



TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.

Doplnění Dokumentace

**dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí
(dle přílohy č. 4 zákona)**

Navýšení výroby ve společnosti Hyundai Dymos Czech, s.r.o.

Zpracoval:

Ing. Libor Obal
Ing. Kateřina Novotná, Ph.D.
Ing. Milan Číhala

Schválil:

Ing. Libor Obal
Osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 1633/279/OPV/93 ze dne 29.6.1993

Zhotovitel:

TECHNICKÉ SLUŽBY OCHRANY OVZDUŠÍ OSTRAVA spol. s r.o.
Janáčkova 1020/7
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
tel: 596 124 897, fax: 596 113 139
e-mail: teso@teso-ostrava.cz
www.teso-ostrava.cz

datum vydání: srpen 2015

zakázka číslo: E/3984/2014

počet stran: 12

počet příloh: 0

výtisk číslo:

ÚVOD

Toto doplnění Dokumentace vzniklo na základě požadavku zpracovatele posudku pro Dokumentaci záměru „Navýšení výroby ve společnosti Hyundai Dymos Czech, s.r.o.“.

Požadavky na doplnění Dokumentace:

- 1) V kapitole B.I.4 kumulativní působení vlivů všech dílčích záměrů, souvisejících s rozšířením výroby automobilů v Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále též „HMMC s.r.o.“), tedy včetně záměru "Navýšení výroby ve společnosti Hyundai Dymos Czech, s.r.o." - bylo již hodnoceno v roce 2014 v rámci posuzování záměru "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o.", ke kterému bylo příslušným úřadem vydáno stanovisko č.j. 54015/ENV/14 ze dne 7.8.2014.
- 2) Rekapitulovat základní závěry z dokumentace k záměru "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o." co se týče kumulativního působení všech vlivů na imisní situaci, hlukovou zátěž a na veřejné zdraví, včetně závěrů o jejich akceptovatelnosti.
- 3) Prověřit hlukovou studii z hlediska vlivu změny ukládání kontejnerů podél komunikace R48 (jak ukládá podmínka 8. pro fázi provozu stanoviska č.j. 54015/ENV/14 ze dne 7.8.2014).
- 4) Opravit zákres regionálního biokoridoru RBK 1561.

Veškeré vznesené požadavky jsou komentovány, popř. vysvětleny níže.

DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE

- 1. V kapitole B.I.4 kumulativní působení vlivů všech dílčích záměrů, souvisejících s rozšířením výroby automobilů v Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále též „HMMC s.r.o.“), tedy včetně záměru "Navýšení výroby ve společnosti Hyundai Dymos Czech, s.r.o." - bylo již hodnoceno v roce 2014 v rámci posuzování záměru "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o.", ke kterému bylo příslušným úřadem vydáno stanovisko č.j. 54015/ENV/14 ze dne 7.8.2014.**

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr bude kumulován s ostatními záměry v nejbližším okolí, kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny v samostatných přílohách tohoto doplnění dokumentace.

Doprava související s provozem průmyslové zóny a na komunikaci I/48 po navýšení kapacity automobilky Hyundai byla souhrnně vyhodnocena v hlukové a rozptylové studii, které byly součástí Dokumentace EIA k záměru „Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.“ v roce 2014. Současná doprava související s provozem společnosti DYMOS, která je uvedena v textu této dokumentace a její navýšení je tedy dílčí částí celkové dopravy po navýšení výroby v HMMC a proti předpokladům z roku 2014 se nezmění.

Zároveň byl v Dokumentaci EIA pro záměr „Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.“ vyhodnocen kumulativní vliv stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší všech současných provozovatelů zdrojů znečišťování ovzduší v průmyslové zóně po navýšení výroby na 350 000 vozidel, tudíž včetně zde posuzovaného záměru. V této dokumentaci je samostatně vyhodnocena dílčí imisní zátěž z provozu Hyundai Dymos Czech s.r.o.

2. Rekapitulovat základní závěry z dokumentace k záměru "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o." co se týče kumulativního působení všech vlivů na imisní situaci, hlukovou zátěž a na veřejné zdraví, včetně závěrů o jejich akceptovatelnosti.

Vlivy na imisní situaci

V rozptylové studii č. E/3853/2014 k záměru „Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.“, která je součástí dokumentace EIA pro tento záměr, byl proveden výpočet pro **všechny stávající stacionární a liniové zdroje** emisí v průmyslové zóně Nošovice a **pro významnou dopravu na komunikacích v okolí zóny** – rychlostní komunikaci R48 a komunikaci Nižní Lhoty-Dobrá (III/4733 a III/4774). Zároveň byl proveden variantní výpočet i pro plánovaný MÚK Nošovice. Celkově byly hodnoceny následující varianty:

1. Výroba 300 000 vozidel za rok, dopravní napojení na R48 přes MÚK Dobrá
2. Výroba 350 000 vozidel za rok, dopravní napojení na R48 přes MÚK Dobrá
3. Výroba 300 000 vozidel za rok, dopravní napojení na R48 přes MÚK Nošovice
4. Výroba 350 000 vozidel za rok, dopravní napojení na R48 přes MÚK Nošovice

Do této rozptylové studie byly zahrnuty i zvýšené emise zdrojů provozovatelů Mobis, Hysco a Dymos po navýšení kapacity výroby vozidel.

Závěry rozptylové studie pro kumulativní vlivy všech zdrojů v PZ Nošovice lze shrnout následovně:

- a) Provozem posuzovaných zdrojů se zvýší imisní koncentrace sledovaných látek, ovšem jde o změnu relativně nízkou – u ročních průměrů nižší než 1 % imisního limitu příslušné látky. Ve všech referenčních bodech platí, že k nejvyšším krátkodobým koncentracím znečišťujících látek bude docházet při špatných rozptylových podmínkách, za silných inverzí a slabého větru. S rostoucí rychlostí větru vypočtené koncentrace rychle klesají. Za běžných rozptylových podmínek jsou koncentrace několikanásobně nižší než při inverzích. Krátkodobé koncentrace i roční průměry dosahují nejvyšších hodnot přímo u rychlostní komunikace R48 nebo v areálu průmyslové zóny a v jeho těsné blízkosti.
- b) Nárůst krátkodobých imisí **VOC** mimo průmyslovou zónu je do $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nejvyšší nárůst byl vypočten ve vyvýšených oblastech jihovýchodně a východně od průmyslové zóny. Nárůst ročních imisí VOC proti současnému stavu byl vypočten v řádu desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro sumu organických látek není stanoven, legislativa nevyžaduje modelování imisí u látek, u kterých není stanoven imisní limit.
- c) Navýšení maximálních imisí **NO₂** proti současné době činí $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tento nárůst je způsoben zejména teoretickým navýšením emisí NO_x u dopalovací jednotky, navýšení se však nepředpokládá, případně se předpokládá významně nižší, než je nárůst výroby. Nárůst ročních imisí NO₂ proti současné době činí $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 0,3 % limitu. Navýšení krátkodobých i ročních koncentrací NO₂ tedy bude minimální, bez významného vlivu na imisní situaci lokality, u ročních imisí bude tento rozdíl prakticky neměřitelný.
- d) Nárůst imisí **CO** proti současné době byl vypočten $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$, při uvažovaném imisním pozadí cca $500 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (roční průměr) tedy nebude překročen imisní limit pro CO ($10\,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

- e) Změny krátkodobých imisí **PM₁₀** byly u vybraných obydlených objektů vypočteny nejvýše do $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ tj. do 10 % hodnoty imisního limitu. Vzhledem k metodice výpočtu, která zahrnuje sekundární prašnost silně závislou na intenzitě dopravy a průměrné hmotnosti vozidel, jsou vyšší imise **PM₁₀** vypočteny v úsecích s nižší intenzitou nákladní dopravy. Nárůst ročních imisí **PM₁₀** je u obydlených objektů nejvýše v řádu desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$, což je méně než 1 % limitu. Na vypočtených imisích **PM₁₀** se ve všech profilech znatelně podílí automobilová doprava, technologické zdroje mají na vypočtených ročních imisích podíl zpravidla v jednotkách %. Vyšší podíl technologických zdrojů, až do 20 %, byl vypočten východně od průmyslové zóny.

Vzhledem k tomu, že vypočtený roční příspěvek imisí z provozu automobilové dopravy, která je zde dominantní, nedosahuje hodnoty $13,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nepředpokládáme dle aktualizované metodiky SYMOS'97 překročení imisního limitu pro 24hodinové koncentrace vlivem této dopravy.

Navýšení kapacity a s tím související navýšení dopravy nebude mít prakticky žádný vliv na stávající případné překračování imisních limitů **PM₁₀** v oblasti, nepředpokládáme překračování imisních limitů pro **PM₁₀** v důsledku právě zde posuzovaného záměru.

- f) Nárůst ročních imisí **PM_{2,5}** byl u obydlených objektů vypočten nejvýše v řádu setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$, proti imisnímu pozadí (cca $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i imisnímu limitu ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$) se jedná o neměřitelný přírůstek (do 0,2 % hodnoty imisního limitu). Na vypočtených imisích **PM_{2,5}** se ve všech profilech znatelně podílí automobilová doprava, technologické zdroje mají na vypočtených ročních imisích podíl v jednotkách % (západně od zdroje) až desítkách % (zejména východně a jihovýchodně od areálu).

V oblasti mohou být v současné době dle dat ČHMÚ překračovány imisní limity pro částice **PM_{2,5}**. Vliv dopravy na významných pozemních komunikacích v lokalitě (R48, III/4733 a III/4774, komunikace kolem areálu HMMC) na imisní zátěž **PM_{2,5}** v lokalitě lze hodnotit jako měřitelný. Navýšením dopravy a případně i emisí ze stacionárních zdrojů v areálu však nebude znatelně ovlivněna imisní situace posuzované lokality z hlediska imisí **PM_{2,5}**.

- g) Při uvažovaném imisním pozadí cca $2,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bude změna roční koncentrace **benzenu** v posuzované lokalitě prakticky neměřitelná, změny dosahují řádově tisícín $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Záměr prakticky neovlivní imisní situaci z hlediska imisí benzenu.
- h) Navýšením dopravy dojde k mírnému nárůstu imisí **benzo(a)pyrenu**, avšak vypočtený přírůstek je velmi nízký (u obydlených objektů v řádu tisícín ng/m^3) a reálně nehodnotitelný i přes to, že do výpočtu byla zahrnuta resuspendace částic z povrchu vozovek s obsahem benzo(a)pyrenu. Při uvažovaném imisním pozadí kolem $1,9 \text{ng}/\text{m}^3$ neočekáváme překročení imisního limitu právě vlivem provozu tohoto záměru.

Na základě vypočtených změn imisních koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že navýšení výroby v automobilce Hyundai v PZ Nošovice se na imisní situaci lokality neprojeví znatelnou mírou.

Vliv na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky hlukové zátěže

Pro hodnocení vlivu navýšení kapacity výroby vozidel na hlukovou situaci je součástí dokumentace „Navýšení výrobní kapacity ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.“ hluková studie, která vyhodnotila kumulativní vlivy ze zvýšené dopravy v průmyslové zóně a na silnici R48. V rámci této hlukové studie byl také zohledněn aktuální způsob ukládání kontejnerů na kontejnerovém překladišti v areálu průmyslové zóny.

Vyhodnocení bylo provedeno pro následující referenční body:

Seznam a umístění referenčních bodů:

Název bodu	Adresa	Popis
RB 1	Vojkovice 62 (vzdálenost cca 210 m od kruhového objezdu při MUK Nošovice)	rodinný dům
RB 1a	Vojkovice 62, SZ hranice pozemku	
RB 2	Nižní Lhoty 73 (vzdálenost cca 550 m od úseku silnice T2)	rodinný dům
RB 3	Nižní Lhoty 87 (vzdálenost cca 520 m od úseku silnice T2)	rodinný dům
RB 4	Nošovice 264 (vzdálenost cca 480 m od úseku silnice M)	rodinný dům
RB 5	Výpočtový bod umístěný v blízkosti okružní křižovatky před firmou HYSCO CZECH s.r.o.	
RB 6	Nošovice 62 (vzdálenost cca 60 m od úseku silnice V)	rodinný dům
RB 7	Nižní Lhoty 4 (vzdálenost cca 430 m od úseku silnice L0)	stavba pro rodinnou rekreaci
RB 8	Nošovice č.p. 51 (vzdálenost cca 80 m od úseku silnice V)	rodinný dům
RB 9	Nošovice č.p. 71 (vzdálenost cca 525 m od úseku silnice T2)	rodinný dům
RB 10	Nošovice č.p. 144 (vzdálenost cca 360 m od úseku silnice L0)	rodinný dům
RB 11	Dobrá č.p. 359 (vzdálenost cca 220 m od úseku silnice sč. ú. 4640)	rodinný dům
RB 12	Dobrá č.p. 669 (vzdálenost cca 210 m od úseku silnice sč. ú. 4640)	rodinný dům
RB 13	Vyšní Lhoty č.p. 84 (vzdálenost cca 1 650 m od úseku silnice T2)	rodinný dům
RB 14	Dobratice č.p. 196 (vzdálenost cca 1 395 m od úseku silnice L0)	rodinný dům

Limity pro jednotlivé referenční body byly v hlukové studii stanoveny dle toho, jaká pozemní komunikace je pro relevantní referenční bod dominantním zdrojem hluku. Dle výpočtového modelu je pro RB 1, 6, 8-12 dominantním zdrojem hluku silnice R48.

Z hlediska hlukové zátěže je významně ovlivněn prostor u komunikace R48, kde se nachází objekt Vojkovice č.p. 62. V chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru stavby bylo provedeno měření hluku s následujícími výsledky:

Stávající stav - hodnoty dle měření hluku v posuzované lokalitě

Referenční bod		Naměřená hodnota hluku $L_{Aeq,T}$ [dB] *
Popis		
RB 1 (MM9)	den	53,8
	noc	52,6
RB 1a (MM10)	den	65,7
	noc	61,9

* hodnoty uvedené v protokolu z měření hluku č. 41619/2013, vypracovaném zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě. Uvedeny jsou celkové hladiny hluku při provozu HMMC.

V RB 1 a 1a byl při autorizovaném měření hluku (protokol č. 41619/2013, Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě) jako nejdominantnější hluk zaznamenám provoz dopravy na R48, přičemž tímto provozem byly významně ovlivněny i procentuálně hladiny LA90 a LA99. Proto zde, dle protokolu, nebylo možno provést srovnání s hygienickými limity dle NV 272/2011 Sb.

Po realizaci plánovaného záměru (navýšení výroby automobilů) by dle výpočtu měla být maximální hodnota akustického tlaku způsobená pouze provozem záměru (po započtení maximálního provozu v průmyslové zóně a provozu na blízké rychlostní komunikaci R48) u chráněných venkovních prostor staveb v noční i denní době navýšena maximálně o 0,9 dB, kdy se jedná o objekty, u nichž se v současnosti nepředpokládáme překračování hygienických limitů.

Změna způsobená záměrem tedy nebude hodnotitelná ²⁾.

Doprava související s navýšením výroby v automobilce Hyundai tedy nezpůsobí navýšení hladiny hluku nad úroveň hygienického limitu v denní ani noční době.

V chráněných venkovních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech, kde již dnes může být hladina hluku nad úrovní hygienického limitu (RB 1 a 1a), nebude tato úroveň provozem posuzovaného záměru změněna (resp. se může jednat o hodnotu, která je pod úrovní detekce výpočtového programu, tj. menší než 0,1 dB).

2) § 20 odst. 4 NV č. 272/2011 Sb.:

Při hodnocení změny hodnot hlukového ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíly pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB.

Vlivy na veřejné zdraví

Vliv záměru na veřejné zdraví je uveden ve studii, která je samostatnou přílohou dokumentace "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o.". Jako možný vliv záměru na veřejné zdraví byl vyhodnocen vliv hlukové zátěže a imisní zátěže. Závěry studie jsou následující:

Hlučnost způsobená provozem záměru

1. Somatické poškození sluchu v dotčených lokalitách vlivem současné hlukové zátěže v denní ani noční době pravděpodobně nehrozí. Realizací záměru „navýšení výrobní kapacity“ není nutno tuto situaci předpokládat.
2. Hluková situace na dotčených referenčních bodech v okolí záměru je v současné době a bude i po realizaci záměru ovlivněna souběhem hlučnosti dopravy a stacionárních zdrojů hlučnosti, z těchto zdrojů bude během provozu záměru v denní i noční době dominantní dopravní hlučnost modelovaných hlukových imisních příspěvků.
3. Hlučnost v okolí záměru v době provozu záměru na základě akustického modelu imisních příspěvků hlučnosti nepředstavuje v denní ani noční době na hodnocených IRB situaci, která by měnila významně podmínky ohrožení veřejného zdraví vyjádřené pomocí objektivně stanovených kritérií (např. zhoršení komunikace řečí a obtěžování hlukem). Uvedené tvrzení vychází z objektivizovaných hodnot dle AN15 a údajů WHO a očekávané změny situace po porovnání imisních příspěvků hlučnosti záměru v současné době a po jeho zprovoznění. Pro období provozu záměru se hodnocené IRB budou nalézat ve stejném pásmu vymezujícím riziko zvýšeného výskytu určitých symptomů poškození zdraví.
4. Hlukové klima v důsledku souběhu dopravní hlučnosti a hlučnosti stacionárních zdrojů se v denní ani noční době vlivem realizace záměru významně nezmění a nedojde k prokazatelnému a smyslově pocíitelnému nárůstu hlučnosti. Příspěvek hlučnosti záměru se na většině modelovaného území neprojeví a za očekávané situace není nutno uvažovat o významném zhoršení faktoru pohody v denní či noční době.
5. Kvantitativní hodnocení očekávané změny počtu rozmrzelých obyvatel prokazuje, že se počet dotčených občanů v důsledku realizace záměru změní o nepatrné hodnoty. Očekávaný nárůst počtu občanů s určitým stupněm rozmrzelosti bude při početnosti dotčené populace zanedbatelný.
6. Po realizaci záměru je nutno provést odpovídající terénní šetření charakterizující očekávanou hlukovou situaci v dotčeném území.

Imise chemických škodlivin

1. Při zohlednění stávající zátěže atmosféry nepředstavuje záměr pro hodnocené škodliviny riziko ohrožení veřejného zdraví. Výjimkou v tomto směru jsou stávající imisní koncentrace PM₁₀ a B(a)P. Samotný imisní příspěvek hodnoceného záměru z hlediska očekávaného vlivu modelovaných škodlivin v potenciálně dotčených nejbližších osídlených lokalitách v okolí záměru bude

nepatrný a významná změna celkové imisní zátěže v modelované oblasti se nepředpokládá. Imisní příspěvek záměru bude nevýznamným zdrojem imisí škodlivin, v obydlených oblastech bude jeho zdravotní vliv zanedbatelný, což se projevuje v nepatrném počtu očekávaných případů poškození zdravotního stavu exponované populace vlivem samotného záměru „HMMC rozvoj“.

2. Současný stav maximálních krátkodobých imisí prašnosti a B(a)P představuje určité riziko pro veřejné zdraví v dotčené oblasti. Vliv záměru je však ve srovnání se současným stavem zanedbatelný, zvláště v oblastech s trvalým osídlením v potenciálně dotčeném okolí záměru. Realizace záměru může současnou imisní situaci ovlivnit pouze nepatrně a z hlediska výskytu symptomů poškození zdravotního stavu exponované populace je tato změna zanedbatelná.
3. Očekávané příspěvky výskytu symptomů poškození zdravotního stavu dotčených obyvatel na stanovených specifických referenčních bodech je vždy nízký, provoz investičního záměru bude ovlivňovat zdravotní stav dotčené populace ve srovnání se současnou situací pouze v nepatrném rozsahu. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví se očekává zachování současné úrovně zdravotního rizika. Očekávané změny vlivů na veřejné zdraví vlivem provozu záměru v budoucím období jsou v praxi zanedbatelné.
4. Uvedené závěry byly konkretizovány a kvantifikovány pomocí závislostí z epidemiologických studií dle materiálů WHO.
5. Nejvyšší hodnoty ILCR benzenu emitovaného vlivem imisního příspěvku dopravního provozu záměru budou v oblasti společensky přijatelného rizika rakoviny s rezervou dvou až čtyř řádů (nejvyšší hodnoty ILCR=E-08) a nebudou proto představovat významné riziko pro veřejné zdraví. Očekávaný nárůst přídatných případů rakoviny vlivem imisí záměru představuje max. 6,8E-08, což představuje frekvenci cca 7 přídatných případů rakoviny/10⁷ roků. Tato hodnota je v praxi zanedbatelná a pohybuje se v oblasti hypotetického předpokladu, který neovlivní zdravotní situaci exponované populace.
6. Nejvyšší hodnoty ILCR BaP emitovaného vlivem imisního příspěvku dopravního provozu záměru budou také v oblasti společensky přijatelného rizika rakoviny s rezervou jednoho až tří řádů (nejvyšší hodnoty ILCR=E-07) a nebudou proto představovat významné riziko pro veřejné zdraví. Očekávaný nárůst přídatných případů rakoviny vlivem imisí záměru představuje max. 1,19E-05, což představuje frekvenci cca 1 přídatný případ rakoviny/10⁵ roků. Tato hodnota je v praxi zanedbatelná a pohybuje se v oblasti hypotetického předpokladu, který neovlivní zdravotní situaci exponované populace.
7. Z porovnání vlivů zpracovaných variant dopravního napojení záměru je zřejmé, že obě varianty (stávající napojení přes MUK Dobrá a výhledové napojení přes MUK Nošovice) jsou navzájem z hlediska očekávaných vlivů na veřejné zdraví rovnocenné.
8. Závěry o míře zdravotního rizika chemických imisí byly ověřeny porovnáním závěrů na základě databází WHO a US EPA a byly porovnány s výskytem

symptomů poškození zdravotního stavu na úrovni státem garantovaného stupně ochrany veřejného zdraví.

Z uvedeného vyplývá, že zdravotní riziko způsobené realizací záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné, dominantním vlivem bude i do budoucna současná zátěž atmosféry a komunální dopravní zátěž prostředí z dopravního provozu na komunikační síti a v případě dodržení deklarovaných parametrů technologie a četnosti dopravy záměru nebudou intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných polutantů důvodem významného zvýšení rizika ohrožení veřejného zdraví potenciálně dotčených obyvatel. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se očekává za současného stupně zátěže životního prostředí a současného legálního provozu firmy Hyundai Nošovice v dotčené lokalitě převaha pozitivních důsledků realizace záměru. Z hlediska hlukové zátěže prostředí nebudou pravděpodobně zhoršeny podmínky ochrany veřejného zdraví v denní ani noční době a změna hlukového klimatu se neočekává. Hlukovou situaci však je potřebné ověřit v období zkušebního provozu záměru.

Ve **Stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí** (MŽP, č.j. 54015/ENV/14 ze dne 7.8.2014, pro záměr „Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o.“), v části III Hodnocení záměru se uvádí:

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

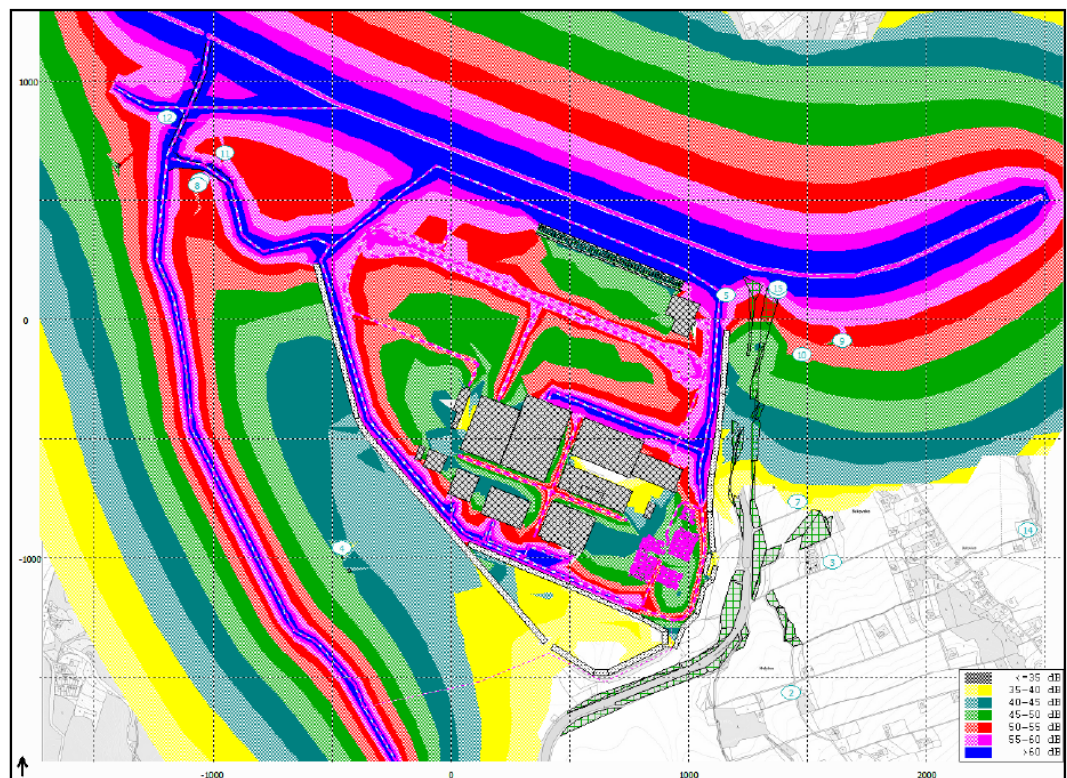
Provedeným posouzením bylo zjištěno, že záměr nebude působit významně negativně na žádnou složku životního prostředí. Vzhledem k tomu, že změny proběhnou ve stávajících halách na stávajících technologiích, vlivy výstavby jsou nulové. V období provozu lze hodnotit jako mírně negativní vlivy na ovzduší; jedná se o vlivy dlouhodobé, lokálního až regionálního dosahu při započítání vlivu související dopravy. Vlivy na ostatní složky životního prostředí (půda, klima, podzemní a povrchová voda, příroda a krajina, fauna, flóra, ekosystémy, horninové prostředí, kulturní památky) lze hodnotit jako nevýznamné.

Vliv na obyvatelstvo při zahrnutí sociálně ekonomických vlivů je pozitivní, s regionálním dosahem. V okolních obcích lze očekávat mírné zhoršení již narušené psychické pohody u obyvatel žijících v blízkosti rychlostní komunikace R48. Vlivy na veřejné zdraví se neočekávají.

3. Prověření hlukové studie z hlediska vlivu změny ukládání kontejnerů podél komunikace R48 (jak ukládá podmínka 8. pro fázi provozu stanoviště č.j. 54015/ENV/14 ze dne 7.8.2014).

V rámci hlukové studie, která je samostatnou přílohou dokumentace "Navýšení výrobní kapacity ve společnosti HMMC s.r.o.", byl také zohledněn aktuální způsob ukládání kontejnerů na kontejnerovém překladišti v areálu průmyslové zóny, kdy jsou kontejnery ukládány podél komunikace R48 ve třech úrovních. Umístění kontejnerů je zřejmé z map izofon, které jsou součástí této studie.

Izofony ve výšce 2 m - nový stav - den



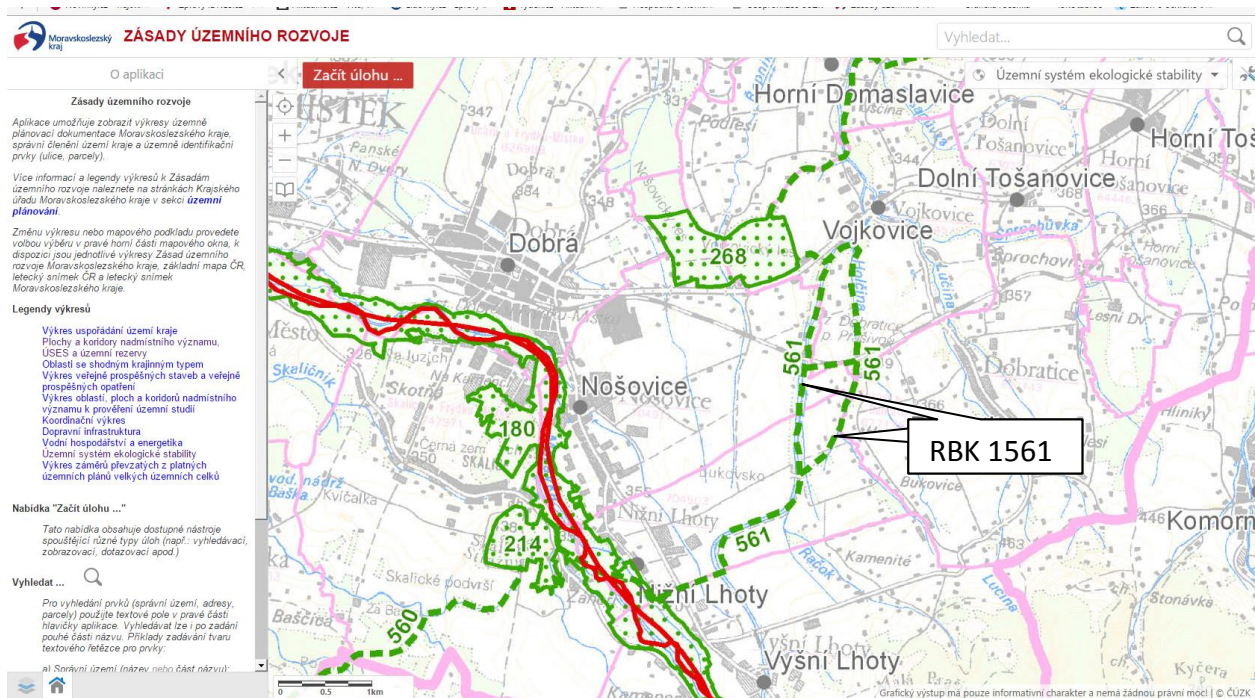
V případě současného systému ukládání kontejnerů, tj. podélně ve směru rychlostní komunikace R 48 může být nepatrně vyšší hladina akustického tlaku u posuzovaných objektů než by tomu bylo v případě jejich příčného uložení. Svou roli v odrazivosti akustických vln také může hrát profilování kontejnerových stěn a jejich materiál. Tyto vlastnosti však nelze v rámci výpočtu hlukové zátěže plně zohlednit.

4. Oprava zákresu regionálního biokoridoru RBK 1561.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Následující mapka zobrazuje aktuální pozici nadregionálních a regionálních prvků v okolí záměru.

Nadregionální a regionální ÚSES v dotčeném území:



Zdroj: <http://geoportal.kr-moravskoslezsky.cz>