

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Záměr

Překladiště a úpravna odpadu firmy **Van Gansewinkel a.s. v **Modřicích****

projektová příprava - modernizace a rozšíření

Projektant stavby: **ekoINPROS, spol. s.r.o.**

Projektová dokumentace: **„Překladiště a úpravna odpadu – firmy Van Gansewinkel a.s. v Modřicích“** projektová příprava - modernizace a rozšíření

Oznamovatel: **Van Gansewinkel, a.s.**
IČO :63483360, DIČ : CZ 63483360
U Vlečky 592, 664 42 Modřice

Příslušný orgán: **Krajský úřad Jihomoravského kraje**
Odbor životního prostředí a zemědělství
Žerotínovo náměstí 3/5
602 00 Brno
tel.: 541 652 621

Zpracovatel oznámení: **qzp,s.r.o., Brno,**
IČO 26883023, DIČ CZ26883023
Dr.Ing.Zdeněk Pospíchal
Podbabská 283/5
621 00 BRNO

V Brně, 15.3.2007

Dr.Ing.Zdeněk Pospíchal

Výtisk č.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: **Van Gansewinkel, a.s.**

2. IČO: **63483360**, DIČ: **CZ 63483360**

3. Sídlo: **U Vlečky 592, 664 42 Modřice**

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

Ing. Střelský Tomáš, MBA, regionální ředitel

tel. +420 547216800

e-mail: tomas.strelsky@vangansewinkel.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název záměru

**Překladiště a úpravna odpadu – firmy Van Gansewinkel a.s. v Modřicích
projektová příprava - „modernizace a rozšíření“**

Hodnocený záměr lze zařadit do **kategorie II** (záměry podléhající zjišťovacímu řízení), do bodu **10.1** (Zařízení ke skladování, úpravě nebo využívání nebezpečných odpadů; zařízení k fyzikálně - chemické úpravě, energetickému využívání nebo odstraňování ostatních odpadů).

Záměr tedy vyžaduje provedení zjišťovacího řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Zvýšení současné kapacity úpravy odpadů ve stávajícím areálu , v souhrnu z dosavadních 14.460t na 22.350 t v cílovém roce 2011.

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

Modřice, Brno-venkov, Jihomoravský kraj, CZ0622

parcela č.:	vlastník
1690/56	AGROFERT HOLDING a.s.
1690-71	AGROFERT HOLDING a.s.
1690/64	AGROFERT HOLDING a.s.
1690/56	Van Gansewinkel,a.s.

4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry

Záměr bude realizován v zájmovém území, které je v průmyslové zóně, umístěné na jižním okraji hustě obydlené obce Modřice. Navržené území pro realizaci projektu má

v současné době shodný charakter využití a činnosti, avšak na nižší technické úrovni a s nižšími kapacitami.

Možnost kumulace s jinými záměry mimo uvažovaný komplexně pojatý areál překladiště a úpravný odpadů pro využití odpadů lze vyloučit, bude navázán logisticky na svozové a distribuční body a trasy. Komplex se po realizaci stane jedním z nosných článků krajské koncepce nakládání s odpady v Jihomoravském kraji.

Realizovaný projekt bude na vysokém stupni organizovanosti, logistiky a technologické vyspělosti a bude řešit nakládání s odpady, s prioritou materiálového využití.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant

a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Uvažovaná realizace svým projektovým zpracováním modernizace stávajícího překladiště a úpravy odpadů je umístěna na již dříve částečně shodně využívanou plochu areálu původního vlastníka Agropodniku Modřice, nyní až na jednu parcelu v majetku firmy AGROFERT. Charakter stávajícího areálu odpovídá na možnost – v dané době realizace – zabezpečení zejména skladování chemických prostředků pro využití v zemědělství. Technologie, dříve v tomto areálu provozované, zahrnovaly zejména skladování chemikálií a řízené zásobování zemědělského sektoru skladovanými chemikáliemi

Oznamovatel má k zabezpečení svého současného provozu a cílových stavů zpracovánu řadu marketingových a demografických studií k možnostem výtěžnosti svozového území části Jižní Moravy po stránce kapacitních možností, což ve výsledku dává možnosti návozu odpadů ke zpracování z hlediska kumulace obyvatelstva, druhů bytové zástavby, svozových tras včetně navazujících dopravních podmínek včetně předpokladů daných časovým výhledem změn v materiálovém složení na př. obalů a pod.

Záměrem předkládaného projektu je vybudovat (s využitím maximálního podílu stávajícího zařízení a budov) komplexní závod na zpracování vybraných složek tuhého komunálního a živnostenského odpadu (dále TKŽO) s dotříděním využitelných materiálových složek pro vhodnou recyklaci a tedy další materiálové využití tak, aby zapadal kapacitně i možnostmi materiálové výtěžnosti do kapacity podpůrné logistiky v rámci Jihomoravského kraje.

Vzhledem k tomu, že lze předpokládat další zpřísnování legislativy v problematice odpadového hospodářství v rámci celé EU, se snahou zvyšovat podíl separovaného a využitelného odpadu, zejména obalového, oznamovatel předpokládá v tomto směru jako významný svůj podnikatelský záměr, jak je zde předkládán.

Naplnění kapacity se zdá být reálné vzhledem i vzhledem k tomu, že v případě zvyšujícího se podílu TKŽO je svozová oblast části Jm kraje dostatečně obsažná

z hlediska zvyšující se výtěžnosti tříděných složek komunálního odpadu. Např. jen 120 kt celkového komunálního odpadu ročně připadá na 400 tis. obyvatel města Brna, avšak v Jihomoravském kraji žije cca 1,2 mil. obyvatel. Realizace tohoto projektu je podpůrnou pro plnění podmínky legislativy EU o skládkování, tj. omezení ukládání biodegradabilních odpadů na skládky. Realizací technologie třídící linky a souhrnné obslužnosti v areálu oznamovatele (včetně administrativního vedení při směřování dopravy z míst výskytu do místa zpracování bez fyzického vkladu v popisovaném areálu) s kapacitou 22,5 kt za rok v cílovém roce lze uvažovat s plněním předpokládaných potřeb i obsluhovaného území Jihomoravského kraje pro opakované materiálové využití této specifické části odpadů.

Projektová dokumentace vzala do úvahy i vlivy realizace tohoto záměru na návoznou trasu z hlediska vlivu zvýšeného přesunu hmot dopravou. Byla porovnávána současná intenzita dle návozu do areálu a budoucí cílová. Lze konstatovat, že zamýšlenou další modernizací dopravní techniky, vyhovující emisním požadavkům nedojde v tomto směru k nárůstu. Přesto oznamovatel bude v rámci přípravných prací také tomuto problému věnovat dostatečnou pozornost a možné změny v tomto směru budou zachyceny tak, aby bylo kdykoliv možno porovnat cílový stav se stavem současným, před zamýšlenou realizací.

6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Projekt kumuluje do jednoho místa cílenou přepravu, souhrnné zpracování TKŽO a optimalizuje nakládání jak s živnostenskými odpady, tak i tříděnými odpady ze sběrných středisek v rámci Jihomoravského kraje (systém sběru komunálního odpadu včetně třídění využitelných složek komunálního odpadu, logistiky a návazností s minimalizací skládkování). V samotném místě realizace bude realizován projekt z hlediska dotřídění a zpracování vybraných předtříděných částí odpadu a recyklovatelných obalů (pásová třídící linka, lineární lis a technologická linka na zpracování PET).

V areálu, který je předmětem záměru, jsou provozovány další činnosti obdobného charakteru jinými subjekty, které byly samostatně posuzovány dle shodných legislativních požadavků v čase přípravy záměru (Recyklace PET lahví – firma PETKA CZ, a.s.). Veškeré stavy a potřeby této činnosti (plocha, voda, energie, výstupy atd.) byly řešeny samostatně, ale přesto jsou zahrnuty do tohoto oznámení.

Koncepce záměru

Projekt je plně v souladu s POHJMK stejně tak jako s POH firmy Van Gansewinkel a modernizuje hlavní technologický tok.

- dotřídění separovaného sběru (plast, papír, dřevo, sklo, PET)
- třídění živnostenského odpadu
- předúprava odpadu (lisování, paktování) pro odvoz ke zpracovateli
- krátkodobé uskladnění N odpadů (do vytvoření transportní dávky ke zpracovateli)

Součástí celého záměru je i dopravní obslužnost - návoz jednotlivých komodit do areálu k následnému přetřídění, předúpravě a v případě N odpadů krátkodobému uskladnění (zde nedochází k žádnému přepracování, pouze je zde kumulována přepravní kapacita pro zabezpečení dopravy do místa technologického zpracování). Pro omezení dalších vlivů provozem areálu zvažuje investor po případném odkoupení areálu v roce 2011 provést stavební úpravy provozovaných objektů zateplením, s cílem snížení energetické náročnosti.

Tab. 1 Stávající a cílový stav

druh odpadu	Stávající stav [t.a ⁻¹]	Výhled v cílovém pátém roce 2011 [t.a ⁻¹]
velkoobjemový odpad	6000	9000
papír (všechny druhy)	3000	6000
plasty	300	700
PET	3530	4000
dřevo	600	1200
kovy	30	50
ostatní	200	300
N-odpad	800	1100
Celkem přes areál	14 460	22 350

Technologie a obslužná zařízení

- třídící linka
- modernizace lineárního lisu

Stavba

- příprava pro vybudování vlastní ČOV
- vybudování venkovních skladových boxů

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Časový harmonogram

- třídící linka	I/ 2007
- modernizace lineárního lisu	realizováno – II/2006
- vybudování venkovních skladových boxů	I/2007
- vybudování vlastní ČOV (předpoklad)	2009

Řízením realizace projektu během výstavby, monitorování a kontrolou jakosti bude po dohodě s projektantem pověřena investorem – oznamovatelem na základě výběrového řízení renomovaná firma.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Investor chce realizovat tento záměr na území Modřic, na jižním okraji města, v průmyslové zóně, a to na jejím jižním okraji. Protože samotná průmyslová zóna, umístěná jižně od města, je oddělena komunikací II.třídy č. 152 od obytné zástavby, nedojde realizací i provozem záměru s předpokládanými vlivy na okolí zvažovatelné negativní ovlivnění obytné zástavby.

Modernizace areálu ve všech případech proběhne na jeho současné půdoryse s přidáním parcely č. 1690/56

9. Výčet navazujících rozhodnutí - Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č. 1 k zák. č. 100/2001 Sb.

Podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (zákon č. 93/2004 Sb. a zákon č. 163/2006 Sb.), náleží hodnocený záměr do **kategorie II** (záměry podléhající zjišťovacímu řízení), do bodu **10.1** (*Zařízení ke skladování, úpravě nebo využívání nebezpečných odpadů; zařízení k fyzikálně - chemické úpravě, energetickému využívání nebo odstraňování ostatních odpadů*).

Záměr tedy vyžaduje provedení zjišťovacího řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje se sídlem v Brně.

II. ÚDAJE O VSTUPECH

Půda

Záměr bude realizován v již existující ploše areálu, který byl dříve využíván pro podpůrné činnosti k zemědělské výrobě, a to firmou Agropodnik Břeclav. Veškerá plocha tohoto areálu již byla dlouhodobě stavebně využívána a není součástí zemědělského půdního fondu. Podrobná pedologická charakteristika není důvodně potřebná. Vzhledem k tomu, že při realizaci záměru nejsou v rámci již statuovaného provozního areálu předpokládány dle projektu významné terénní úpravy, není zvažováno stanovení kontaminace půd.

Voda

Zásobování pitnou vodou s napojením na vodovodní řad je řešeno ve stávající provozní budově a nevyžaduje žádných úprav. Pro obslužnou činnost, na př. kropení a zalévání, je využívána vlastní studna v areálu.

Voda, její zdroje a spotřeba:

Vlastní studna v areálu - užitková voda
Vodovodní řad - pitná voda

Tab. 2 – Spotřeba vody

VODA	Stávající stav		Výchled 2011 *
	[m ³ .hod ⁻¹]	[m ³ .rok ⁻¹]	[m ³ .rok ⁻¹]
Celková spotřeba vody	0,5	2 000	2 500

* kvalifikovaný odhad

Ostatní surovinové a energetické zdroje

Stávající připojení plynu i elektřiny se nezmění.

Tab. 3 – Spotřeba energie

	Stávající stav	Výchled 2011 *
Zemní plyn [Nm ³ .a ⁻¹]	93 300	93 300
Elektrická energie [MWh.a ⁻¹]	1 356,56	1 356,76

* kvalifikovaný odhad za předpokladu stávajícího objemu zpracovávaných PET

Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Součástí celého záměru je i dopravní obslužnost. Veškerý návoz nákladními vozidly bude realizován svozovými trasami až k silnici II/152, která odděluje obytné soubory obce Modřice od průmyslového areálu na jihu této obce. Z této komunikace je vedena obslužná komunikace tohoto průmyslového areálu, po které bude tento návoz prováděn.

Tab. 4 - Stávající vozový park pro návoz do areálu

kategorie	Ks
do 3.5t	2
3.5-12t	13
nad 12t	5

Dle připraveného plánu investora bude zahájena v roce 2007 modernizace vozového parku, začátkem roku 2009 by měla být kompletní výměna za vozidla, splňující emisní požadavky nejméně pro další pětileté navazující období.

V rámci přípravy tohoto záměru byly posouzeny stávající logistické souvislosti. Z přepravených hmotností a výkazu o návozech sledovaných investorem (průměrná souprava – 5 tun) se pohybuje počet jízd do a z areálu v počtu mezi 9 až 13 za den.

Odvoz separovaných částí je již nyní a nadále bude řešen ve dvou rovinách:

- část po silnici nákladními vozidly po obslužné komunikaci průmyslového areálu k silnici II/152. Odtud dle směrování buď na R52 nebo D2 – tyto dvě nadřazené komunikace jsou silnicí II/152 propojeny.
- část separovaných částí bude z areálu distribuována železniční dopravou – areál má vlastní vlečku. Zvýšení tohoto způsobu dopravy bude dáno vhodnějším balením s pomocí lisu a také provozem třídící linky.

Vycházíme-li z přepravených hmotností a výkazů o odvozu z areálu, sledovaných investorem (průměrná souprava má vyšší přepravní kapacitu než návoz do areálu – 10 tun), je průměrný počet cest 3 až 7 vozidel za den.

Průměrné zatížení obslužné komunikace průmyslového areálu je tedy 14 až 18 vozidel za den a při uvažovaném navýšení celkového objemu přepravovaných odpadů o 54% během pěti i let investor předpokládá nárůst na 18 až 20 vozidel za den, neboť současně dojde ke zvýšení přepravní kapacity každou soupravou a zejména se zvýší odvoz po železniční vlečce.

Stávající objem dopravy bude nejvíce ovlivněn na přístupové cestě k areálu. Tato je oddělena od zástavby železniční tratí. V příjezdových trasách obcí Modřice může dojít ke změnám v intenzitě dopravy v míře menší, než je každoroční pravidelný nárůst silniční dopravy.

Na okolních stávajících trasách mimo areál investora i uvnitř areálu bude realizována veškerá silniční obslužná doprava spojená s touto technologií vozidly s motory, vyhovující legislativním požadavkům. Lze tedy konstatovat, že nedojde na příjezdových trasách k vyššímu emisnímu zatížení z důvodu provozu popisovaného rozšíření technologie, ani k zatížení hlukem, neboť počet obslužných vozidel je pod 0,1% dopravy na komunikaci II/152, samotná příjezdová komunikace průmyslového areálu je při provozu zatěžována podstatně více vozidly dalších firem v tomto průmyslovém areálu (denně kolem 700 nákladních vozidel).

V době výstavby také nebude více zatížena dosavadní přístupová komunikace II/152, která je spojnicí dálničního přivaděče R 52 k dálniční komunikaci D2. Tato komunikace je již dnes značně zatížena provozem motorových vozidel a slouží současně také částečně na spojnici dvou silničních tahů a obslužnosti CENTRA OLYMPIA. Z této hlavní komunikace je obslužná odbočující komunikace k průmyslovému areálu, ta vede mimo bytovou zástavbu a je z obou stran dostatečně vzdálena souvislé občanské zástavbě a z tohoto důvodu není riziko zátěže hlukové i imisní z důvodu provozu navrhované technologie pro obyvatele přilehlých obytných ploch významné.

Nepředpokládá se odvoz zeminy z areálu při stavbě.

V blízkosti obslužné komunikace průmyslového areálu je železniční trať Brno – Břeclav, mající charakter železničního koridoru.

Je možno konstatovat, že ani ostatní typy dopravy v okolí realizace navrhované technologie (osobní, MHD apod.) nejsou touto technologií dotčeny.

III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

Ovzduší – emise

Areál není významným zdrojem přímého znečištění ovzduší. Zdrojem znečišťování ovzduší budou shodné zdroje emisí jako za současného stavu, tedy ze spalovacího motoru nakladače a z provozu vyvolané nákladní silniční dopravy, navážející do překladiště a úpravny náklad a odvázející materiály k recyklaci a zneškodnění.

a) plošné zdroje znečištění ovzduší

Při výstavbě bude areál staveniště dočasným, byť dle vyjádření technické zprávy malým, plošným zdrojem prašnosti. Množství emisí ze stavební technologie bude při provozu záviset na ročním období, povětrnostních podmínkách, kapacitním naplnění skladových boxů apod. Prašnost je nezbytné omezovat organizací práce, kropením a čištěním komunikací.

Odhad plošné resuspenze nebyl proveden, nelze tedy kvantifikovat její zdravotní a ekologickou závažnost.

b) liniové zdroje znečištění ovzduší

Emise ze silniční dopravy jsou dány počty příjezdů obsluhujících nákladních automobilů a jejich odjezdy a pojezdy technologického vozidla- nakladače.

Dále může být hodnocen v širším území provoz na souvisejících komunikacích, po kterých vozidla do areálu přijíždějí.

Pro bilanci emisí jsou obvykle voleny dvě rozhodující škodliviny z dopravy - oxidy dusíku, pro hodnocení zdravotních rizik jako oxid dusičitý NO_2 a benzen, jako významný karcinogen. Lze také uvážit, zda není vlivem dopravy významně (to při předpokládaném malém vlivu technologie) zatěžován areál a jeho okolí prašností PM_{10} .

Použité emisní faktory byly stanoveny na základě metodiky MŽP ČR, kterou vydává jednotné emisní faktory pro motorová vozidla – PC program MEFA v.02 (Mobilní emisní faktory, verze 2002), publikované v září 2002. Emisní faktory udávají, jaké množství (v průměru) znečišťující látky se dostane do ovzduší z průměrného vozidla na dráze 1 km.

Tab. 5 - Emise z dopravních prostředků se spalovacími motory
uvádí měrné emise pro 1 vozidlo z roku 1998 pro osobní a nákladní automobily
(opatřené vznětovým motorem)

Osobní vozidla	Benzen	PCDD/F	PCB
Měrná jednotka	[g.km ⁻¹]	[ng.km ⁻¹]	[ng.km ⁻¹]
Emise na 1 km - OV s katalyzátorem	0,11	0,27	0,56
Emise na 1 km - OV bez katalyzátoru	0,11	0,27	0,56

Pozn. Tabulka je uvedena pro normovanou spotřebu 8,5 litru PHM na 100km

Nákladní vozidla	CO	NO _x	Benzen	PCDD/F	PCB
diesellový motor	[g.km ⁻¹]	[g.km ⁻¹]	[g.km ⁻¹]	[ng.km ⁻¹]	[ng.km ⁻¹]
emise/1 km	0,62	1,48	0,05	0,42	0,21

Pozn.Tabulka je uvedena pro normovanou spotřebu 30,8 litru PHM na 100km

Emise ze silniční dopravy jsou dány počty příjezdů obsluhujících nákladních automobilů a jejich odjezdy a pojezdy technologického vozidla- nakladače.

Dále může být hodnocen v širším území provoz na souvisejících komunikacích, po kterých vozidla do areálu přijíždějí.

Pro bilanci emisí jsou obvykle voleny dvě rozhodující škodliviny z dopravy - oxidy dusíku , pro hodnocení zdravotních rizik jako oxid dusičitý NO₂ a benzen, jako významný karcinogen. Lze také uvážit, zda není vlivem dopravy významně (to při předpokládaném malém vlivu technologie) zatěžován areál a jeho okolí prašností PM10.

Problém spočívá v tom, že ze zdrojů oxidů dusíku (zejména při spalovacích procesech) je společně s horkými spalinami emitován převážně NO (cca 90 %), který teprve pod vlivem slunečního záření a ozónu oxiduje na NO₂, přičemž rychlost této reakce značně závisí na okolních podmínkách v atmosféře.

Tab. 6 - Emisní hodnoty komunikací
v zájmovém okolí posuzované technologie (rok 2005)

Komunikace	délka m	LNA	TNA	O	měrná vydatnost g/s/m.10 ⁻⁶	množství emisí NO ₂ [t.a ⁻¹]
I/52 – sever	200	2 408	4 889	32 461	224	1,42
I/52 – jih	1500	2 853	5 322	22 197	223	10,54
II/152 – západ	300	718	1 314	7 322	58	0,55
II/152 – východ	100	2 026	1 772	12 586	89	0,28
obslužná od II/152	1500	300	400	4 200	22	1,02

Odpadní vody

- Dešťové vody

Dešťové vody z celého areálu jsou svedeny do dvou jímek, obsah využíván pro kropení v areálu, sedimentovaný kal vyvážen do ČOV Modřice. U objektu AGROPODNIKU je jímka provedena s možností odparu

- Splaškové vody

Vznikají pouze v administrativní budově a jsou svedeny do tří septiků, obsah je pravidelně vyvážen do ČOV Modřice.

Tab. 7 – Spotřeba vody

VÝPOČET POTŘEBY VODY - objem splaškové vody (dle Vyhl. č. 428/2001 Sb.)				
Specifická potřeba vody	litrů na osobu a směnu	počet osob	potřeba vody	
			litrů za směnu	[l.s ⁻¹]
Zaměstnanci - 1. směna	119	15	1 785,00	0,061
Průměrná denní potřeba vody Q_p				0,061
Max. denní potřeba vody Q_m	$kd = 1,35$			0,082
Max. hodinová potřeba vody Q_h	$kh = 1,80$			0,14
Předpokládaná roční úhrnná potřeba vody	$Q_r = Q_p * 252 \text{ dní} =$		442,7 m ³ .a ⁻¹	

Množství vypouštěného znečištění (t.a⁻¹, mg.l⁻¹, průměrné maximální hodnoty (zejména BSK₅, CHSK_{Cr}, fosfor, dusík a další charakteristické chemické, biologické a mikrobiologické ukazatele, radioaktivita, teplota vody)

Realizovaná technologie jako celek nebude zdrojem nadlimitních hodnot uvedeného znečištění, které bude téměř výlučně technického charakteru. Prováděcí projekt doloží v technologickém řešení zabezpečení chemických, biologických a mikrobiologických ukazatelů. Vzhledem k tomu, že se počet pracovníků oproti stávajícímu stavu nynějšího provozu nezvýší, je běžné znečištění dáno počtem pracovníků. Lze uvažovat běžné zatížení, a to 8 g dusíku na pracovníka a den, 0,8 g fosforu dtto a hodnotu BSK₅ 50 g dtto. Toto zatížení je zahrnuto smluvně do kanalizačního řádu areálu investora – jímky pravidelně vyváženy do ČOV Modřice. Hodnocené technologické zařízení není zdrojem radioaktivity.

- Technologické vody

- Zpevněná betonová plocha, která tvoří podklad skladovacích boxů bude osazena vsakovacím systémem KNECHT o roční kapacitě 2000m³, která je vzhledem k ploše a ročnímu úhrnu srážek dostatečně dimenzovaná

- Technologická odpadní voda z linky na zpracování PET lahví je zaústěna do záchytné nádrže 40m³. Obsah je pravidelně vyvážen oprávněnou osobou ke zneškodnění.

V horizontu „projektového plánu“ se počítá v úpravou technologické vody z linky pro zpracování PET na takovou výstupní kvalitu, aby mohly být zaústěny do splaškové kanalizace, jejíž výstavbu město Modřice plánuje v souvislosti s rozšiřováním průmyslové zony v této lokalitě s navázáním na připravovaný kanalizační sběrač Želešice – Modřice..

- Požární vody

požární voda je odebírána z vodovodního řadu areálu – zůstává beze změn.

Odpady

Druh odpadu (komunální odpad, nebezpečný odpad, radioaktivní odpad)

Pro popisovanou technologii tohoto záměru je odpad vstupní surovinou, je možno tedy uvažovat z hlediska odpadů pouze tu část vstupní suroviny, kterou nebude možno v rámci navrhované technologie využít, nebo bude odpadem dané třídící technologie jako vytříděná, v rámci recyklačních navazujících technologií nevyužitelná část. Tento materiálový podíl bude buď předán do spalovny nebo na skládku, dle možného určení a jeho vlastností po posouzení a smluvního řešení pro dodržení legislativních požadavků (na př. nemožnost ukládání biologicky degradabilních složek odpadu na skládku, pokud by se v návozu vyskytly).

Na veškerý odpad – jak technologický, tak i z vlastního provozu, tj. odpad podobný komunálnímu i odpad z údržby je zpracován souhrnný „Program odpadového hospodářství“ pro specifikaci toků a nakládání s těmi to odpady.

Technologický postup, při kterém odpad vzniká

Materiálová složka, kterou lze dle výše uvedeného označit jako odpad, je podíl návozu, který při třídění na dále využitelné a recyklací zpracovatelné složky nelze využít z řady důvodů – ať již znečištění, druhová nekompatibilita se složkami k recyklaci atd. Podle stávajících zkušeností investora – oznamovatele i literárních údajů se tento podíl pohybuje mezi 10 až 30%, i ve vazbě na roční období. Tuto materiálovou složku dle současného stavu označit jako odpad, podobný odpadu komunálnímu.

Další položkou odpadu bude vlastní odpad, daných chodem firmy. Protože se počet zaměstnanců nezmění, nedojde zde zřejmě k hmotnostní změně

Množství odpadu [t.a⁻¹]

Hmotnost materiálové složky, která je po třídění označitelná – jako nevyužitelný zbytek – odpadem se bude pohybovat do mezi 2 – 7 kt.a⁻¹

Kategorizace a množství odpadů

Při celkovém souhrnu odpadů je nutno uvažovat s odpadem z vlastního provozu, tj. s odpadem podobným komunálnímu, který je produkován chodem a prací firmy a jejich zaměstnanců, stejně jako odpad z údržby celého provozu, který bude mít širokou škálu – od kovových částí, po zbytky barev, mazadel, čistících textilií atd. Dále je třeba uvažovat odpad z obslužných vzduchotechnických zařízení a jejich údržby. Lze předpokládat, na základě dosavadního sledování, že celková hmotnost těchto vlastních odpadů se bude pohybovat kolem 230t ročně. Tyto položky budou také detailně zpracovány při přípravě "Programu odpadového hospodářství".v rámci prováděcího projektu a přípravy provozu.

Tab. 8 – Druhy odpadu z provozu

Odpad			Nakládání v roce 2005 Způsob shromažďování, Četnost vývozu
kód	kat.	zkrácený název	
15 01 01	○	Papírové a lepenkové obaly	Ze separace – lisování do balíků. Z provozu a údržby – kontejner 1100 litrů, výsyp 1x za 14 dnů na překladišti a slisování do balíků.
15 01 02	○	Plastové obaly	
15 01 03	○	Dřevené obaly	Ze separace – umístění do velkoobjemového kontejneru, po naplnění odvoz k oprávněné osobě.
15 01 04	○	Kovové obaly	
15 01 06	○	Směsné obaly	
20 01 01	○	Papír a lepenka	Ze separace - lisování do balíků.
20 01 39	○	Plasty (neobalového charakteru)	Ze separace – umístění do velkoobjemového kontejneru, po naplnění odvoz k oprávněné osobě.
20 01 40	○	Kovy	
20 03 01	○	Směsný komunální odpad	Ze separace - kontejnery 1100 až 5000 litrů, s následným odvozem k oprávněné osobě. Z provozu a údržby – kontejner 1100 litrů s pravidelným svozem 1x za 14 dnů.
20 03 03	○	Uliční smetky	Ze separace – umístění do velkoobjemového kontejneru, po naplnění odvoz k oprávněné osobě.
20 03 07	○	Objemný odpad	

Hluk, vibrace

Hluk se jako rizikový faktor liší od ostatních monitorovaných veličin specifickým rozložením v prostoru. Zhruba 85-90% veškerého hluku v životním prostředí je způsobeno dopravou. 75% z toho je specificky vázáno na silniční dopravu a je zejména vázáno na staré vozovky. Na nejvíce zatížených komunikacích lze předpokládat hodnot hluku dosahujících L_{Aeq} 78 dB pro denní a 72 dB pro noční dobu. Střední hodnoty hladiny hluku obklopující komunikaci dosahují v přilehlých budovách hodnot kolem L_{Aeq} 70 dB a 63 dB pro denní resp. noční dobu. Doprava na moderních komunikacích potom generuje podstatně nižší hlukové hladiny díky dobrému povrchu a častému uplatnění protihlukových opatření.

V kontrastu s jinými škodlivinami hluk ve vnějším prostředí podléhá rychlým časovým i intenzitním změnám a je proto velmi obtížné jej dlouhodobě predikovat v čase a ploše zájmového místa. I přes to existují hlukové mapy pro významné české aglomerace, jenž jsou stále zpřesňovány a doplňovány s měnícími se podmínkami.

Z výsledků monitoringu zabezpečovaného hygienickou službou v 21 velkých městech České republiky v uplynulých šesti letech je zřejmé, že hlučnost jednotlivých lokalit je plynule rozložena v celém rozsahu hladin hluku, který přichází v úvahu. Zjištěná hlučnost v ekvivalentní hladině akustického tlaku A dosahuje 75 dB ve dne a 69 dB v noci v nejhlučnějších lokalitách, na druhé straně v tichých lokalitách klesá pod 45 dB ve dne a 37 dB v noci.

Z hodnocení vývoje hlučnosti v jednotlivých lokalitách za uplynulých 6 let je zřejmé, že ve většině lokalit nedošlo k významným změnám hlučnosti. Zaznamenané změny jsou způsobovány lokálními změnami v dopravě nebo stavební činností v lokalitě. Celková tendence k významnému poklesu hlučnosti ve většině jednotlivých sledovaných lokalit se neprokazuje.

V zájmové lokalitě nepředpokládáme enormní hlukovou zátěž vnějšího prostředí. Vlastní technologie se neprezentuje mimořádnou hlučností, významné mohou být zejména hlukové epizody spojené s automobilovou dopravou – svozem odpadu, jehož celková intenzita působí negativně na dva environmentální faktory lokality. Můžeme proto předpokládat tři zdroje hluku, a to z hlediska vlivu na zdravotní stav obyvatelstva v okolí připravovaného projektu, a to:

1. Hluk vlastní technologie celého komplexního závodu
2. Imisní zátěž liniovou dopravou (již byla zmíněna)
3. Hluk z návozu odpadu.

Zatímco hlukové zatížení ve vnitřním prostoru s třídící linkou ze samotné technologie – jejího souhrnu – je technicky řešitelné a v realizaci projektu navrhováno řadou opatření technických i organizačních (včetně pracovní doby samotného technologického zařízení), u dopravního hluku tomu tak není. Proto předpokládáme, že dopravní hluk jako zátěžový parametr v daném zájmovém území jako prioritní by měl být podroben detailní analýze vlivu na zdravotní stav obyvatelstva, žijícího zejména v přilehlé části obce Modřice ke komunikaci II/152. Je skutečností, že podíl vozidel investora záměru v celém dopravním proudu je zanedbatelný, celkovou problematiku je však nutno zmínit.

Dopravní hluk jako celek je také dán stavem vozovek v okolí, i zde bude třeba zabezpečit vhodnou údržbou minimalizaci vzniku hluku. Investor zvažuje ve výhledu z pohledu možností ovlivnění hladin hluku v rámci krajské odpadové koncepce s podstatnějším využíváním železniční přepravy, a to jak z pohledu hlukové zátěže, tak i celkových ekonomických výhledů

Součástí technologie nejsou zdroje vibrací, nelze tedy uvažovat vlivem provozu komplexního závodu s jejich působením na okolí.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Uvažovaná technologie zpracování odpadu není zdrojem radioaktivního záření. Pokud jde o technická zařízení pro měření a regulaci, jejich specifikace bude dána až projektem a je možné, že např. pro hlídání hladiny apod. by mohl být navržen hlásič

s ionizačním čidlem. Pak bude tento problém řešen samostatně v projektové dokumentaci s naplněním legislativních požadavků.

Elektromagnetické záření není jako složka technologických kroků uvažováno, bude v prostoru komplexního závodu v úrovni okolní intenzity, dané komunikačními pojítky a nemůže tedy dojít k překročení limitů intenzity v okolí. Lze předpokládat, že některé části technologie budou vyžadovat bezdrátové spojení a tedy určitou intenzitu elektromagnetického záření. Řešení toho problému bude v projektové dokumentaci a zabezpečení pracovního prostředí a pracovníků

Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Vzhledem k tomu, že uvažovaný komplexní závod má ve svém návrhu čtyři rozdílné technologické uzly, je třeba i možná rizika takto rozdělit, protože lidský faktor nemá v každém z uváděných uzlů stejné či shodné „uplatnění“, jsou zde v každém technologickém uzlu zpracovávány jiné látky. Možné nehody se tedy mohou vyskytovat na čtyřech technologických uzlech a jejich částech.

Preventivním opatřením pro návoz a dotřídňovací linku, musí být přejímka a tedy osvěta - "výchova" původců, od kterých jsou druhotné předtříděné odpady již charakteru druhotné suroviny odebírány. Zkušenostmi z jiných obdobných komplexních závodů a zejména dosavadním vlastním provozem je možné a potřebné vyhodnotit možnosti vzniku a eliminaci nestandardních situací. V každém případě jde o zajištění opatření v případě návozu materiálu, který není kompatibilní s technologií zpracování a mohl by vyvolat nehodu s rizikem poškození zdraví obsluhy či poškození technologického zařízení. Tato problematika bude v projektu řešena na úrovni jak provozních předpisů a vnitřních opatření, tak i osvětou a školením pracovníků jako preventivním opatřením. Také požadavky na samotný sběr u původců – dodavatelů i u živnostenské sféry – budou mít osvětový dopad ve zpětné vazbě, zejména v informacích pro celou svozovou oblast

Nestandardní stavy mohou být však vyvolány i při lidsky agresivně cíleném násilném mechanickém poškození až výbuchem k vyvolání destrukce technologie a silnému poškození komplexního závodu. Jak ukazuje současnost, nelze v tomto směru plně eliminovat záměry takto postupujících osob, které by však, dle předpokladu investora, vzhledem k osvětové činnosti, způsobu výběru pracovníků a jejich výchovy, znalostí a dovedností, neměly v tomto okruhu lidí nastat. S eliminací záměrů agresivního charakteru z okruhu dalších osob mimo pracovníky komplexního závodu je v projektu uvažováno v rámci ostrahy, statuované k dané technologické úrovni, počtu pracovníků a pohybujících se osob (návoz a odvoz). Eliminace těchto kroků je dána navržením obsažných provozních řádů a standardních operačních postupů, jejich dodržováním a vyloučením pohybu neoprávněných osob v areálu závodu pro zpracování tříděných složek komunálního odpadu.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

a) dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného rozvoje

Zájmová oblast leží na rozhraní Dyjsko-svrateckého úvalu a Vyškovské brány. Vzhledem ke své expozici zde převažují znaky oblasti T2 (dle klimatického členění E.Quitta), která je charakterizována jako teplá oblast s dlouhým, teplým a suchým

létem. Přechodné období je krátké, s teplým jarem a podzimem, zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Průměrná oblačnost činí 58 % pokrytí oblohy, nejméně oblačné období je v měsíci září (45 %), největší pokrytí oblohy je v průměru zaznamenáno v listopadu (77 %). Průměrné trvání slunečního svitu je 1806 hodin za rok, maximum a minimum jasných dní, kdy je pokrytí oblohy menší než 20 %, je opět v červenci a listopadu. Je zde v posledních letech znatelný posun k nižším hodnotám oblačnosti a většímu úhrnu oslunění (v letech 1951 - 1980 bylo průměrné trvání slunečního svitu 1694 hodin za rok, minimum v této době bylo v měsíci prosinci - průměrně 37 hodin).

Sledovaná oblast, podobně jako širší území okolo Brna, je charakteristická proměnlivou cirkulací vzduchu. Převládajícími směry větru jsou severozápadní (17,5 %) a jihovýchodní (12,2 %). Počet dnů s bezvětřím činí průměrně 17,8 %.

Sněhová pokrývka má v této oblasti krátké trvání - kolem 40 dnů. Průměrný počet dnů se sněžením je 34,4 za rok.

Z mezoklimatického hlediska lze očekávat určitý vliv konfigurace terénu, který je plochý. Vliv této polohy se může projevit zejména při severovýchodním proudění, které je četnější spíše v zimním období.

Normály klimatických hodnot za období 1961-1990 a klimatické údaje za roky 1998, 1999 a 2000 jsou převzaty z profesionální meteorologické stanice Českého hydrometeorologického ústavu Brno-Tuřany. Dále jsou využity informace z Atlasu podnebí Československé republiky (1958) a na něj navazující publikace Tabulky (1961) a Souborná studie (1968). Vedle zmíněné stanice Brno-Tuřany jsou tak užity ještě údaje ze stanice Brno a Horákov. Údaje jsou zpracovány za různá období, tak jak to umožňoval napozorovaný materiál. Období zpracování je proto vždy v tabulkách uvedeno, rozdíly nejsou pro sledovaný účel podstatné.

tab. 9 Poloha meteorologických stanic užitých při hodnocení:

Stanice	nadmořská výška	severní šířka	východní délka
Brno-Tuřany	241 m	49 st. 10 min.	16 st. 42 min.
Brno (Pisárky)	223 m	49 st. 12 min.	16 st. 34 min.
Horákov	358 m	49 st. 13 min.	16 st. 44 min.

Území stavby – jižní okraj brněnské oblasti - patří do mírného klimatického pásma, jehož základní klimatické parametry můžeme charakterizovat podle průměrů za posledních 50 let následovně:

průměrná teplota vzduchu	8,4 °C
průměrná teplota v červenci	18,7
průměrná teplota v lednu	- 2,2 °C
průměrný počet dnů mrazového období	192 dnů
	(tj. dnů, kdy je nejméně 1h teplota 0°C a mén ě)
atmosférické srážky	498 - 558 mm
průměrný tlak vzduchu	986,8 mbar

V tabulce 10 je uvedena průměrná četnost výskytu větru různých směrů v Brně a to za období 1987-1996 a za období 1946-1954 (jde o celoroční průměr, N=sever, E=východ, S=jih, W=západ)

Tab. 10 – Směr větru

Směr větru (odkud vane)	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	bezvětří
1987-1996	9,1	14,6	10	10,9	11,6	7,2	12, 1	15,9	8,6
1946-1954	13	6,9	10,1	10,3	8,8	6,1	5,8	14,5	4,9

Z výsledků vyplývá podstatný poznatek a to poměrně značná proměnlivost směrů větru, kdy na rozdíl od některých jiných lokalit nelze dobře mluvit o výrazném převládajícím směru větru. Samozřejmě - v celkové situaci nad naším územím posuzované hlavně podle směru větru ve větších výškách nad zemí převažuje přenos od západu na východ a v podobném pojetí je pro jižní část Moravy včetně Českomoravské vysočiny velmi významná vysoká četnost směrů větru z východních kvadrantů. Ve výšce blízko zemského povrchu (referenční výška přízemního větru je 10 m nad volným povrchem) je zde však třeba počítat s větry různých směrů, významný je i podíl větrů s výraznou složkou rychlosti (sever-jih) a jednoznačné rozdělení na „zdravý west-end“ a zakouřený „east-end“ zde nebude platit. Se všemi směry větru je nutno uvažovat, avšak samotná technologie i celý komplexní závod již v provozu s navýšením své kapacity nemůže být v tomto směru problematický pro své okolí – nejsou zde zdroje škodlivin, které by mohlo za klimaticky nepříznivých stavů ovlivnit nebo dokonce poškodit okolní životní prostředí.

Daná lokalita ani její bezprostřední okolí nenáleží k žádné oblasti surovinových zdrojů ani jiných přírodních bohatství ve smyslu hospodářské využitelnosti.

Vlastní areál, v němž se má projekt realizovat, je bez stromového a keřového patra, vyskytují se zde ojedinělé nálety habru a jasanu, bylinné patro je tvořeno zřejmě ruderalními druhy typickými pro průmyslové areály se snahou o řízené a udržované zatravnění . vybraných částí.

V dané lokalitě není znám výskyt planě rostoucí zvláště chráněné rostliny. Ani z hlediska výskytu živočišných druhů není zájmová lokalita významná. Předpokládá se výskyt běžných druhů typických pro městské a předměstské, značně urbanizované prostředí. V dané lokalitě není znám výskyt žádného zvláště chráněného živočicha.

Území, které je předmětem posuzovaného projektu, je intenzivně využíváno zejména z hlediska dopravy, a to jak samotnou dopravou, tak i stavbami těchto dopravních sítí a nelze tedy předpokládat, že by v dohledné době byla snaha o regeneraci přírodních zdrojů.

V daném území a přilehlé ploše nejsou známy staré ekologické zátěže.

- b) schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na
- územní systém ekologické stability krajiny

Územní systém ekologické stability krajiny ve vymezeném prostoru v podstatě neexistuje, prakticky celé území je antropogenně využíváno a jen na jeho okraji lze uvažovat (ve vazbě na chráněné území) schopnost snášet antropogenní zátěž okolní činností. Na průmyslový areál východním směrem navazuje nyní zemědělská půda s běžným pěstováním plodin

- zvláště chráněná území

V blízkosti areálu není žádná přírodní památka.

- území přírodních parků

V blízkosti uvažované realizace překladiště a úpravy odpadu není žádné území přírodních parků

- území historického, kulturního nebo archeologického významu

V navržené ploše realizace překladiště a úpravy odpadu není žádná plocha s historickým, kulturním nebo archeologickým významem, jedná se o stávající, již provozovaný areál a veškerá navrhovaná realizace bude v tomto areálu, jeho ploše.

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

Na základě rozboru a posouzení jednotlivých, zejména antropogenních faktorů na složky životního prostředí při úvaze o jejich synergickém působení lze konstatovat, že v dotčeném území, oproti stávajícímu stavu, nebudou s největší pravděpodobností významně ovlivněny žádné složky životního prostředí. Je skutečností, že území je již nyní intenzivně komplexně využíváno (průmyslový areál, ve značné vzdálenosti zahrádky, dopravní koridory silniční, železniční).

D.ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

Vzhledem k tomu, že stávající areál je využíván shodným způsobem be technologických zdrojů škodlivin, nebyla provedena rozptylová studie, dle názoru zpracovatele je vliv tohoto areálu na okolí pozadový, vzhledem k jeho začlenění do průmyslové zóny. a dlouhodobou kumulací v lidském těle. Rozhodující pro hodnocení zdravotních efektů jsou proto roční průměry. Příspěvek spalovny k průměrným ročním imisím PCDD/F se podle rozptylové studie pohybuje na území města Brna na úrovních desetin až setin fg.m^{-3} a jen výjimečně tuto hodnotu překračuje (maximální hodnota ročního příspěvku tohoto zdroje, vyjádřeno v TEQ, je $0,32 \text{ fg.m}^{-3}$).

Rozsah zatížení lokality emisemi z dopravy

Hlavní liniové zdroje znečištění

Ve sledovaném areálu s jeho začleněním do okolí se jedná o zatížení ovzduší emisemi z nákladní dopravy svozu materiálů k přepracování a odvozu vytříděných složek k recyklaci a ke zneškodnění.

Dosah škodlivosti plošných emisí ve vztahu ke zdraví obyvatel žijících v této lokalitě předpokládáme zanedbatelný, půjde zejména o posouzení sekundární prašnosti anorganických prachů, které se z dopravy mohou dostávat do ovzduší, včetně obrusu pneumatik dle stavu povrchu komunikací.

Významnějších hodnot však může nabývat souhrnná zátěž automobilovou dopravou, která je v této oblasti relativně vysoká a byla zmíněna výše..

Odhad emisního zatížení dopravou pohybem vozidel na příjezdové komunikaci průmyslového areálu k areálu investora – oznamovatele byl výše uveden, je to cca 700 jízd nákladních vozidel. Při pohybu 700 nákladních vozidel a 4.200 osobních vozidel denně oběma směry po trase 1,5 km vyprodukují tato vozidla celková množství emisí uvedená ve druhém řádku tabulky. V tabulce jsou uvedena pouze nákladní vozidla, osobní vozidla lze zařadit do celkové emisní zátěže, dané okolními komunikacemi.

Tab. 11 Odhad celkových emisí z obslužné dopravy komunikace průmyslového areálu

Nákladní vozidla	CO	NO _x	Benzen	PCDD/F	PCB
dieselový motor	[g.d ⁻¹]	[g.d ⁻¹]	[g.d ⁻¹]	[μg.d ⁻¹]	[μg.d ⁻¹]
Celková denní emisní zátěž	544	1184	49,3	0,336	0,168
Emisní tok E _h [g.h ⁻¹]	22,66	49,3	1,66	0,014.10 ⁻³	0,007.10 ⁻³

Z uvedeného vyplývá, že při rozšiřování průmyslového areálu by mělo Město Modřice zvážit zpracování rozptylové studie z hlediska celkového stavu ovzduší v zájmové lokalitě. Zejména pro koncentrace NO_x, ale také pro velice přísně nastavené limity pro koncentrace dioxinů, je žádoucí kvantifikaci emisí pro tuto zátěž uvažovat.

Rozsah zatížení a ovlivnění lokality hlukem z technologie a vnějšího prostředí

Z hlediska stávající hlukové situace je posuzované zájmové území situováno v bezprostřední blízkosti frekventované komunikace R52 a železniční tratě charakteru koridoru. Lze brát do úvahy, že zatížení hlukem vnějších zdrojů mimo areál oznamovatele je podstatné a samotný hluk provozu je požadový.

Hodnoty hluku nad 65 dB(A) jsou již dnes dosahovány u občanské zástavby v důsledku její malé vzdálenosti od komunikace. Tyto hodnoty lze považovat za zdraví škodlivé, minimálně obtěžující. Nesouvisí však s provozem areálu investora - oznamovatele, hlavním trvalým hlukovým zatížením je automobilová doprava na již výše popisovaných komunikacích, které vedou v Modřicích po okraji bytové zástavby. Je zde dílčí přínos v hlukovém zatížení železnice, kde však charakter hluku není stálý jako u dopravy silniční.

Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku

Obecně se dá říci, že hluk má negativní vliv na kvalitu spánku a je zdrojem potíží osob hluku vystavených, ovlivňuje ztížené sociálního chování, snížení mentálních schopností a může být i jedním z důvodů vzrůstu úmrtnosti. Je bezesporu součástí tak zvaných sociálních chorob souhrnně působících na snížení imunitní ochrany jedince a z tohoto efektu indukovanou incidencí chorob.

V roce 2005 bylo v rámci ČR Národní hlukovou observatoří provedeno zhodnocení dopadů komunitního hluku na obyvatelstvo a bylo i provedeno

ekonomické vyhodnocení. Lze konstatovat, že hluková problematika daná areálem oznamovatele a chodem technologie (v uzavřeném prostoru) vykazuje zanedbatelný podíl na hlukovém zatížení dané lokality.

Ze získaných výsledků obecně plyne základní zjištění, že účinek hluku je trvalý a stejně tak zůstává trvalý i jeho význam v poměru k účinku ostatních nox na zdraví populace. Negativní zdravotní projevy jsou u obyvatel zasažených hlukem lze předpokládat na základě dosahovaných hladin hluku již v současné době, po uvedení výrobního areálu do provozu však podíl negativně hlukem ovlivněných osob nebude nenanarůstat.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Lze konstatovat, že v současném čase je v daném území, jak je výše uváděno, hlavním vlivem hlukové zatížení z liniových zdrojů - dopravy, a to dopravy, nesouvisející jak s průmyslovým areálem, tak zejména s areálem oznamovatele..

3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

jak stávající provoz překladiště a úpravny odpadů, tak ani provoz po zvýšení kapacity realizací uváděných technologických změn nebude mít nepříznivý vliv přesahující hranice státu.

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

V zájmovém území se jako zásadní nepříznivý vliv ukazuje hluk. Bude proto velmi žádoucí, aby při rozšiřování průmyslového areálu – což je nad rámec zájmu investora – oznamovatele – byla tato otázka zohledněna.

Nedílnou součástí by měla být hluková studie uvedeného prostoru, vycházející z detailního měření skutečného stavu s následující vysoce odbornou činností akustika tak, aby došlo ke snížení hlukového zatížení, a to jak zkvalitněním povrchu komunikací, tak případným organizačně – stavebním řešením.

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

V průběhu práce na tomto ohlášení se neukázaly nejasnosti ve znalostech či neurčitosti. Lze konstatovat, že vlivy na životní prostředí a zejména vlivy na obyvatelstvo byly specifikovány a popsány, se specifikací uvažované investice a bylo tedy imisní zatížení okolí dostatečně popsáno.

6 Zdravotní rizika pro obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo v období výstavby

Navrhovaný objekt provozního areálu se nachází mimo obytnou zónu. Obyvatelé nejbližší obytné zástavby nebudou přímo ovlivněni stavebními pracemi, zvýšeným dopravním ruchem ani v letních měsících vyšší prašností na staveništi. Navíc tyto vlivy lze do značné míry eliminovat kompenzačními opatřeními (vypínání motorů mechanismů, eliminace prací emitujících zvýšený hluk v noci, kropení apod.).

Vlivy na obyvatelstvo za provozu

Po uvedení do provozu bude přímý vliv samotné posuzované technologie malý až zanedbatelný. Bude spočívat v určitém zvýšení hladiny hluku a produkce

výfukových plynů v důsledku příjezdů a odjezdů motorových vozidel do a z areálu meziskladu.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (nejsou předloženy, popis)

V rámci tohoto oznámení nebyla zpracovávána variantní řešení, protože v daném čase a prostoru nebyly žádné předloženy, protože areál investora je v dané ploše již delší dobu provozován a připravovaný projekt uvažuje pouze technologické změny v daném vymezeném prostoru. Technologicky shodný provoz je v popisovaném areálu provozován delší dobu, je zde postupný vývoj činnosti k naplňování potřeb a možností. Předkládaný záměr řeší pokračování vývoje k cílovému roku, realizací záměru dojde k navýšení kapacity na straně návozu a samozřejmě i na straně připravených materiálů k dalšímu technologickému zpracování u smluvních partnerů mimo areál. Stavební řešení areálu je dáno a nebylo proto možné, ani vhodné, zvažovat variantní řešení.

Nulová varianta také nepřipadá v úvahu, protože se zvyšujícími se kvalitativními požadavky jak české, tak evropské legislativy na péči o celé životní prostředí vystupuje do popředí nutnost materiálového využití odpadů, a to zejména ze sběrných středisek, odpadu živnostenského a dalších, již předtříděných komodit od zákazníků investora – oznamovatele.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1 Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení

Přílohou č 3 je letecký snímek, který dokládá širší vztahy v zájmovém území, kde je popisovaný areál.

2. Další podstatné informace oznamovatele

V rámci zpracování oznámení se nevyskytly žádné důvody pro uvedení dalších informací.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru :

Záměrem investora – oznamovatele je v popisované vybrané lokalitě kapacitně upravit svůj provoz tak, aby plně vyhověl zvyšující se potřebě využití odpadových materiálů a byl tedy v plném souladu pro naplňování či zajištění Krajské koncepce odpadového hospodářství. Provozovaná technologie se zvažovaným kapacitním zvýšením pokrývá v rámci kraje potřeby tak, aby nákladově podložená a materiálově využitelná část odpadů byla oddělena, dále zpracována a předána k materiálové recyklaci.

H. PŘÍLOHA

1. schéma – OUTSIDE BUNKERS
2. schéma – SORTING WASTE HALL
3. letecká mapa – situace dotčeného území pro uvedení širších vztahů
4. vyjádření KÚJHMK – odbor životního prostředí - JMK 807612007
5. vyjádření MÚ Šlapanice - stavební odbor - SÚ4159-0790-2007KUP

Použité podklady:

Projekt firmy EkoINPROS, s.r.o., Brno k realizaci záměru investora
Plán odpadového hospodářství firmy Van Gansewinkel, červenec 2005
Podklady firmy PETKA, a.s.

Datum zpracování oznámení: 15. března 2007

Zpracovatel oznámení:

Dr.Ing. Zdeněk POSPÍCHAL, Podbabská 283/5, 621 00 Brno, GSM 603826910,
Držitel osvědčení odborné způsobilosti dle zákona 100/2001 Sb. čj.
4890/781/OOV/93 ze dne 7.června 1994, prodloužení autorizace vydalo MŽP dne
20.července 2006 pod čj. 4687/ENV/06

Podpis zpracovatele oznámení:

Jména a příjmení dalších osob, které se na zpracování podílely:

Ing.Luděk URBAN, bytem Saská 27/79, 405 02 Děčín, GSM 736 539 480

Bc.Zdeněk Pospíchal, bytem Podbabská 283/5, 621 00 Brno, GSM 603 329 506

OBSAH:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	2
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	2
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	2
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant	3
a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	3
Koncepce záměru	4
II. ÚDAJE O VSTUPECH	6
PŮDA	6
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	9
Ovzduší – emise	9
B) LINIOVÉ ZDROJE ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ	9
Odpadní vody	10
Odpady	12
ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ	14
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	15
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	18
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	18
ROZSAH ZATÍŽENÍ LOKALITY EMISEMI Z DOPRAVY	18
Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku	19
6 ZDRAVOTNÍ RIZIKA PRO OBYVATELSTVO	20
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (NEJSOU PŘEDLOŽENY, POPIS)	21
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	21
G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	21
H. PŘÍLOHA	21