uvedeno: „...V areálu automobilky bude zřízena čistírna odpadních vod, na které budou předčištěny technologické odpadní vody na kvalitu, která by umožňovala jejich vypuštění do veřejné kanalizace města Frýdek-Místek...“




Ing. Radek Pallós
zástupce ředitele OI
pro sekci I

Obdržel

1. Adresát
2. KÚ Zlínského kraje, Třída Tomáše Bati 3792, 761 90 Zlín
3. Špis

2

AJ: 48/010V053/B26.0105/ODP

Ol Olomouc: tel.: 585 243 423

INTERNÍ SDĚLENÍ



MIZPP000TU77

15.10.2006

Pro: **Ing. Jaroslavu Honovou**, ředitelku odboru posuzování vlivů na ž. prostředí a IPPC

Od: **Ing. Jana Kužela**, ředitele odboru ochrany ovzduší

Naše č.j.: 160/740/06/PV

Vaše č.j.: 2750/RNV/06

Vyřizuje: **Ing. Petr Vodička / 2477**

Dne: 16.2.2006

Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. – zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“ zařazeného v kategorii I (záměr MZP111).

Předmětem záměru je výstavba nového automobilového závodu na výrobu osobních automobilů spolu s nezbytným technickým zázemím a skladovacími prostory. Hlavním přispěvkem ke znečištění ovzduší bude přítomnost lakovací linky (355/2002 Sb.) a chemického lštění (353/2002 Sb.), které budou zvláště velkými zdroji znečištění ovzduší. Dále v automobilce vznikne množství velkých, středních a malých zdrojů znečištění ovzduší. Všechny nové vzniklé zdroje musí dodržovat emisní limity, které pro ně vyplývají z legislativních předpisů 352/2002 Sb., 353/2002 Sb., 355/2002 Sb. a 356/2002 Sb.

Významným faktorem, který zvýší znečištění ovzduší v oblasti bude nárůst dopravy.

Vzhledem k plánovanému vzniku velkého množství zdrojů znečištění ovzduší doporučujeme, aby při výstavbě byly použity BAT technologie a společnost by se měla zavázat získáním Certifikátu osvědčujícího, že plní normu ISO 14001 pojednávající o environmentálním managementu.

Po splnění výše zmíněných požadavků je možné záměr na výstavbu automobilky společnosti Hyundai Motor Company považovat z hlediska odboru ochrany ovzduší za akceptovatelný.

Ing. Jan Kužel
ředitel odboru ochrany ovzduší



MIZPP000UCKJ

1604/ENV/06



MIZPP000SHQRA

INTERNÍ SDĚLENÍ

PRO: odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC (OPVI)

OD: odboru ochrany vod (OOV)

DNE: 19. 1. 2006

Č.J.: 177/650/06

VYŘIZUJE: RNDr. J. Skalický, CSc.

K ČJ.: 2750/ENV/05

Vóc: Stanovisko k ochraně vod – oznámení záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“

Jedná se o výstavbu nového automobilového závodu na výrobu osobních automobilů v průmyslové zóně Holešov, kde dosud nebyla zahájena příprava žádného jiného investičního záměru.

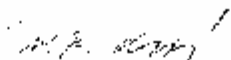
Do zájmové lokality nezasahuje Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV), V areálu stávajícího letiště a v blízkém okolí je stanoveno jímací území Holešov – letiště a Holešov – Všetuly. Jímací území Holešov – letiště zasahuje svým vnitřním pásmem II. stupně do průmyslové zóny, ale nezasahuje do areálu automobilky. Jímací území Holešov – Všetuly zasahuje svým vnitřním ochranným pásmem II. stupně jak do průmyslové zóny, tak i částečně do areálu automobilky. Z jímacího území je dočasný skupinový vodvod Holešov, který je ve správě VaV a.s. Kroměříž. Ochranné pásmo I. stupně zahrnuje oplocenou i neoplocenou plochu o výměře 2,4548 ha ve třech lokalitách. Ochranné pásmo II. stupně zahrnuje vnitřní část o ploše 70 ha, tj. ve vzdálenosti cca 240 m kolem zdrojů tří lokalit a vnější část o ploše 1 923 ha, kde se nachází město Holešov – Všetuly, letiště, obec Přilepy, Martinice, Zahnašovice, část Ludslavic, řeka Rusava, Mojena, zemědělské pozemky, MÚ Holešov. odbor životního prostředí vydal pod č.j. ŽP/11264/2003/Hy dne 15.9.2003 rozhodnutí o množství odběru podzemní vody z vodního zdroje Holešov v množství průměrně 70 l/s, maximálně 80 l/s, maximálně 187 000 m³ měsíčně a maximálně 2 000 000 m³/rok. Minerální vody se v zájmovém území nevyskytují.

Řešené území patří do povodí řeky Moravy. Hlavním recipientem katastrálního území města Holešov, včetně místní části Všetuly je vodoteč Rusava, která protéká severním okrajem zastavěného území ve směru severovýchod – jihozápad. Podél jižního okraje řešeného území ve směru východ – západ protéká říčka Mojena s pravostranným přítokem Přilepského potoka. Mojena je prakticky v celé trase regulována, v prostoru letiště Holešov je vodoteč v krátkém úseku zatrubněna. Jako součást protipovodňových opatření byla vybudována na říčce Mojena retenční nádrž v Přilepech, která bude odvádět srážkové vody z průmyslové zóny. Na převážné části dnešní letištní plochy a i na okolních pozemcích byly provedeny meliorace. Srážkové vody z těchto ploch

odvádí meliorační příkop nazývaný Žabínek, který následně protáká Hulínem, v části Pílaná a.s. je zalukován a vlevo se za Hulínem do Rusavy. Podzemní vody jsou vázány na zvodnělé vrstvy sedimentů hydrogeologického rajónu č. 222 – Hornomoravský úval, které jsou vhodnou zásobárnou pitné vody. Do zájmového území zasahuje svými částmi několik geologických celků. Tato pestrost se odráží i v hydrologické nestejnorodosti území, která je navíc zvýšena vertikálními proměnami, zvláště chemismu vod.

V předloženém oznámení záměru jsou požadavky na ochranu vod respektovány a konkretizovány v navržených opatřeních k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody, nakládání s odpadními vodami pro fázi výstavby a provozu „Výrobního závodu společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“. Zohledněna jsou i environmentální rizika při možných haváriích a nestandardních stavech z hlediska úniku nebezpečných látek do povrchových a podzemních vod.

Podle odboru ochrany vod z hlediska hodnocení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru na životní prostředí včetně ochrany vod vyplývá, že výstavba a následný provoz předkládaného záměru by v dané lokalitě mohl být realizovatelný, pouze při respektování podmínek doporučených předkládaným oznámením.



RNDr. Jan Hodovský
ředitel odboru ochrany vod



MIZPP000U7XP

8129/ENV/06

Ministerstvo životního prostředí
Odbor odpadů

INTERNÍ SDĚLENÍ

pro: Ing. Jaroslava Honovou, ředitelku odboru posuzování vlivů na ŽP a IPPC

od: Ing. Leoše Křenka, ředitele odboru odpadů

č.j.: 2778/ENV/06, 258/720/06; Vuše č.j. 2750/ENV/05

vyř: Mgr. J. Plavec

dne: 31. ledna 2006

věc: Vyjádření k záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“ – zahájení zjišťovacího řízení k záměru zřízenému v kategorii I podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Vaším dopisem ze dne 13. 1. 2006, č.j. 2750/ENV/05 jste nás požádali v rámci zjišťovacího řízení o naše vyjádření k oznámení záměru „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov“. Za oblast odpadového hospodářství Vám z hlediska našich kompetencí sdělujeme:

Předmětem záměru je výstavba nového automobilového závodu na výrobu osobních automobilů spolu s veškerým nezbytným technickým zázemím a vybavením a skladovacími prostory a plochami s celkovou rozlohou areálu o velikosti 246 ha. Záměr je v navržené lokalitě v souladu jak s územním plánem města Holešov, tak i s územním plánem obce Zahnašovice. Dle regulačních obou zmíněných územních plánů je automobilová výroba vedena jako přípustně funkční využití průmyslové zóny.

Z hlediska problematiky nakládání s odpady (kapitola B.III.3. Odpady) po prostudování konstatujeme, že předložené oznámení uvádí přehled předpokládaných odpadů vznikajících v průběhu přípravných a zemních prací, v průběhu vlastní výstavby uvažovaného záměru i za běžného provozu automobilového závodu; jsou uvedeny názvy odpadů, katalogová čísla a kategorie.

Zcela postrádáme uvedení způsobu nakládání s konkrétními uvedenými druhy odpadů. Pro etapu výstavby je v oznámení uvedeno, že přesnou specifikaci konkrétních druhů a množství jednotlivých druhů odpadů lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy budou známi dodavatelé a budou specifikovány i konkrétní použité materiály. Pro etapu provozu oznámení opět uvádí, že druhy a množství vznikajících odpadů budou zpřesněny až v rámci zkušebního provozu.

Z hlediska základní strategie v oblasti nakládání s odpady v předloženém oznámení záměru zcela postrádáme uvedení opatření směřujících k prevenci a minimalizaci vzniku odpadů při výstavbě, vlastním provozu a údržbě objektů závodu. Větší pozornost v takto významném výrobním závodě prestižní zahraniční značky by si zasloužila i oblast využívání

vznikajících odpadů jako zdrojů druhotných surovin (upřednostnění recyklace, recyklace a opětovného využití vznikajících odpadů před jejich přímým odstraněním), i když je zřejmé, že o některých možných způsobech využití odpadů bude rozhodnuto až na základě návazných stupňů projektové přípravy.

V průběhu nové výstavby i při vlastním provozu všech technologických zařízení musí být důsledně respektovány platné legislativní předpisy; z našeho pohledu pak zejména zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a jeho příslušné prováděcí předpisy.

K předloženému oznámení záměru nemáme za odbor odpadů jiné připomínky; doporučujeme jeho dopracování ve smyslu výše uvedeného.

S pozdravem



Ing. Leoš Křenek
ředitel odboru odpadů



MIZPP000USXI

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
odbor ekologie krajiny a lesa

Vnitřní sdělení

Pro: Ing. Jaroslavu Honovou
ředitelku odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a IPPC

Vaše č.:

Naše č.:
126/640/06
2778/ENV/06

Vyřizuje:
Bautzka

Datum:
2006-01-30

Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. – zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazenému v kategorii I

Vážená paní ředitelko,

k Vašemu dopisu č.j.: 2750/ENV/710/05 ze dne 13.1.2006 sdělujeme, že podle dostupných informací nebylo dosud rozhodnuto o lokalitě pro výstavbu výrobního závodu Hyundai. Na jednání v Ostravě, dne 24.1.2006, za účasti zástupců CzechInvestu (Ing. Krejčí) a Moravskoslezského kraje, kterého se rovněž zúčastnili zástupci oddělení ochrany půdy MŽP, byly specifikovány požadavky pro státní správu (MŽP se m.j. týká odnětí půdy ze ZPF) pro výstavbu výrobního závodu společnosti Hyundai M.C. v průmyslové zóně Nošovice.

Na základě výše uvedeného nepovažujeme za aktuální zahájení zjišťovacího řízení ke stejnému záměru v lokalitě Holešov.

V případě, že bude potvrzena zóna Holešov či jiná výše neuvedená lokalita, očekáváme nové předložení záměru.

S pozdravem

RNDr. Jan Kender
ředitel odboru ekologie krajiny a lesa

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
odbor zvláště chráněných částí přírody



MIZPP000TZ07
12959/ENV/06

Vnitřní sdělení

Pro: **Ing. Jaroslava Honovou,**
ředitelku odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Vaše č.:
2750/ENV/06

Naše č.:
3246/ENV/06
196/620/06

Vyřizuje:
Ing. Dornák

Datum:
18.2.2008

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov - posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (záměr zařazený v kategorii I)

Odbor zvláště chráněných částí přírody byl v rámci zjišťovacího řízení požádán o vyjádření k oznámení záměru Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Předmětem záměru je nová výstavba automobilového závodu na výrobu osobních automobilů (předpokládaná výrobní kapacita: 300 000 os.automobilů/rok) spolu s veškerým nezbytným technickým zázemím, vybavením, skladovacími prostory a plochami. Záměr má být realizován v k.ú. Holešov, Zahnašovice a Všetuly. Areal automobilového závodu bude mít rozlohu cca 248 ha, což představuje cca 77% z plochy průmyslové zóny.

Lokalita uvažovaného záměru se nenachází v žádném zvláště chráněném území ve smyslu § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V zájmovém území výstavby nebyl potvrzen výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ve smyslu vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., byl však potvrzen výskyt několika zvláště chráněných druhů živočichů. Předložené oznámení obsahuje v kapitole D.1.7. vyhodnocení vlivu záměru na faunu, floru a ekosystémy (včetně dotčených zvláště chráněných druhů živočichů a možného ovlivnění jejich biotopů).

Dle současných podkladů bude v době zahájení výroby cca 65 % dílů dováženo silniční kamionovou dopravou ze závodu HYUNDAI MOBIS v Žilině a zbývajících cca 35 % bude v době zahájení výroby dováženo do závodu železniční dopravou z výrobních závodů v Jižní Koreji. Dovoz surovin (zejména plechů pro výrobu karosérií), nátěrových hmot, provozních kapalin a ostatních surovin, materiálů a přípravků pro výrobu a montáž automobilů se předpokládá výhradně automobilovou dopravou. S uvedením závodu do provozu tak bude spojeno zvýšení dopravního zatížení blízkého i vzdálenějšího okolí, což má nepříznivý vliv na migrační propustnost krajiny. Podle mapy kategorizace území ČR z hlediska výskytu migrací velkých savců patří silnice R 49 v úseku od navrhované průmyslové zóny po státní hranici ČR/SR (Slušovice - Vizpivce - Hamí Lideč - státní hranice ČR/SR) k územím

zvýšeného až mimořádného významu pro migraci velkých savců (Hlaváč et Anděl, 2001). Vzhledem k této skutečnosti požadujeme, aby byla posouzena možnost převedení části přepravy materiálů po silnici na železniční dopravu, a to ve větší míře, než je předpokládáno v předloženém oznámení, což by mj. představovalo i významné opatření směřující k eliminaci negativního vlivu na migrační propustnost krajiny.

V dalších fázích procesu posuzování je nutné respektovat navržená opatření ve vztahu k ochraně flory, fauny a ekosystémů, která jsou uvedena v kapitole č. D.IV. „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“. Zároveň doporučujeme, aby v dalších fázích přípravy záměru byla problematika stavby a úpravy retenční nádrže, zásahů do vodního toku a doprovodných prostorů toku Mojena, likvidace a výsadba dřevin a konečná úprava valu konzultována s AOPK ČR - středisko Zlín.

RNDr. Alena Vopálková
ředitelka odborů zvláště
chráněných částí přírody

Národní památkový ústav

územní odborné pracoviště v Brně

nám. Svobody 6
602 00 Brno



MIZPP009E1FW

Telefon: +420-542236111
Fax: +420-542211056
E-mail: raditek@pau.cz

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10- Vršovice

VR.dopa pracoviště dle
2750/ENV/05

Název zakázky
763/2006/ga/OS

Vyřizující linka
Ing. arcib. J. Novotná Ph.D. /160

V. Umě. dle
3.2.2006

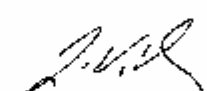
Věc: Holešov, okres Kroměříž oznámení o záměru: Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov (kód záměru MZP 111)
vyjádření k informaci dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Seznámili jsme se se záměrem MZP 111 i s charakteristikami krajinného rázu a kulturních památek v kapitolách C.2.6. a C.2.7. a jejich vyhodnocení v oddíle D. Holešov je plošně chráněn jako městská památková zóna, její ochranné pásmo bylo navrženo, projednáváno, ale doposud nebylo prohlášeno, jižní hranice návrhu ochranného pásma je tvořena líní železnice. V území, na kterém je výstavba závodu Hyundai plánována, nejsou žádné kulturní nemovité památky, jde však o území s archeologickými nálezy, což je odpovídajícím způsobem v záměru zdůrazněno.

Zpracovatel dokumentace správně uvádí negativní působení navrhované stavby na panorama města (mají být vybudovány velkoplošné haly, o rozměrech 100-300 x 100 metrů), nezhledňuje však skutečnost, že obslužné komunikace pro stavbu a částečně i pro dopravní obsluhu budoucího výrobního závodu, nebudou postaveny v předstihu, a dojde tak k přetížení stávajících komunikací, které vedou zastavěným územím města a bohužel přímo přes městskou památkovou zónu.

Zvýšeným provozem, offesy a exhalacemi tak budou trpět památky podél komunikací, především kostel, domy na náměstí, volně stojící plastiky a zeď v zóně.

Doporučujeme, aby do další zpracovávané dokumentace byly tyto skutečnosti uvedeny a řádně vyhodnoceny.


PhDr. Zdeněk Vácha
vedoucí odboru specialistů

Národní památkový ústav
územní odborné pracoviště v Brně
nám. Svobody 6, 602 00 Brno

Za správnost: J. Šalšová