



ZVÝŠENIE VÝROBNEJ KAPACITY KIA MOTORS SLOVAKIA S.R.O.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Zoznam použitých skratiek

KMS – Kia Motors Slovakia s.r.o.
LV – list vlastníctva
MSK – makroseizmická stupnica zemetrasení
MŽP SR – Ministerstvo životného prostredia SR
NEL - nepochybné extrahovateľné látky
NN – nízke napätie
OV – odpadové vody
RÚSES – regionálny územný systém ekologickej stability
SHZ - stabilné hasiace zariadenie
SKCHVU - chránené vtáčie územie
SKÚEV - územie európskeho významu
SODB - sčítanie obyvateľov domov a bytov
STN – Slovenská technická normalizácia
TZL – tuhé znečisťujúce látky
ÚSES - územný systém ekologickej stability
ZL - znečisťujúce látky

OBSAH

.....	3
I. Údaje o navrhovateľovi	4
1. Názov	4
2. Identifikačné číslo	4
3. Sídlo	4
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa.....	4
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie	4
II. Názov zmeny navrhovanej činnosti	5
III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti	5
1. Umiestnenie navrhovanej činnosti.....	5
2. Stručný opis technického a technologického riešenia	5
3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie	25
4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	27
5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	27
6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.....	27
IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických	38
V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	42
VI. PRÍLOHY	43
1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska, príp. jeho kópia	43
2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe	43
3. Výpis z katastra nehnuteľností	43
4. vyjadrenie dotknutého štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny	43
5. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie	44
6. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti	44
Vii. dátum spracovania	45
Viii. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA a podpis SPRACOVATEĽA oznámenia	45
ix. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	45

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. NÁZOV

Kia Motors Slovakia s.r.o.

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

35 876 832

3. SÍDLO

Sv. Jána Nepomuckého 1282/1
013 01 Teplička nad Váhom

4. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA

Ing. Peter Makovický, PhD. - vedúci oddelenia BOZP a životné prostredie
Sv. Jána Nepomuckého 1282/1
013 01 Teplička nad Váhom
Tel.: 041/515 2214
pmakovicky@kia.sk

5. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A MIESTO NA KONZULTÁCIE

RNDr. Vladimír Žúbor
EKOCONSULT – enviro, a. s.
Miletičova 23
821 09 Bratislava
Tel: +421-2-5556 9758, 0904 682 936
Fax: +421-2-5024 4329
zubor@ekoconsult.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Zvýšenie výrobnéj kapacity Kia Motors Slovakia s.r.o.

III. ÚDAJE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. UMIESTNENIE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Kraj:	Žilinský samosprávny kraj
Okres:	Žilina
Obec:	Teplička nad Váhom, Nededza, Mojš, Gbeľany
Katastrálne územie:	Teplička nad Váhom, Nededza, Mojš, Gbeľany

Súpis parciel, druh a umiestnenie pozemkov sú uvedené v listoch vlastníctva, ktoré tvoria kapitolu VI.3 tohto Oznámenia o zmene.

Miestom realizácie zmeny navrhovanej činnosti je existujúci areál závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. Navrhovaná činnosť sa bude nachádzať na pozemkoch vo vlastníctve investora. Prístup bude zabezpečený existujúcimi prístupovými a vnútroareálovými komunikáciami. Celková rozloha závodu je 166 ha so zastavanou plochou 56,8 ha.

2. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

EXISTUJÚCI STAV (NULOVÝ VARIANT)

Dotknuté územie, v ktorom sa areál závodu Kia Motors Slovakia, s.r.o. nachádza, leží na severnom okraji Žilinskej kotliny. Záujmové územie patrí do povodia stredného toku Váhu. Okrajom areálu závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. preteká severojužným smerom menší pravostranný prítok Váhu – potok Kotrčiná. Okrem toho v blízkosti obce Gbeľany územím preteká aj bezmenný ľavostranný prítok Kotrčinej. Približne 400 m západne od areálu závodu sa nachádza vodárenský zdroj Teplička nad Váhom a východne od areálu vodárenský zdroj Gbeľany. Areál závodu je situovaný vo vonkajšej časti pásma hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov Teplička nad Váhom a Gbeľany.

Výrobný areál Kia Motors Slovakia s.r.o. je napojený stykovou križovatkou na cestu II/583, ktorá prepája územie s komunikáciami vyššieho rádu - cestou I/18 a diaľnicou D1. Do areálu závodu je vybudovaná aj železničná prípojka.

Sériová výroba bola v závode Kia Motors Slovakia s.r.o. spustená v decembri 2006, 5-dverovou verziou modelu cee'd. V júni 2007 sa začala sériová produkcia športovo-úžitkového modelu Sportage, v júli toho istého roku výroba rodinného kombi cee'd_sw a v októbri výroba trojdverového športového modelu pro_ cee'd. Výrobná kapacita závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. je 300.000 automobilov a 450.000 motorov ročne. V súčasnosti sa v závode vyrába model nižšej strednej

triedy cee'd ako aj športovo-úžitkové vozidlo Kia Sportage a od októbra 2011 aj viacúčelový automobil Kia Venga.

Kia Motors Corporation (KMC) je výrobca kvalitných automobilov pre ľudí mladých duchom. Kia Motors sa stáva jedným z elitných automobilových výrobcov, ktorí kladú dôraz na úplnú regeneráciu svojej produktovej rady. V roku 2012 celosvetovo vyrobila celkovo 2.710.000 automobilov a dosiahla ročné výnosy 39 miliárd USD. Celkovo zamestnáva 47.000 ľudí. KMC pôsobí v rámci automobilovej skupiny Hyundai Motor Group, ktorá za rok 2012 patrila medzi prvých päť najväčších výrobcov automobilov na svete.

Výrobný proces v závode Kia Motors Slovakia s.r.o. pozostáva z nasledujúcich krokov:

Lisovňa

V lisovni sa začína celý proces výroby v závode Kia Motors Slovakia. Okrem strihacej linky, do ktorej vstupuje zvitok ocele a skúšobného lisu, v ktorom sa testujú, nastavujú a opravujú lisovacie nástroje, sa tu nachádzajú dve lisovacie linky. Spolu sú schopné vyrobiť až 77 rôznych typov panelov. Výrobná kapacita lisovne je do 5 miliónov panelov ročne. Kvalita vylisovaných dielov sa kontroluje pomocou unikátneho 3D optického skenera, ktorý nájde a vyhodnotí prípadný nedostatok v kvalite vylisovaného panelu. Panely sa ukladajú na palety, ktoré sa vysokozdvížnými vozíkmi podľa požiadavky zo zvarovne presúvajú na konkrétne linky. Bočné časti karosérie auta sú ako jediné premiestňované prostredníctvom elektrického jednokoľajového systému do automatického skladu s kapacitou takmer 7.000 panelov.

Karosáreň (Zvarovňa)

Výroba v karosárni je stopercentne automatizovaná. Na jednotlivé procesy súvisiace so zvarovaním je v zvarovni nainštalovaných 344 robotických jednotiek. Výroba vo zvarovni je vysoko flexibilná, čím je možné v tom istom čase spolu zväzať až 8 rôznych typov karosérií automobilov. Od januára 2011 sa na jednej linke kompletizujú karosérie modelu cee'd (vo všetkých troch karosárskych verziách), Sportage a Kia Venga.

Lakovňa

V lakovni dosahuje dĺžka dopravníkového systému 7,5 kilometrov. Nachádza sa tu 360° rotačno-ponorný systém, kde sa karoséria auta očisťuje od masnôt a nečistôt, nasleduje nanášanie ochrannej vrstvy v elektrodepozičnom roztoku. Na externú aplikáciu tmelu a farby sa používa 48 robotov. Keďže sa spoločnosť Kia Motors Slovakia s.r.o. správa zodpovedne k životnému prostrediu, používa najmä vodou riediteľné farby. V súčasnosti zákazníkom ponúka 12 farebných odtieňov pre model cee'd, 10 farebných odtieňov pre model Sportage a 10 pre model Kia Venga.

Motoráreň

Závod vyrába niekoľko typov benzínových motorov (s viacbodovým vstrekovaním MPI, s variabilným časovaním ventilov pri vstupe S-CVVT, s variabilným časovaním ventilov pri vstupe a výstupe D-CVVT) s objemom 1,4 a 1,6 litra, ako aj 1,6 litrový motor s priamym vstrekovaním GDI. Okrem toho spoločnosť vyrába aj dieselové motory s objemom 1,4, 1,6, 1,7 a 2,0 litra. V oboch motorárňach je spolu sedem kovoobrábacích liniek, na ktorých sa opracovávajú a vyrábajú časti ako bloky motora, hlavy valcov a kľukové hriadele. Nachádzajú sa tam i dve montážne linky. Motoráreň opúšťajú plne funkčné motory, ktoré sú uskladnené v dvoch automatických skladovacích systémoch. Neskôr sú premiestnené do Mobisu, k najväčšiemu dodávateľovi spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o., kde sa montujú na prednú nápravu. Časť produkcie motorov smeruje aj do českého výrobného závodu Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošoviciach.

Montáž

Montážna hala je najväčšou výrobnou jednotkou zo všetkých výrobných hál. Pokrýva plochu takmer 100 000 m² a je dlhá 450 metrov. Pod každou karosériou automobilu sa nachádza nastaviteľná plošina umožňujúca meniť výšku auta pre lepšiu prístup operátora k autu pri montáži. Montážnu halu je možné rozdeliť na štyri časti. Kompletizácia automobilov začína montážou kabeláže a menších interiérových a exteriérových častí vozidla, po ktorých nasleduje montáž podvozkových častí. Celý proces je zavŕšený namontovaním čelného a zadného skla, kolies, sedadiel a ďalších nevyhnutných súčastí automobilu. Kontrola montovaných častí, plnenie prevádzkových kvapalín a pohonných látok je vykonaná v závere montážnej linky.

Integrované povolenie pre prevádzku Kia Motors Slovakia s.r.o. bolo vydané podľa zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v roku 2006, jeho posledná zmena bola vydaná 22.03.2012 pod číslom 744-8631/2012/Mar/770700104/Z11.

Od roku 2007 je v spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o. zavedený certifikovaný systém environmentálneho riadenia podľa medzinárodného štandardu ISO 14001. Recertifikácia prebehla v roku 2012. Jeho dôležitou súčasťou je aj pravidelné sledovanie a vyhodnocovanie spotreby vody, energií a materiálov, ako aj množstva produkovaných odpadov a emisií v prepočte na vyrobené vozidlo a prijímanie opatrení na ich znižovanie. Cieľom spoločnosti Kia Motors Slovakia je trvalé zlepšovanie environmentálneho riadenia závodu, pretože ochrana životného prostredia je jedným z kľúčov k úspešnému podnikaniu.

Závod sa nachádza v druhom pásme ochrany vodného zdroja, a preto bola už pred začiatkom jeho výstavby vybudovaná sieť vrtov na sledovanie vplyvu výstavby a následne prevádzky závodu na kvalitu podzemných vôd. V závode sú použité nielen moderné výrobné technológie, ale aj najlepšie dostupné technológie súvisiace s ochranou životného prostredia, akým je napríklad systém odsávania výfukových plynov v montážnej hale. Priemyselné odpadové vody z celého závodu sú čistené vo

vlastnej čistiarni odpadových vôd (ČOV) na fyzikálnom a chemickom stupni, biologický stupeň čistenia sa následne vykonáva v ČOV Hričov.

Vo všetkých výrobných prevádzkach je zavedený systém riadenia odpadov, a tým je zabezpečené správne triedenie a vysoká miera zhodnotenia odpadov. Dôraz sa tiež kladie na výber používaných materiálov vo výrobe, a preto sa v lakovni používajú najmä vodou riediteľné farby. Pri finálnej úprave vozidiel sa používajú vosky s minimálnym obsahom prchavých organických rozpúšťadiel.

POPIS NAVRHOVANEJ ZMENY

Navrhovaná zmena „Zvýšenie výrobnéj kapacity Kia Motors Slovakia s.r.o.“ predstavuje navýšenie ročnej produkcie automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia s.r.o. zo súčasných 300.000 ks/rok na plánovaných 400.000 ks/rok prostredníctvom navýšenia pracovného fondu. Aktuálny stav je 3 853 zamestnancov pracujúcich na 3 zmeny. Po zrealizovaní navrhovanej zmeny stúpne počet zamestnancov o cca 640 pričom sa počíta s prevádzkou na 4 zmeny, 300 dní ročne. Zrealizovaním navrhovanej zmeny nedôjde k žiadnym zmenám technológie výroby a bude sa vykonávať na existujúcich výrobných linkách v existujúcich halách závodu Kia Motors Slovakia s.r.o.. Nedôjde ani k žiadnym stavebným úpravám areálu závodu, jeho infraštruktúry a ani jeho okolia.

Popis technológie výroby

Výrobná činnosť závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. pozostáva z lisovania, zo zvárania, povrchových úprav, montáže automobilových dielov a ich následnej konečnej montáže a expedície. Po zrealizovaní navrhovanej zmeny ostane technológia výroby rovnaká ako v súčasnosti, zvýši sa len kapacita výroby.

Lisovňa

Funkciou lisovne je výroba karosárskych dielov pre osobné automobily. Výrobným programom prevádzky je vystrihovanie tvaru budúceho karosárskeho komponentu z plechového zvitku a následné lisovanie jednotlivých dielov karosérie. Zvitky oceľového pozinkovaného plechu sú odrolované a vyčistené pred ďalším použitím. Po vyčistení sa oceľ strihá na menšie karosárske dielce, ktoré sa presunú do lisov. Lisy vytvarujú z predliskov 17 rôznych častí, ktoré sa použijú na zhotovenie karosérie motorového vozidla.

Objekt lisovne je členený podľa výrobných činností nasledovne:

- vstupný úsek - vykladanie a sklad zvitkov
- výrobný úsek - strihacia linka, otáčanie stohov, lisovacie linky
- údržba – testovací lis, stroje na údržbu nástrojov,
- metrológia,
- výstupný úsek - logistické objekty,
- technologické jamy – hydraulické jednotky liniek,
- dopravníky kovového odpadu a expedícia kovového odpadu z lisovne.

Zvarovňa

Výrobným programom prevádzky zvarovne je výroba kovových automobilových dielcov a kompletizácia karosérie. Vstupné diely do medzioperačného skladu k jednotlivým linkám zvarovne sú dodávané v kovových ohradových paletách a plastových prepravkách pomocou akuvožíkov z hlavného skladu. Linka bokov PS a LS, linka CR, linka podlahy sú zásobené z automatizovaného regálového skladu, ktorý je technologicky prepojený s výrobnými linkami. Zváranie karosérii automobilov je prevažne na automatizovaných bodových zváracích technologických zariadeniach. Automatické zváranie oblúkovým agregátom je jednak v uzavretých kabínach a tvrdé spájkovanie pod zvonom lokálneho odsávania. Zvárací proces vykonávajú priemyselné roboty. Zvárací proces je pomocou zváracích zariadení typu MIG/MAG v ochrannnej atmosfére. Zváracie automaty sú vybavené snímačmi zväzku svetelných lúčov. Ochrannú atmosféru tvorí 100% CO₂ alebo 100% argónu. Pri zváraní sa používa prídavný materiál (zvárací drôt) nízkouhlíkový a medený. Vstupný základný materiál pre zváranie je pozinkovaný.

V hale zvarovne na jednotlivých výrobných linkách sa výlisky z lisovne a materiálov dodaných od iných výrobcov zvárajú jednotlivé komponenty časti automobilu. Vyrobené komponenty sú ukladané do kovových ohradových paliet, ktoré sú pomocou Automatizovaného elektrického dopravného systému presunuté na linku kompletizácie, na ktorej sa kompletizujú dielce časti automobilu do jedného celku.

Po kompletizácii karosérii automobilu nasleduje kontrola a oprava výrobných chýb. Odstránenie zváracích chýb automatov je pomocou ručných oblúkových zváracích zariadení vo vetraných kabínach na linke kompletizácie. Skontrolovaná a opravená karoséria prechádza cez proces čistenia a odstránenia nečistôt. Na konci kompletizačnej linky karoséria automobilu so zafixovanými dverami a kapotou je pomocou automatizovaného elektrického dopravného systému presunutá do lakovne.

Lakovňa (povrchové úpravy)

Výrobná technológia v prevádzke lakovne pozostáva z nasledovných činností povrchovej úpravy karosérie:

- chemická predúprava
- elektrochemické vylučovanie organického povlaku/farby (kataforéza)
- tmelenie a utesňovanie (UBS linka)
- suché brúsenie a opravy
- striekanie a sušenie základnej farby (Primer)
- mokré brúsenie a opravy
- striekanie a sušenie BC + intermediálna pec
- striekanie a sušenie CC
- finálna kontrola, leštenie a opravy (Touch/Up)

Chemická predúprava

Predúprava je prvým krokom povrchovej úpravy karosérie, od ktorej závisí odolnosť vrstvy farby proti korózii a príľnavosť laku. Proces chemickej predúpravy je rozdelený do 3 hlavných krokov: odmastenie, fosfátovanie, preplach demineralizovanou vodou.

Systém chemickej predúpravy sa skladá zo sledu nádrží, v ktorých sa karoséria postupne namáča. Tento systém je umiestnený v tuneli na ochranu vnútorného priestoru lakovne pred parami, ktoré vznikajú v rôznych fázach procesu, čím sa lakovňa udržiava čistá.

Odmastenie a preplach

Pre dosiahnutie vysoko kvalitnej úpravy farbou sa musí plech karosérií vozidiel očistiť od nečistôt, prachu a mazív. Tieto znečisťujúce látky sa usadzujú gravitačne vďaka svojej špecifickej hmotnosti.

V tejto fáze sa karoséria odmasťuje ponorením do kúpeľa za pohybu skidu. Teplota odmasťovacieho kúpeľa je 55°C. Následne je karoséria vedená na oplach čerstvou vodou a je pripravená na proces fosfátovania.

Fosfátovanie

Vo fáze fosfátovania sa karoséria najprv ponorí do aktivačného roztoku, čím sa povrch karosérie aktivuje, aby sa zlepšila adsorpcia fosfátovej vrstvy. Teplota fosfátového roztoku je cca 45°C. Po procese fosfátovania nasleduje oplach karosérie bez ďalšieho ohrevu a následne oplach demineralizovanou vodou.

Elektrochemické vylučovanie organického povlaku/farby

V ponornej nádrži je cirkulovaný roztok pre elektrochemické vylučovanie organického povlaku/farby a dávkovaný pomocou rôznych špeciálnych systémov. V systéme sa elektricky vodivý výrobok - karoséria pokrýva vrstvou na základe pôsobenia napätia jednosmerného prúdu na karosériu. Karoséria má funkciu katódy a na ňu sa elektrochemicky naniesie farba.

Zostávajúci kyslý zvyšok smeruje k anóde a musí sa z nádrže odstrániť pomocou anolytického systému. Karoséria s nanášanou vrstvou prechádza ďalšími zónami oplachu.

Linka tmelenia

Škóry, lemy a voľné dutiny na karosérii sa zakrývajú tmelom. Súčasne sa vykonáva aj ochrana podvozku a prahov karosérií proti mechanickému a abrazívnemu poškodeniu. Tmely sú vytvrdzované v peci UBS pri teplote cca 150 °C.

Striekacie kabíny

Prvú vrstvu tvorí lak aplikovaný elektrochemicky, po ktorom nasleduje primér – základná farba. Primér má zabezpečiť rovnomerný a celistvý povrch. Po aplikácii základnej farby sa musí vrstva nechať vysušiť, aby nedochádzalo k vniknutiu prchavých organických látok a vzniku povrchových závad.

Striekacia kabína vrchného laku je mierne pretlakovaná v porovnaní s jej okolím, aby sa zabránilo vstupu polietavých častíc do striekacej kabíny. Častice farby nezachytené na karosérii sú od odpadového vzduchu oddeľované v systéme pračky, kde sa častice laku zachytávajú v recirkulačnej vode.

Sušiacie a vypaľovacie pece

Pece slúžia na vytvrdnutie vrstiev a sušenie (vypaľovanie) mokrých povrchov. Pece a chladiace zóny sa pre tento účel používajú za systémom elektrochemického nanášania, systémom tmelenia, po aplikácii priméru, vrchnej farby a vrchného laku.

Finálna kontrola a repas

Na linke finálnej kontroly sa zisťujú kontrolou oddelením kvality defekty nachádzajúce sa na karosérii po aplikácii farby a laku. Tie sa pri malých defektoch buď pulírujú a leštia okamžite, alebo sa potom posielajú ďalej na opravu, na repas. Každé auto má všetky nájdené nedostatky uvedené v jedinečnej Karte kontroly od oddelenia kvality, ktorá sa archivuje. Pri opravách sa defektné plochy karosérií musia komplexne ošetriť, t. j. vyčistiť, vybrúsiť, nastriekať a vysušiť. Na všetky opravné postupy sa používajú opravné rozpúšťadlové farby a laky. Opravené plochy sú potom vysušované pomocou infražiariča.

V prevádzke, skladovacích priestoroch a v miešarňach farieb je vybudovaný havarijný systém – podlaha tvoriaca havarijnú jímku, ktorá je vyspádovaná do zbernej jímky v podlahe.

Montáž

Predmetom výroby v tomto objekte je montáž osobných automobilov. Výroba v tomto objekte technologicky nadväzuje na predmontážnu halu, skúšobnú dráhu, expedíciu automobilov, na pomocné prevádzky a obslužné hospodárstvo závodu. V prevádzke sa vykonávajú nasledovné činnosti:

- príjem komponentov, rozbaľovanie , triedenie a ich skladovanie
- manipulácia s komponentmi a rozvoz k jednotlivým montážnym pracoviskám
- montáž automobilov a skupín na montážnych a predmontážnych linkách
- skúšanie, kontrola a nastavovanie vozidiel
- plnenie potrebnými médiami (brzdová kvapalina, spojkový olej, nemrznúca zmes, kvapalina do klimatizácie, benzín alebo nafta, voda do odstrekačov)
- oprava automobilov (mechaniky, električky a laku)
- umývanie a sušenie automobilov
- manipulácia s prázdnyimi paletami a odpadmi

V montážnej a predmontážnej hale sú aj priestory pre nabíjanie batérií, priestor pre garážovanie a údržbu dopravnej techniky, priestor pre údržbu strojov a zariadení, priestor pre uskladnenie komponentov pre nové modifikácie, priestor pre experimentálny sklad makiet.

Centrum finálnej kontroly vozidiel (VPC)

V priestore VPC sa vykonávajú kontrolné činnosti a konečná protikoročná úprava spodkov automobilov. Výrobnú činnosť predstavuje voskovanie automobilov na výrobnéj linke, oprava laku odhalených poškodení, príp. drobné opravy interiéru automobilu. Výrobné resp. technologické zariadenia v tomto prevádzkovom súbore možno rozdeliť do piatich častí:

- umývací a kontrolný linka I
- umývací a kontrolný linka II
- voskovanie automobilov
- oprava laku karosérií

➤ oprava interiéru automobilov

Voskovanie sa vykonáva pomocou upravených striekacích pištolí pre jednotlivé časti: voskovanie podvozku, voskovanie dutín podvozковой časti. Vosk do dutín aj na podvozky a podbehy je v prípravnej miestnosti miešaný a ohrievaný na požadovanú teplotu odkiaľ je pomocou vzduchových čerpadí tlačný v samostatnom okruhu po linke. Okruh je ukončený v zbernej prípravnej nádrži. Takýmto riešením je zabezpečená požadovaná rovnomerná teplota vosku v priebehu celej pracovnej zmeny bez ohľadu na takt výroby.

Na pracovisku opráv laku automobilov v striekacej kabíne, sa zistené malé nedostatky laku opravujú špeciálnymi farbami. Dosušovanie sa uskutočňuje elektrickými žiaričmi.

POŽIADAVKY NA VSTUPY

Záber pôdy

Miesto realizácie zmeny navrhovanej činnosti sa nachádza v katastrálnom území obcí Teplička nad Váhom, Nededza, Mojš a Gbeľany na parcelách uvedených v listoch vlastníctva v kapitole VI.3. Uvedené parcely sa nachádzajú v areáli spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o. a sú v jeho vlastníctve.

Vzhľadom k polohe a charakteru navrhovanej zmeny, nedôjde jej realizáciou k záberu poľnohospodárskej ani lesnej pôdy. Na parcelách sú umiestnené existujúce stavebné objekty navrhovateľa, pričom realizáciou navrhovanej zmeny nedôjde k žiadnym stavebným úpravám areálu závodu, jeho infraštruktúry a ani jeho okolia.

Spotreba vody

V prevádzke sa voda používa na sociálne účely, technologické účely a ako požiarne voda v systéme SHZ.

Voda pre všetky uvedené účely je odoberaná z vodného zdroja Teplička nad Váhom, ktorý sa nachádza západne od areálu KMS. Prevádzkovateľom a užívateľom vodného zdroja je Severoslovenská vodárenská spoločnosť a.s. Žilina a odber sa uskutočňuje na základe zmluvy č. 2004 0174, ktorá je uzavretá podľa zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 261/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach. V prípade havárie môže byť pitná voda zabezpečovaná dodávkou cisternami. Prípojka pitnej vody na centrálny privádzač DN 500 je potrubím PVC DN 200 dĺžky 200 m. Spotreba vody je meraná vodomermom vo vodomernej šachte.

Súčasná spotreba vody sa navýši, nakoľko zmena navrhovanej činnosti počíta so zvýšením zamestnanosti o 640 pracovníkov a navýšenie kapacity výroby bude mať za následok aj zvýšenú potrebu vody na technologické účely. Technologická voda je využívaná v lakovni, pri brúsení a umývaní automobilov a chladení.

Ročná potreba vody pre pitné a technologické účely je v súčasnosti na úrovni 675.622 m³/rok a po realizácii navrhovanej zmeny sa predpokladá na úrovni 898.600 m³/rok.

Potreba požiarnej vody sa nezmení a bude zaistená z existujúceho vnútroareálového vodovodu DN 200, na ktorom sú rozmiestnené vonkajšie podzemné hydranty.

- potreba požiarnej vody $Q_{\text{požiar}} = 12,5 \text{ l/s}$

Surovinové zdroje

Potreba druhov surovín sa zmenou navrhovanej činnosti nezmení. Zmení sa však ich množstvo. V prevádzkach KMS sú používané procesné a technologické materiály, pomocné materiály, materiály pre údržbu a čistiace materiály. Uvedené materiály sú skladované vo vyhradených skladoch v jednotlivých prevádzkach a príručné množstvá materiálov sú uložené priamo pri zariadeniach na výrobných linkách.

V súčasnosti sa na prevádzkach KMS používa až 378 rôznych produktov. Karty bezpečnostných údajov k jednotlivým produktom sú k nahliadnutiu u navrhovateľa.

Tab. Spotreba skupín surovín v súčasnosti a pri predpokladanej kapacite výroby (m³/rok)

Druh suroviny	300.000 vozidiel/rok	400.000 vozidiel/rok
Riedidlá na lak	3,60	4,80
Etylénglykol	959,99	1276,79
Antikorózný olej	200,00	266,00
Olej	399,99	531,97
Ostatné druhy olejov	367,99	489,44
Hydraulický olej	471,99	627,75
Butylacetát	259,99	345,80
Petrolej	76,00	101,08
Benzín	11 399,90	15161,88
Nafta	1 793,98	2386,00
Rozpúšťadlá	82,00	109,06
Lubrikanty	1 999,98	2659,98
Metylalkohol	2,40	3,19
Iné technologické kvapaliny	1 439,99	1915,18
Motorový olej	3 039,97	4043,16
Ostatné riedidlá	151,19	201,09

Energetické zdroje

Zásobovanie elektrickou energiou zabezpečuje prípojka elektro do areálu závodu. Po realizácii navrhovanej zmeny vzrastie inštalovaný výkon zo súčasných 99.204.960 kW na cca 132.000.000 kW.

Areál je zásobovaný zemným plynom z VTL plynovodu DN 500, PN 6,4 MPa z trasy okolo Varína prípojkou DN 200, PN 64 o dĺžke 2.900 m. Pre prípravu tepla pre technologické procesy, výrobu TUV a vykurovanie objektov je v závode prevádzkovaná energostanica s plynovou kotolňou so spaľovaním zemného plynu naftového a vykurovacieho systému pre administratívno – sociálnu časť. Na vykurovanie hál slúžia ohrievače na báze zemného plynu. Nároky na množstvo zemného plynu sú v súčasnosti na úrovni 16.908.739 Nm³ a stúpnu na úroveň cca 22.500.000 Nm³.

Dopravná a iná infraštruktúra

Výrobný areál Kia Motors Slovakia s.r.o. je napojený stykovou križovatkou na cestu II/583, ktorá prepája územie s komunikáciami vyššieho rádu - cestou I/18 a diaľnicou D1. Doprava do závodu je riešená kamiónovou dopravou, prípadne železničnou vlečkou.

Doprava zabezpečuje:

- prísun surovín
- odsun hotovej produkcie
- dopravu pracovníkov
- odvoz odpadov

Pripojenie areálu KMS na verejnú cestnú sieť nie je navrhovanou zmenou dotknuté. Existujúca prípojka k areálu investora je dostatočná a vyhovujúca aj pre prevádzku po realizácii navrhovanej zmeny. V rámci navrhovanej zmeny sa nepočíta s vybudovaním nových komunikácií ani parkovacích stojísk.

Súčasná intenzita nákladnej dopravy v súvislosti s prevádzkou závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. predstavuje 200 kamiónov denne (v oboch smeroch). V dôsledku rozšírenia výroby sa počíta so zvýšením nárokov na dopravu v rozsahu 66 kamiónov denne, čo znamená 266 prejazdov denne.

Zvýšenie výrobných kapacít závodu prinesie aj zvýšenú dopravnú intenzitu osobnej dopravy, vzhľadom na plánované zvýšenie počtu zamestnancov. Súčasná intenzita osobnej dopravy dosahuje cca 300 osobných vozidiel (v oboch smeroch) denne. Nárast osobnej dopravy odhadujeme v počte cca 75 prejazdov denne. Časť zamestnancov bude pre dopravu používať prostriedky MHD.

Predpoklad navýšenia železničnej dopravy je z troch vlakových súprav/týždeň na štyri vlakové súpravy/týždeň existujúcou železničnou prípojkou.

Nároky na pracovné sily

Aktuálny stav je 3 853 zamestnancov pracujúcich na 3 zmeny. Po zrealizovaní navrhovanej zmeny stúpne počet zamestnancov o cca 640 pričom sa počíta s prevádzkou na 4 zmeny, 300 dní ročne.

Iné nároky

Iné nároky pre navrhovanú zmenu činnosti neboli špecifikované.

ÚDAJE O VÝSTUPOCH

Zdroje znečistenia ovzdušia

Zmenou navrhovanej činnosti sa nezmení počet stacionárnych zdrojov znečistenia ovzdušia a ani ich zaradenie.

Z hľadiska **stacionárnych** zdrojov Kia Motors Slovakia s.r.o. prevádzkuje nasledovné zdroje znečisťovania ovzdušia zaradené v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z.:

Veľké zdroje znečisťovania ovzdušia	Stredné zdroje znečisťovania ovzdušia
Lakovňa – technológia, vykurovanie	Lisovňa – odmasťovanie a čistenie kovov
	Lisovňa - vykurovanie

Veľké zdroje znečisťovania ovzdušia	Stredné zdroje znečisťovania ovzdušia
Vybavovacie centrum automobilov (VPC) – voskovanie a opravy, procesný ohrev, DG	Zvarovňa – spracovanie kovov, odmasťovanie
Vybavovacie centrum automobilov (VPC) – vykurovanie	Zvarovňa - vykurovanie
Stáčacia a prečerpávacia stanica Tank Farm – skladovanie a prečerpávanie benzínu a nafty	Montážna hala – opravy náterov Montážna hala – lepenie skiel Montážna hala - vykurovanie
	Motoráreň – testovanie motorov, DG, vykurovanie
	Jedáleň - vykurovanie
	Hlavná administratívna budova - vykurovanie
	Sekcia 6 (obslužné prevádzky) – DG, vykurovanie ČSPH - skladovanie a prečerpávanie benzínu a nafty
	Čerpacia stanica pohonných hmôt TANK YARD - skladovanie a prečerpávanie benzínu a nafty

Počas prevádzky zdrojov znečisťovania ovzdušia boli na jednotlivých relevantných výdychoch (na ktoré sa uplatňujú emisné limity) vykonané oprávnené merania emisií. Výsledky potvrdili dodržanie emisných limitov všetkých meraných zdrojov znečisťovania ovzdušia.

Pre posúdenie vplyvu navýšenia kapacity výroby na ovzdušie dotknutého územia bola spracovaná oprávnenou osobou RNDr. Jurajom Brozmanom v apríli 2013 Rozptylová štúdia „Navýšenie ročnej produkcie automobilov Kia Motors Slovakia s.r.o.“. Výsledky modelových výpočtov v predmetnej štúdii ukazujú, že imisná situácia v referenčných bodoch sa po navýšení ročnej produkcie automobilov zmení minimálne. Rozdiely medzi súčasným zaťažením ovzdušia pri produkcii 300.000 aut/rok a zaťažením po navýšení na 400.000 aut/rok budú u základných znečisťujúcich látok len cca 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (NO_2) resp. cca 0.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (PM10), čo predstavuje zvýšenie koncentrácie menej ako 1% limitu. Možno teda konštatovať, že v prípade navýšenia produkcie automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia s.r.o. zo súčasných 300.000 aut/rok na plánovaných 400.000 aut/rok sa súčasné zaťaženie ovzdušia okolitých lokalít zvýši nevýrazne. Koncentrácie hodnotených znečisťujúcich látok zostanú hlboko pod imisnými limitmi. Podrobnejšie údaje sú uvedené v Rozptylovej štúdii (Príloha 3).

Mobilné zdroje znečisťovania ovzdušia počas prevádzky závodu KMS predstavujú dopravné prostriedky zásobujúce areál závodu, doprava zamestnancov a obslužná doprava samotného areálu. Zásobovanie vykonáva kamiónová doprava, prípadne železničná vlečka. Predpokladaný nárast dopravy v porovnaní so súčasným stavom 200 kamiónov/denne je 33% na 266 kamiónov/denne, čím sa zvýšia aj emisie z mobilných zdrojov znečisťovania ovzdušia. Pri osobnej doprave očakávame takisto oproti súčasnému stavu 300 osobných vozidiel (v oboch smeroch) denne nárast o cca 75 prejazdov denne. Časť zamestnancov bude pre dopravu používať prostriedky MHD. Emisie od mobilných zdrojov súvisiacich z prevádzkou KMS vzrastú v

porovnaní so súčasným stavom o cca 30%. V porovnaní s celkovými emisiami od dopravy na ceste II/538A budú však aj po navýšení výroby automobilov zanedbateľné, pretože denné intenzity kamiónovej dopravy do KMS tvoria len cca 5 % celkových dopravných intenzít nákladných automobilov na ceste II/538A.

Odpadové vody

Nakoľko navrhovaná zmena predpokladá navýšenie zamestnanosti o 640 pracovníkov a kapacita výroby sa zvýši o tretinu stúpne aj množstvo splaškových a technologických odpadových vôd z 665.861 m³/rok na úroveň 885.600 m³/rok.

Systém ani spôsob odkanalizovania areálu závodu KMS nebude navrhovanou zmenou nijako ovplyvnený. Areál závodu je odkanalizovaný delenou kanalizáciou: splaškovou a dažďovou.

Splaškové odpadové vody vznikajúce z jednotlivých sociálnych zariadení sú odvádzané spolu s predčistenými priemyselnými odpadovými vodami spoločnou kanalizáciou do verejnej kanalizácie. Verejnou kanalizáciou sú vody odvádzané do mestskej ČOV v Dolnom Hričove a po vyčistení s ostatnými vodami sú vypúšťané do recipienta Váh.

Priemyselné odpadové vody z výrobných prevádzok závodu KMS a Motorárne sú spolu s vodami obsahujúcimi olej z odlučovačov oleja z vody vznikajúcimi v areáli závodu v rámci vonkajších stáčacích miest a manipulačných plôch spracované v technologickom zariadení ČOV KMS.

Na chemické čistenie sú vedené odpadové vody v troch prúdoch, pričom z výrobného procesu v dvoch prúdoch.

1. prúd odpadových vôd (odpadové vody z lakovne, lisovne, zvarovne, montážnej haly a ostatné) je vedený do homogenizačnej nádrže.
2. prúd odpadových vôd z motorárne je najskôr akumulovaný vo vyrovnávacej nádrži a predčistený na predradenej deemulgačnej jednotke. Potom je čerpaný do homogenizačnej nádrže k ostatným odpadovým vodám, odkiaľ po zmiešaní s ostatnými vodami sú čistené v koagulačnej linke.
3. prúd odpadových vôd vstupujúci do ČOV tvorí nebezpečný odpad 13 05 07 (voda obsahujúca olej z odlučovačov oleja z vody), ktorý vzniká v areáli závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. v rámci vonkajších stáčacích miest a manipulačných plôch, kde sa v podzemných havarijných nádržiach a v zberných nádržiach (jímkach) zachytávajú vody z povrchového odtoku minimálne znečistené škodlivými látkami. Tieto vody sa v ČOV najprv predčistia vo vyrovnávacej nádrži a následne sú čerpané do homogenizačnej nádrže k ostatným odpadovým vodám.

Priemyselné odpadové vody v rámci lakovne produkujú najmä tieto prevádzky: opravy mimo linku, vlhké brúsenie, voskovacia kabína, stieranie laku, striekacia kabína prímeru, ďalšie striekacie kabíny, elektrochemické vylučovanie organického povlaku, fosfátovanie, odmasťovanie ponorením. Celková max. denná produkcia odpadovej vody je 1500 m³.

Priemyselné odpadové vody sú po predčistení v ČOV Kia Motors Slovakia s.r.o. odvádzané verejnou kanalizáciou do mestskej ČOV v Dolnom Hričove.“

Tab. Ukazovatele znečistenia priemyselných odpadových vôd

Ukazovateľ	pH	CHSK _{Cr}	BSK ₅	RL	N _{celk}	P _{celk}
Jednotka		mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l
Limit verejnej kanalizácie	6-9	800	400	2.500	70	10
Koncentrácia znečisťujúcich látok*	8,59	343	66,60	1.100	10,90	0,26

*Ukazovatele sú stanovené kvalifikovanou bodovou vzorkou

Vody z povrchového odtoku zo striech hál a parkoviska sú odvádzané do odľučovača ropných látok. Prečistené vody z povrchového odtoku sú následne odvádzané dažďovou kanalizáciou do Váhu.

Technológia použitá na prečistenie vôd z povrchového odtoku zo striech a príľahlých plôch je založená na gravitačnom odlúčení ropných látok v kalovej nádrži a následnom dočistení vôd cez koalescenčný filter s účinnosťou až 99,5%.

Čistiareň odpadových vôd

Predčistenie OV z motorárne – prúd OV č. 2 a prúd OV č. 3:

Vyrovňavacia nádrž (WWT-M-T-04) o účinnom objeme 40 m³ slúži na akumuláciu OV z motorárne (prúd OV č. 2), na akumuláciu vody obsahujúcej olej z odľučovačov oleja z vody 13 05 07 (prúd OV č.3) a následne na predčistenie týchto OV. V nádrži je namontovaný jemnobublinový aeračný systém Schumaflex, ktorý slúži na homogenizáciu OV s vysokým obsahom NEL a na dôkladné premiešanie obsahu nádrže po nadávkovaní chemikálie do nádrže. Dodávku vzduchu zabezpečujú 2 ks dúchadiel, ktoré pracujú striedavo. V nádrži je monitorovaná havarijná hladina a takisto hodnota pH. (V prípade výskytu nesprávnej hodnoty pH je obsluha povinná korigovať hodnotu pH v nádrži dávkovaním kyseliny sírovej alebo hydroxidu sodného.)

Predčistenie OV v nádrži je uskutočňované flotáciou olejov na hladine po nadávkovaní katión aktívneho polyméru do nádrže. Predčistená voda je vedená na čistenie v hlavnej technologickej linke je vedená do homogenizačnej nádrže.

Vyflotovaný olej je čerpaný 2 ks čerpadiel (pracujú striedavo) do nádrže oleja WWT-M-T-05. V tejto nádrži s účinným objemom 10 m³ je monitorovaná hladina. Obsluha periodicky otváraním ventilu na nádrži sleduje rozhranie voda – olej, voda je vedená na čistenie v hlavnej technologickej linke - je vedená do homogenizačnej nádrže. Olej z nádrže oleja je odvážaný cisternou oprávnenou firmou na ďalšie spracovanie.

Navrhovaná účinnosť ČOV KMS na ťažké kovy je 95%.

Vyrovňavacia nádrž VN2 :

Vyrovňavacia nádrž o účinnom objeme 40 m³ slúži na akumuláciu OV z motorárne a následne na predčistenie týchto OV. V nádrži je namontovaný jemnobublinový aeračný systém Schumaflex, ktorý slúži na homogenizáciu OV s vysokým obsahom NEL a na dôkladné premiešanie obsahu nádrže po nadávkovaní chemikálie do nádrže. Dodávku vzduchu zabezpečujú 2 ks dúchadiel s výkonom 7 l/s WWT-M-BW-04, ktoré pracujú striedavo. V nádrži je monitorovaná havarijná hladina a takisto hodnota pH. (V prípade výskytu nesprávnej hodnoty pH je obsluha povinná korigovať hodnotu pH v nádrži dávkovaním kyseliny sírovej alebo hydroxidu sodného.)

Predčistenie OV v nádrži je uskutočňované flotáciou olejov na hladine po nadávkovaní katión aktívneho polyméru do nádrže.

Predčistená voda je vedená na čistenie v hlavnej technologickej linke je vedená do homogenizačnej nádrže.

Vyflotovaný olej je čerpaný 2 ks čerpadiel s výkonom 0,5 l/s WWT-M-P-10 (pracujú striedavo) do nádrže oleja.

Nádrž oleja :

Vyflotovaný olej je čerpaný 2 ks čerpadiel s výkonom 4 l/s (pracujú striedavo) do nádrže oleja. V tejto nádrži s účinným objemom 10 m³ je monitorovaná hladina. Obsluha periodicky otváraním ventilu na nádrži sleduje rozhranie voda – olej, voda je vedená na čistenie v hlavnej technologickej linke je vedená do homogenizačnej nádrže. Olej z nádrže oleja je odvážaný cisternou oprávnenou firmou ASA Žilina na ďalšie spracovanie.

Hlavná technologická linka :

OV z motorárne (prúd OV č.2) sú po predčistení čerpané do homogenizačnej nádrže spolu s ostatnými OV (prúd OV č.1). Zároveň sú do nádrže čerpané aj OV z technologickej linky ČOV (OV z nádrže olejov, prácia OV z pieskových filtrov, kalová voda zo zahusťovacej nádrže kalu, filtrát vznikajúci pri odvodnení kalu) a voda obsahujúca olej z odlučovačov oleja z vody (prúd OV č.3), ktorá bola do ČOV Kia dovezená cisternou z podzemných havarijných nádrží a zberných nádrží v areáli Kia Motors Slovakia s.r.o.

Homogenizačná nádrž WWT-M-T-01 je nádrž s účinným objemom 750 m³. Nádrž slúži na homogenizáciu všetkých OV, je premiešavaná jemnobublinovým aeračným systémom, dodávku vzduchu zabezpečuje dúchadlo. V nádrži je plynulo sondou monitorovaná min, max a havarijná hladina. Čerpanie OV z tejto nádrže je zabezpečené 3 ks čerpadiel (2 ks v prevádzke, 1 ks rezerva) do dvoch paralelných čistiacich liniek. Regulácia čerpaného množstva OV do čistiacich liniek je zabezpečená snímaním prietokov pomocou 2 ks prietokomerov. V prípade havarijného stavu na čistiacich linkách slúži na dočasnú akumuláciu OV z výroby havarijná nádrž WWT-M-T-03 s účinným objemom 750 m³, ktorá je technologicky opäť vybavená aeračným systémom so svojim dúchadlom, snímaním hladiny a regulovaným čerpaním OV buď do homogenizačnej nádrže alebo do čistiacich liniek (obtok homogenizačnej nádrže).

Na akumuláciu OV, ktoré sú produkované nárazovo, cca 1 x mesačne, slúži zberná nádrž WWT M-T-02 s účinným objemom 375 m³. Nádrž je vybavená aeračným systémom so svojim dúchadlom, plynulým snímaním hladiny a 2 ks čerpadiel, ktoré prečerpávajú OV do homogenizačnej nádrže.

Hlavná časť čistiaceho procesu je uskutočňované v dvoch paralelných čistiacich linkách. Každá linka pozostáva z troch reaktorových nádrží:

Každý reaktor je vybavený vlastným miešadlom, v prípade poruchy miešadla sú v reaktoroch nainštalované aeračné elementy na núdzové premiešanie obsahu jednotlivých nádrží.

Do každého reaktora sú dávkovacími čerpadlami dávkované príslušné chemikálie potrebné k chemickému vyvrážaniu daných polutantov z OV do chemického kalu procesom koagulácie, neutralizácie a flokulácie.

V koagulačných reaktoroch dochádza dávkovaním koagulačného činidla (síranu železitého) za rýchleho premiešavania k fyzikálnochemickému procesu – koagulácie, čo je vlastne čírenie, odstraňovanie koloidne dispergovaných častíc vo vode

zhlukovaním častíc do väčších celkov, ktoré sa „nabaľujú“ na vločky síranu, dochádza k vypadávaniu vločiek. Vytvorenie dobre sedimentujúcich vločiek si vyžaduje optimálnu hodnotu pH, na úpravu pH slúžia neutralizačné reaktory, do ktorých sú dávkané neutralizačné činidlá kyselina sírová, hydroxid vápenatý alebo hydroxid sodný. Flokulačné reaktory slúžia za pomalého miešania na proces tvorby veľkých vločiek z mikrovločiek na flokuláciu pomocou dávkaného flokulantu. Veľké vločky sa z vody dajú odstrániť mechanickými spôsobmi, napr. ich odsedimentovaním a následným filtrovaním.)

Zmes vyčistenej vody a chemického kalu z oboch čistiacich liniek je vedená do dosadzovacej nádrže WWT M-T-12. V dosadzovacej nádrži dochádza k oddeleniu vyčistenej vody od kalu procesom sedimentácie. Odsedimentovaný kal je prečerpávaný na kalové hospodárstvo.

Na odtokovom potrubí vyčistenej vody z dosadzovacej nádrže je osadená fluoridová sonda snímajúca koncentráciu F vo vode. Po prekročení limitných hodnôt signál zo sondy riadi prídavné dávkovanie hydroxidu vápenatého do reaktorov na potrebné vyzrážanie zvyškového F z vody.

Vyčistená voda je vedená do nádrže vyčistenej vody WWT M-T-13. V nádrži s účinným objemom 100 m³ je osadené miešadlo. V nádrži je monitorovaná min, max a havarijná hladina, taktiež je snímaná hodnota pH a pre jej korekciu je do nádrže dávkaná kyselina alebo hydroxid.

V nádrži je osadená turbidimetrická sonda snímajúca hodnotu nerozpustných látok NL vo vyčistenej vode. Na základe nameranej hodnoty NL je od signálu turbidimetrickej sondy riadený chod dvoch pieskových filtrov potrebných na prípadné dočistenie vyčistenej vody od NL.

Vyčistená voda z nádrže vyčistenej vody odteká do verejnej kanalizácie. V prípade potreby je vedená do dvoch pieskových filtrov na odstránenie NL a následne je vedená do verejnej kanalizácie.

Homogenizačná nádrž

Homogenizačná nádrž je nádrž s účinným objemom 750 m³. Nádrž slúži na homogenizáciu všetkých OV, je premiešavaná jemnobublínkovým aeračným systémom, dodávku vzduchu zabezpečuje dúchadlo WWT-M-BW-01. V nádrži je plynulo sondou monitorovaná min, max a havarijná hladina. Čerpanie OV z tejto nádrže je zabezpečené 3 ks čerpadiel WWT-M-P-01 A/B/C (2 ks v prevádzke, 1 ks rezerva) s výkonom 30 l/s do dvoch paralelných čistiacich liniek. Regulácia čerpaného množstva OV do čistiacich liniek je zabezpečená snímaním prietokov pomocou 2 ks indukčných prietokomerov.

Zberná nádrž

Na akumuláciu OV, ktoré sú produkované nárazovo, cca 1 x mesačne, slúži zberná nádrž s účinným objemom 375 m³. Nádrž je vybavená aeračným systémom so svojim dúchadlom WWT-M-BW-02, plynulým snímaním hladiny a 2 ks čerpadiel WWT-M-P-02, ktoré prečerpávajú OV do homogenizačnej nádrže.

Havarijná nádrž

V prípade havarijného stavu na čistiacich linkách slúži na dočasnú akumuláciu OV z výroby havarijná nádrž s účinným objemom 750 m³, ktorá je technologicky opäť

vybavená aeračným systémom so svojim dúchadlom WWT-M-BW-03, snímaním hladiny a regulovaným čerpaním OV buď do homogenizačnej nádrže alebo do čistiacich liniek /obtok homogenizačnej nádrže/ pomocou 2 ks čerpadiel s výkonom 30 l/s WWT-M-P-03.

Koagulačná nádrž

Ide o PP nádrž s účinným objemom 18,4 m³, v ktorej je namontované miešadlo na rýchle premiešanie koagulačného činidla – síranu železitého v nádrži. Pre núdzové premiešanie nádrže (v prípade poruchy miešadla) sú v nádrži nainštalované aeračné elementy. V nádrži je snímaná hodnota pH.

Do nádrže je dávkovacími čerpadlami dávkované: síran železitý, v prípade potreby hydroxid vápenatý (na základe signálu z fluoridovej sondy).

Neutralizačná nádrž

Ide o PP nádrž s účinným objemom 18,4 m³, v ktorej je namontované miešadlo na premiešanie neutralizačných činidiel. Pre núdzové premiešanie nádrže (v prípade poruchy miešadla) sú v nádrži nainštalované aeračné elementy. V nádrži je snímaná hodnota pH a redox-potenciálu.

Do nádrže je dávkovacími čerpadlami dávkované: síran železitý, kyselina sírová, hydroxid sodný, hydroxid vápenatý (na základe signálu z fluoridovej sondy) a sulfid sodný (v prípade potreby odstrániť z vody ťažké kovy, hlavne Ni).

Flokulačná nádrž

Ide o PP nádrž s účinným objemom 18,4 m³, v ktorej je namontované miešadlo na premiešanie flokulantu. Pre núdzové premiešanie nádrže (v prípade poruchy miešadla) sú v nádrži nainštalované aeračné elementy. V nádrži je snímaná hodnota pH.

Do nádrže je dávkovacími čerpadlami dávkované: flokulant, kyselina sírová, hydroxid sodný, v prípade potreby hydroxid vápenatý (na základe signálu z fluoridovej sondy).

Dosadzovacia nádrž

Zmes vyčistenej vody a chemického kalu z oboch čistiacich liniek je vedená do dosadzovacej nádrže. V dosadzovacej nádrži dochádza k oddeleniu vyčistenej vody od kalu procesom sedimentácie. Odsedimentovaný kal je prečerpávaný 2 ks čerpadiel WWT-M-P-07 na kalové hospodárstvo.

Na odtokovom potrubí vyčistenej vody z dosadzovacej nádrže je osadená fluoridová sonda snímajúca koncentráciu F vo vode. Po prekročení limitných hodnôt signál zo sondy riadi prídavné dávkovanie hydroxidu vápenatého do reaktorov na potrebné vyvrážanie zvyškového F z vody.

Nádrž vyčistenej vody

Vyčistená voda je vedená do nádrže vyčistenej vody. V nádrži s účinným objemom 100 m³ je osadené miešadlo WWT-M-MIX-04. V nádrži je monitorovaná min, max a havarijná hladina, taktiež je snímaná hodnota pH a pre jej korekciu je do nádrže dávkovaná kyselina alebo hydroxid. V nádrži je osadená turbidimetrická sonda snímajúca hodnotu nerozpustných látok NL vo vyčistenej vode. Na základe

nameranej hodnoty NL je od signálu turbidimetrickej sondy riadený chod dvoch pieskových filtrov potrebných na prípadné dočistenie vyčistenej vody od NL.

Vyčistená voda z nádrže vyčistenej vody odteká do verejnej kanalizácie. V prípade potreby je vedená do dvoch pieskových filtrov na odstránenie NL a následne je vedená do verejnej kanalizácie.

Pieskový filter

V prípade potreby (na základe signálu z turbidimetrickej sondy) sú spustené do prevádzky 2 ks pieskových filtrov s maximálnym prietokom 12,5 l/s, ktoré slúžia na odstránenie NL z vyčistenej vody. Vyčistená voda odteká do verejnej kanalizácie. Náplň filtrov po zanesení od NL z vody je prepieraná čistou vodou. Pracná voda po praní filtrov je vedená na čistenie do homogenizačnej nádrže.

Kalové hospodárstvo

Odsedimentovaný kal z dosadzovacej nádrže je čerpaný do zahusťovacej nádrže WWT M-T-14 s účinným objemom 60 m³. V nádrži je monitorovaná min, max a havarijná hladina. V nádrži je namontovaný aeračný systém, ktorý obsluha denne na cca 30 min spustí do prevádzky. Premiešanie obsahu nádrže slúži na prípadné rozrazenie vyflotovanej vrstvy kalu z hladiny. Po vypnutí aerácie dochádza vplyvom gravitácie k zahusťovaniu kalu na dne nádrže a oddeľovaniu kalu a kalovej vody. Filtrát vznikajúci procesom odvodnenia kalu je vedený späť do čistiaceho procesu – do homogenizačnej nádrže.

Kalová voda je vedená späť do čistiaceho procesu – do homogenizačnej nádrže. Na odvodnenie kalu na cca 25% obsah sušiny slúži pásový lis a odstredivka. Na odvodnenie kalu na cca 25% slúži pásový lis s výkonom 10 m³/hod. Odstredivka s výkonom 4 m³/hod je v prevádzke len pri poruche pásového lisu, odstredivka tvorí rezervu.

Na odvodnenie kalu na žiadanú sušinu je dávkovaný flokulant za účelom tvorby dostatočne veľkých vložiek kalu.

Kalový koláč je dopravníkom vedený do kontajnera a následne zneškodnený oprávnenou firmou.

Iné odpady

Pri prevádzke budú vznikať nižšie uvedené druhy odpadov, kategorizované podľa v zmysle zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v zmysle vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 283/2001 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov.

Tab. Odpady a ich množstvá produkované v súčasnosti a po navrhovanej zmene činnosti (t/rok)

Číslo druhu Odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória Odpadu	300.000 vozidiel/rok	400.000 vozidiel/rok
15 01 06	zmiešané obaly	O	664,09	900,46
05 01 03	kaly z dna nádrží	N	21,11	28,63

Číslo druhu Odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória Odpadu	300.000 vozidiel/rok	400.000 vozidiel/rok
19 08 13	kaly obsahujúce nebezpečné látky z inej úpravy priemyselných odpadových vôd	N	1 879,85	2 548,95
08 01 13	kaly z farby alebo laku obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	612,51	830,52
08 04 09	odpadové lepidlá a tesniace materiály obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	140,43	190,42
19 02 07	ropné látky a koncentráty zo separácie (separačných procesov)	N	483,53	655,63
15 02 03	absorbenty, filtračné materiály, handry na čistenie a ochranné odevy iné ako uvedené v 15 02 02	O	10,69	14,49
15 01 10	obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	213,00	288,81
13 05 06	olej z odlučovačov oleja z vody	N	55,47	75,22
13 05 07	voda obsahujúca olej z odlučovačov oleja z vody	N	9,66	13,09
13 07 03	iné palivá (vrátane zmesí)	N	1,58	2,14
12 01 18	kovový kal z brúsenia, honovania a lapovania obsahujúci olej	N	221,93	300,92
14 06 03	iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel	N	41,77	56,63
14 06 03	iné rozpúšťadlá a zmesi rozpúšťadiel – na recykláciu	N	85,21	115,54
08 01 11	odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	61,89	83,92
08 01 19	vodné suspenzie obsahujúce farby alebo laky, ktoré obsahujú organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky	N	89,64	121,54
15 02 02	absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami	N	552,19	748,73
12 01 12	použitý vosk a tuky	N	31,35	42,51
16 06 01	olovené batérie	N	6,35	8,61
16 06 02	niklovo-kadmiové batérie	N	1,33	1,81
16 01 07	olejové filtre	N	0,90	1,22
16 01 10	Výbušné časti (napr. bezpečnostné vzduchové vankúše)	N	1,17	1,59
16 07 09	odpady obsahujúce iné nebezpečné látky	N	0,70	0,95
16 01 13	brzdové kvapaliny	N	0,49	0,67
16 01 14	nemrznúce kvapaliny obsahujúce nebezpečné látky	N	1,84	2,49
16 01 22	časti inak nešpecifikované	O	44,13	59,84
16 02 13	vyradené zariadenia obsahujúce	N	1,52	2,05

Číslo druhu Odpadu	Názov druhu odpadu	Kategória Odpadu	300.000 vozidiel/rok	400.000 vozidiel/rok
	nebezpečné časti, iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12 2)			
16 02 15	nebezpečné časti odstránené z vyradených zariadení	N	16,96	23,00
11 01 08	kaly z fosfátovania	N	15,89	21,54
17 09 04	zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	N	43,62	59,14
07 03 04	iné organické rozpúšťadlá, premývacie kvapaliny a matečné lúhy	N	1,46	1,99
19 12 04	plasty a guma	O	4,10	5,56
07 02 08	iné destilačné zvyšky a reakčné splodiny	N	60,90	82,57
16 01 19	plasty	O	1,29	1,75

Zoznam odpadov a množstvá sú odhadované na základe predpokladaného rozsahu činnosti a budú upresňované podľa skutočného stavu.

Podrobnejšie bude problematika nakladania s odpadmi riešená v Programe odpadového hospodárstva pôvodcu odpadov.

Vo všetkých výrobných prevádzkach je zavedený systém riadenia odpadov, a tým je zabezpečené správne triedenie a vysoká miera zhodnotenia odpadov. Prevádzkovateľ má uzatvorené zmluvy s odberateľmi odpadov, ktorí majú pre túto činnosť oprávnenie a môžu zabezpečovať zhodnocovanie a zneškodňovanie uvedených druhov odpadu.

Zdroje hluku a vibrácií

Zdroje hluku a vibrácií budú oproti súčasnému stavu zvýšené nevýznamne. V dotknutom území v súčasnosti ako zdroje hluku vystupujú:

- výrobná činnosť
- doprava
- skladovacia činnosť

Predpokladaným zdrojom hluku pre vnútorné prostredie budú

- vlastná technológia výroby
- ventilačné agregáty.

Ich vplyv na zamestnancov musí byť v súlade s požiadavkami nariadenia vlády č. 115/2006 Z. z. o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách na ochranu zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou hluku.

Zdrojom vonkajšieho hluku budú najmä zvýšená preprava vstupných materiálov a finálneho výrobku počas prevádzky liniek. Vzhľadom k plánovanému umiestneniu zámeru v priemyselnom areáli spoločnosti KMS a vzhľadom k súčasnej hladine hluku

v tejto lokalite, je oprávnený predpoklad, že zmeny hlukovej záťaže súvisiace s realizáciou zámeru budú nevýznamné.

Na základe skúseností z obdobných prevádzok je predpoklad, že hluková záťaž, ktorú bude spôsobovať navrhovaná činnosť a s ňou súvisiaca doprava v dotknutom okolí, ani samotné rozšírenie výroby a s tým súvisiaca doprava v areáli KMS nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov (priemyselné prevádzky a súvisiaca doprava vo vnútri územia sledovanej prevádzky). Podobne aj hluk z dopravy, súvisiacej so sledovanou prevádzkou, po pozemných komunikáciách mimo areálu navrhovanej činnosti, nebude prekračovať prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre hluk z pozemnej dopravy v referenčnom časovom intervale deň, večer a noc. Možno teda konštatovať, že po zrealizovaní výstavby navrhovanej činnosti a jej uvedení do prevádzky, bude naďalej dominantným zdrojom hluku v tomto území hluk generovaný uvedenou dopravou. Podrobnejšie údaje sú uvedené v Hlukovej štúdii (Príloha 4).

V zmysle platnej legislatívy pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci sú organizácie a občania povinný vykonávať opatrenia na zníženie hluku a vibrácií a starať sa o to, aby pracovníci a ostatní občania boli len v najmenšej možnej miere vystavení hluku a vibráciám. Musia najmä zabezpečovať aby sa neprekračovali najvyššie prípustné hladiny hluku a vibrácií v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia v znení neskorších zmien a doplnkov.

Zdroje žiarenia, tepla a zápachu

Zrealizovaním navrhovanej zmeny nevzniknú nové zdroje žiarenia, tepla ani zápachu.

V plánovanej prevádzke nebudú inštalované zariadenia, ktoré by mohli byť zdrojom elektromagnetického alebo rádioaktívneho žiarenia v zdravíu škodlivej intenzity.

Šírenie zápachu a tepla v takých koncentráciách, že by dochádzalo k ovplyvňovaniu pohody obyvateľov v najbližšom okolí nepredpokladáme, nakoľko sa lokalita z hľadiska rozptylu pachových látok vyznačuje značnou veternosťou počas celého roka a bez výraznejších inverzných javov spomaľujúcich prúdenie vzdušných hmôt. Teplo a zápach budú odsávané cez príslušné zariadenia vzduchotechniky.

Vyvolané investície

V súčasnom štádiu poznania nie sú žiadne vyvolané investície známe.

3. PREPOJENIE S OSTATNÝMI PLÁNOVANÝMI A REALIZOVANÝMI ČINNOSŤAMI V DOTKNUTOM ÚZEMÍ A MOŽNÉ RIZIKÁ HAVÁRIÍ VZHLADOM NA POUŽITÉ LÁTKY A TECHNOLOGIE

Zmena navrhovanej činnosti, ktorá predstavuje zvýšenie výrobných kapacít závodu je umiestnená do existujúcej prevádzky spoločnosti KMS.

Zmena navrhovanej činnosti v zásade nemeňte pôvodné riešenie do takej miery, aby vznikli riziká vo väzbe na nové technológie, či použité látky. Zdravotné riziká

v existujúcej prevádzke a riešenie podľa zmeny navrhovanej činnosti je možné hodnotiť v zásade ako rovnaké.

Zmena navrhovanej činnosti sa bude riadiť predovšetkým technologickými predpismi a normami. Riziká počas výstavby počas výstavby sú nulové, keďže navrhovaná zmena činnosti predstavuje navýšenie ročnej produkcie automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia s.r.o. zo súčasných 300.000 ks/rok na plánovaných 400.000 ks/rok prostredníctvom navýšenia pracovného fondu. Zrealizovaním navrhovanej zmeny nedôjde k žiadnym zmenám technológie výroby a bude sa vykonávať na existujúcich výrobných linkách v existujúcich halách závodu Kia Motors Slovakia s.r.o.. Nedôjde ani k žiadnym stavebným úpravám areálu závodu, jeho infraštruktúry a ani jeho okolia.

Pri prevádzke, údržbe a prípadnej oprave zariadení a rozvodov je potrebné dodržať ustanovenia príslušných noriem a bezpečnostných predpisov a vyhlášok pre rozvody jednotlivých médií.

Pri posudzovaní rizík vyplývajúcich z prevádzky treba analyzovať bezpečnostný systém prevádzky. Z neho vyplýva riziko dlhodobého vypadnutia elektrického prúdu, dlhodobého vypadnutia prívodu energetického zdroja. Je to však riziko minimálne a z hľadiska vplyvov na životné prostredie krátkodobé a zanedbateľné.

S realizáciou činnosti sú spojené aj určité riziká havarijného respektíve katastrofického charakteru. Môže k nim dôjsť v dôsledku rizikových situácií spôsobených vojnovým konfliktom, sabotážou, haváriou (zlyhanie technických opatrení alebo ľudského faktora) alebo extrémnym pôsobením prírodných síl (vietor, sneh, mráz, zosuvy). Dôsledkom rizikovej situácie môže byť kontaminácia horninového prostredia, pôdy a povrchových aj podzemných vôd napr. ropnými látkami, požiar, ale aj poškodenie zdravia alebo smrť. Štatisticky sa jedná o veľmi málo pravdepodobné situácie, ktoré je možné minimalizovať až vylúčiť dodržiavaním technologických postupov a bezpečnostných opatrení pri výstavbe ako aj konkrétnych prevádzkových predpisov pri jednotlivých prevádzkach.

Priame zdravotné riziká počas prevádzky budú znášať len pracovníci obsluhy zariadení. Riziká sú spojené s prevádzkou vlastných zariadení. Vzhľadom na charakter činnosti a na podmienku plnenia prísnych hygienických predpisov riziká sú minimálne. Všetky používané zariadenia musia byť ale konštruované tak, aby nemohlo prísť k priamemu ohrozeniu života alebo zdravia pracovníkov.

S poruchami zariadení a havarijnými stavmi nie sú spojené prípadné zdravotné riziká, ktoré by znášali obyvatelia. S týmito rizikami sa počíta už pri konštrukcii zariadení. Súčasné požiadavky na zariadenia sú také, že systémy na vznik havarijného stavu spojeného s poruchou na vlastnom technickom zariadení alebo na prívodoch reagujú automaticky. Vzhľadom na charakter činnosti, pracovné postupy a materiálové vstupy a výstupy z činnosti negatívny dopad na obyvateľov nemôže nastať ani pri manipulácii a preprave odpadu. Nakladanie s odpadmi v celom procese bude smerovať k tomu, aby z prepravy, skladovania a úpravy odpadov nevznikli účinky ktoré by mohli narušiť pohodu a kvalitu života obyvateľov.

Zdravotné riziko s možným širším záberom nie je reálne.

Priamo vlastná prevádzka nesmie narušiť pohodu a kvalitu života obyvateľov hlukom. Hygienické požiadavky stanovuje orgán na ochranu zdravia. Najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny A hluku vo vonkajších priestoroch budú dodržané podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami. Najvýznamnejším rizikom počas prevádzky je riziko požiaru, toto je však možné účinne eliminovať dodržiavaním platných prevádzkových predpisov.

4. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Pre navrhovanú zmenu činnosti „Zvýšenie výrobní kapacity Kia Motors Slovakia s.r.o.“ bude potrebné rozhodnutie pre zmenu integrovaného povolenia prevádzky v zmysle zákona č. 245/2003 Z. z. ktorým sa určujú podmienky vykonávania činností v prevádzkach a povoľujú nové prevádzky s cieľom dosiahnuť integrovanú ochranu životného prostredia a jeho zložiek a udržať mieru znečistenia v normách kvality životného prostredia.

5. VYJADRENIE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Posudzovaná zmena navrhovanej činnosti nebude mať nepriaznivý vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice a nenapĺňa podmienky § 40 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a kritériá uvedené v prílohe č. 13. a č. 14. predmetného zákona.

6. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA VRÁTANE ZDRAVIA ĽUDÍ

6.1. GEOMORFOLOGICKÉ POMERY

Geomorfologické pomery dotknutého územia sú výsledkom endogénnych a exogénnych geomorfologických procesov. Na súčasnej konfigurácii terénu sa podieľala najmä rieka Váh prostredníctvom fluválnej erózie a akumulácie. V súčasnosti je najvýraznejším činiteľom ovplyvňujúcim geomorfologické pomery ľudská činnosť.

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenska (Lukniš, Mazúr, 1980) patrí záujmové územie do Fatransko – tatranskej oblasti, celku Žilinskej kotliny, oddielu Žilinská pahorkatina. Územie môžeme charakterizovať ako rovinný reliéf poriečnej nivy, ktorý prechádza do zvlneného reliéfu pahorkatiny. Z morfoštruktúrneho hľadiska možno záujmovú lokalitu v návaznosti na širšie okolie charakterizovať ako fluválnu zvlnenú rovinu bez výraznej sklonitosti, resp. s malou sklonitosťou 0-2°. Dominantným typom reliéfu na dotknutom území je antropogénny reliéf, nakoľko pri výstavbe v danej lokalite ako aj pri výstavbe zástavby okolo dotknutej lokality boli zmenené, nie však radikálnym spôsobom, jeho pôvodné formy. Nadmorská výška lokality je 340 – 350 m. n.m.

6.2. HORNINOVÉ PROSTREDIE

Geologická stavba a inžinierskogeologické pomery

Záujmové územie je súčasťou Žilinskej kotliny, ktorej výplň tvoria súvrstvia vnútrokarpatského paleogénu. Zo severu je kotlina ohraničená Kysuckou vrchovinou, z východu Malou Fatrou, z juhu severnou časťou Strážovských vrchov a zo západu Súľovskými vrchmi.

Geologická stavba dotknutého územia je relatívne jednoduchá. Územie je budované hlavne kvartérnymi fluviálnymi sedimentami v podloží ktorých sa nachádzajú súvrstvia paleogénu. Od severnej strany je podložie kvartérnych sedimentov tvorené hlavne paleogénnymi sedimentami bradlového pásma, tzv. žilinské súvrstvie, ktoré je eocénneho veku. Litologicky ide o pieskovce a prachové ílovce vo flyšovom vývoji. Podložie kvartérnych sedimentov v južnej oblasti dotknutého územia je budované horninami centrálno-karpatského paleogénu, ktoré sú zastúpené ílovcami, ílovitými bridlicami a pieskovecami vo flyšovom vývoji, pričom ílovce prevládajú nad pieskovecami. Ide hlavne o hutnianske súvrstvie eocén-oligocénneho veku a bielopotocké súvrstvie oligocén – spodno miocénneho veku. Obe súvrstvia patria do podtatranskej skupiny.

Kvartérny pokryv je zastúpený produktmi zvetrávania podložných, zväčša paleogénných hornín, tzv. eluviálnymi, proluviálnymi a deluviálnymi uloženinami. Kvartérne sedimenty pokrývajú centrálnu časť kotliny. Charakteristické sú v dotknutom území predovšetkým riečne terasy Váhu. Vrchné terasy sú reprezentované fluviálnymi a piesčitými štrkami. V stredných terasách sa vyskytujú fluviálne piesčité štrky miestami s pokryvom spraší a sprašových hĺn. Niva rieky a nízka terasa je budovaná najmä würmskými fluviálnymi piesčitými štrkami dnovej akumulácie. Blízke okolie dotknutého územia je lemované zo severu proluviálnymi a piesčitými hlinami vyšších nivných náplavových kužeľov a deluviálno-proluviálnymi hlinitými štrkami. Vek týchto hornín sa stratigraficky odhaduje na pleistocén až holocén. Mocnosti kvartérnych sedimentov závisia najmä od členitosti predkvarérneho reliéfu. Podľa doterajších prieskumov v okolí lokality je predpoklad ich mocností v rozsahu 5-15m. V úseku medzi Vavrínom a Teplickou, na severnom okraji aluviálnej nivy Váhu, sa nachádzajú aj mohutné proluviálne kužele prechádzajúce do nízkej terasy Váhu.

Na základe inžinierskogeologických máp Slovenska patrí dotknuté územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrohorských kotlin - Považské kotliny. Podľa inžinierskogeologickej rajonizácie zaraďujeme územie obce do rajónu kvartérnych sedimentov údolných riečnych náplavov.

Geodynamické javy

Dotknuté územie je možné charakterizovať z hľadiska geodynamických javov ako relatívne stabilné. Exogénne geodynamické javy ako zosuvy, zosuny ani iné gravitačné pohyby horninového prostredia sa vzhľadom na malú sklonitosť terénu hodnoteného územia a jeho antropogénnu povahu prakticky neuplatňujú. Výskyt zosuvov je lokalizovaný hlavne v južnej časti kotliny. Značná obstavanosť

dotknutého územia, úprava brehov tokov ako aj samotná povaha povrchových vrstiev v hodnotenom území nedávajú predpoklad na výraznejšiu vodnú a veternú eróziu. Z endogénnych geodynamických javov sa vzhľadom na polohu hodnotenej oblasti v rámci vnútrohorských kotlín prejavuje tektonický pokles, pričom samotné dotknuté územie je lokalizované v osovej časti údolia Váhu v ktorej sa v danom úseku prejavuje stredný tektonický pokles.

Radónové riziko

Stupeň radónového rizika a jeho vníkanie do objektov je závislé od objemovej aktivity radónu v pôdnom vzduchu a od štruktúrno-mechanických vlastností základových pôd, pričom rýchlejšie uniká z horninového podlažia v suchšom a teplejšom počasí. Polčas rozpadu ^{222}Rn je 3,82 dňa, pričom vznikajú hlavne izotopy Po a Bi, ktoré sú kovového charakteru a absorbovaním sa na prašné častice môžu byť človekom vdychované a môžu mať aj karcinogénne účinky. Dotknuté územie patrí podľa mapy radónového rizika SR (ŠGUDŠ - rádiometria – prírodná rádioaktivita – pôdny vzduch) medzi územia s nízkym radónovým rizikom.

Ložiská nerastných surovín

Priamo v dotknutom území sa nenachádzajú žiadne evidované vyhradené ani nevyhradené ložiská nerastných surovín. Najbližším ložiskom v okolí dotknutého územia je ložisko vápenca a dolomitu Stráňavy a ložisko stavebného kameňa Snežnica pri obci Rudinka.

6.3. PÔDNE POMERY

Z hľadiska pôdno-ekologických oblastí patrí dotknuté územie do oblasti Karpaty, podoblasti Kotliny stredne vysokého stupňa, regiónu Žilinská kotlina.

V záujmovom území sa vyskytujú hlavne pôdne typy antrozemu, fluvizeme a čiastočne kambizeme. Prevládajúcim pôdnym subtypom sú fluvizeme typické (piesčito-hlinité až hlinité s 20-40 cm humusovým horizontom). Pod nimi sa nachádzajú piesočnato-hlinité kalové sedimenty, pod ktorými sú aluviálne štrky.

Na záujmovom území sú zastúpené aj kambizeme typické (30 cm humusový hlinitý horizont) Pod nimi sa nachádzajú zahlinené opracované štrky. V zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. v znení neskorších predpisov o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy sa vyskytujú pôdy s 6 až 7 bonitnou triedou.

Kambizeme a fluvizeme sú z dôvodu tenkého humusového horizontu veľmi náchylné na mechanické narušenie ich profilu. Pôdy záujmového územia sú relatívne málo náchylné na utláčanie a deštrukciu ich štruktúry. Náchylnosť pôd na chemickú degradáciu je v záujmovom území tiež málo náchylná.

6.4. KLIMATICKÉ POMERY

Z makroklimatického hľadiska patrí dotknuté územie do mierne teplej klimatickej oblasti (priemerne menej ako 50 letných dní za rok), podoblasti vlhkej, okrsku mierne teplého, vlhkého s chladnou až studenou zimou.

Najteplejším mesiacom je mesiac júl a najchladnejším mesiacom január. Priemerné januárové teploty sa pohybujú od $-2,5$ do -5 °C, júlové od 17 do $18,5$ °C. Počet

letných dní s teplotou vyššou ako 25°C predstavuje v priemere 42,9 za rok a počet mrazových dní, v ktorých minimálna teplota vzduchu klesá pod 0°C je v priemere 125,5 za rok. 71 až 81 dní za rok je s priemernou teplotou 0°C.

Tabuľka: Priemerné mesačné teploty (°C) zo stanice Žiar nad Žilina,

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
-2,4	-0,7	3,2	7,9	13,3	15,9	17,4	16,9	12,8	8,2	2,8	-0,9	7,9

Zdroj: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Horný Hričov

Priemerný ročný úhrn zrážok sa pohybuje v rozmedzí 743 – 789 mm. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou sa pohybuje v rozmedzí 60-80 dní. Pre záujmové územie je pomerne častým javom výskyt hmiel v priemere v 80 – 90 dňoch. Hmly sa v tejto oblasti vytvárajú vo zvýšenej miere v jesennom a zimnom období, najmä počas noci a k ich rozrušovaniu dochádza v skorých ranných dopoludňajších hodinách

Tabuľka: Priemerné mesačné a ročné úhrny zrážok (mm) za obdobie 1981 – 200 zo stanice Žilina,

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Φ
43	33	43	50	81	98	93	83	73	50	53	53	753

Zdroj: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja obce Horný Hričov

Na základe údajov SHMÚ sú v širšom okolí dotknutého územia nevhodné rozptylové podmienky emisií charakterizované veľkou početnosťou stavov bezvetria a malých rýchlostí vetra. Slabé prevetrávanie je znásobované častými inverziami. Inverzie sa vyskytujú hlavne na jeseň a v zime, vo večerných a nočných hodinách. Prevládajúce prúdenie vzduchu v Žilinskej kotline je v smere sever - juh. Najväčšia veternosť býva v priebehu roku v mesiacoch marec, apríl. Najmenšia veternosť v mesiacoch august, september a október. Priemerný počet dní bez vetra je 45.

6.5. HYDROLOGICKÉ POMERY

Povrchové vody

Záujmové územie patrí do povodia stredného toku Váhu (č. hydrologického povodia 4-21). Rieka Váh tečie od Tatier smerom na západ a pri Žiline sa otáča na juh. Je najdlhšou riekou na slovenskom území s dĺžkou 403 kilometrov. Predstavuje ľavostranný prítok Dunaja, do ktorého ústi pri Komárne. Hlavné prítoky Váhu v okolí dotknutého územia sú sprava Varínka, Gbeľanský potok, Kotrčiná (preteká dotknutým územím) a Teplička. Ľavostranné prítoky Váhu sú v okolí dotknutého územia Stráňavský potok, Trnovka a Rosinka. Váh predstavuje stredohorský typ rieky. Maximálne prietoky dosahuje na hornom toku v máji, strednom a dolnom toku v apríli, minimálne prietoky sa vyskytujú na hornom a strednom toku v januári, na dolnom toku v októbri. Prirodzený prietokový režim Váhu je v dotknutom území silne ovplyvnený prevádzkou sústavy vodných diel na hornom toku rieky.

Dotknutým územím preteká pravostranný prítok Váhu potok Kotrčiná. Je to malý vodný tok, ktorý v suchých obdobiach môže vysychať resp. dochádza k jeho infiltrácii do kolektora podzemných vôd.

V dotknutom území sa nenachádza žiadna významná vodná plocha. Južne od dotknutého územia je na vodnom toku Váh vybudované Vodné dielo Žilina za účelom ochrany územia pred povodňami a pre výrobu elektrickej energie.

Podzemné vody

Podľa hydrologickej rajonizácie Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002) patrí záujmové územie do hydrogeologického regiónu 29 – Paleogén a kvartér, časti Žilinskej kotliny a východného okraja Súľovských vrchov.

V záujmovom území sú podzemné vody viazané na kvartérnu akumuláciu štrkov poriečnej nivy a nízkej terasy. Podložný paleogénny komplex je vzhľadom na veľmi nízku priepustnosť hydrogeologickým izolátorom. Generálny smer prúdenia podzemných vôd je od východu k západu. Podzemné vody sú dopĺňané najmä infiltráciou z povrchových tokov, menej významným zdrojom sú atmosférické zrážky a prestup podzemných vôd zo svahov.

S vybudovaním vodného diela, s tým súvisiaceho náhradného biokoridoru, podzemnej tesniacej steny a drénu, súvisí zmena pôvodného hydrologického režimu. Generálny smer prúdenia ako aj spôsob dotácie podzemných vôd však zostali nezmenené. podľa hydrogeologických prieskumov vykonaných v okolí záujmového územia sa výška hladiny podzemnej vody pohybuje v rozpätí od 3 do 9 m pod terénom.

Pramene, termálne a minerálne vody a ochrana podzemných vôd

Priamo na dotknutej lokalite sa nenachádzajú žiadne pramene, pramenné oblasti, termálne a minerálne pramene ani vodohospodársky chránené územia ktoré môžu byť ovplyvnené realizáciou zámeru. Záujmové územie nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti. Územie sa nachádza v II. stupni pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov Teplička nad Váhom a Gbeľany.

6.6. BIOTICKÉ POMERY

Rastlinstvo

Podľa fyto geografického členenia Slovenska (Futák, 1980) patrí celok Žilinská kotlina, ktorého súčasťou je aj dotknuté územie, so Stredoeurópskej fyto geografickej provincie, oblasti Západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu flóry vysokých (centrálnych) Karpát (*Eucarpaticum*), okresu Fatra a podokresu Malá Fatra (Lúčanská Fatra).

Pôvodný vegetačný kryt územia podľa geobotanickej mapy (Michalko, 1986) tvorili na aluviálnych naplaveninách Váhu spoločenstvá lužných lesov nížinných a jaseňovo brestových. Svahy pokrývali dubovo-hrabové lesy karpatské.

Pôvodná vegetačná pokrývka sa vplyvom antropogénnej činnosti nezachovala a bola nahradená antropogénnymi biotopmi. Prevažná väčšina okolia dotknutého územia je

v súčasnosti využívaná ako poľnohospodárska pôda, takže reálnu vegetáciu tvoria sezónne monokultúry. V dotknutom území a po jeho okrajoch prevláda synantropna vegetácia ako dôsledok urbanizácie, industrializácie a poľnohospodárskej činnosti.

Fauna

Vzhľadom na značnú urbanizáciu územia, faunu riešeného územia tvoria prevažne kozmopolitné synantropné druhy viazané na biotopy ľudských sídiel. V širšom okolí dotknutého územia sa uplatňujú zoocenózy nelesnej stromovej a krovinej vegetácie, zoocenózy poľnohospodárskej pôdy, zoocenózy vodných tokov a zoocenózy ľudských sídiel. Diverzita fauny v dotknutom území (priemyselný areál) je vzhľadom na charakter územia relatívne chudobná. Z fauny sú zastúpené druhovo početnejšie rady bezstavovcov. Z hľadiska vtáctva sú typickými druhmi vrabec domový, drozd čierny, lastovička obyčajná, trasochvost biely, žltouchvost domový. Cicavce sú zastúpené hlavne druhmi ako myš domová, potkan obyčajný, jež východoeurópsky prípadne krt obyčajný.

Chránené, vzácne a ohrozené druhy a biotopy

Na dotknutom území nie je v súčasnosti evidovaný výskyt žiadnych vzácných a ohrozených druhov rastlín a živočíchov ani žiadne osobitne chránené druhy rastlín a voľne žijúcich živočíchov uvedených vo vyhláske MŽP SR č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov. V predmetnom území nie je evidovaný ani žiadny chránený alebo ohrozený biotop.

6.7. CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Na dotknutú lokalitu a blízke okolie sa vzťahuje základný 1. stupeň ochrany v zmysle zákona c. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V hodnotenom území sa nenachádzajú žiadne veľkoplošné ani maloplošné chránené územia a ich ochranné pásma v zmysle § 17 zákona c. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Hodnotené územie sa nenachádza ani v citlivých a zraniteľných oblastiach podľa Nariadenia vlády c. 617/2004 Z.z., ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti.

V rámci súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000 sa v Žilinskom okrese nachádzajú dve Chránené vtáčie územia (CHVÚ) a to CHVÚ Malá Fatra a CHVÚ Strážovské vrchy. V okrese sa nachádzajú aj Územia európskeho významu – Kľak, Kozol, Kysucké Beskydy, Malá Fatra, Strážovské vrchy, Šujské rašelinisko a Varínka. Priamo na dotknutom území sa nevyskytujú žiadne významné migračné koridory živočíchov.

Osobitne chránené druhy rastlín a živočíchov

V dotknutom území nie je v súčasnosti evidovaný žiaden trvalý výskyt vzácných a ohrozených druhov rastlín a živočíchov ani žiadne osobitne chránené druhy rastlín a voľne žijúcich živočíchov uvedených vo vyhláske MŽP SR č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov. V predmetnom území nie je evidovaný ani žiadny chránený

alebo ohrozený biotop a vzhľadom na charakter územia sa výskyt týchto druhov a biotopov v dotknutom území ani nepredpokladá.

Na území navrhovanej činnosti ani v jej blízkom okolí sa nenachádza žiaden chránený strom podľa § 49 zákona c. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

6.8. KRAJINA, KRAJINNÝ OBRAZ, SCENÉRIA

Štruktúra krajiny

Širšie záujmové územie patrí do Žilinskej kotliny, jej severovýchodnej časti. Dotknuté územie je lokalizované v rovinatom území na aluviálnej nive rieky Váh v existujúcej hale a priestoroch v rámci areálu spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.. Najbližšia obytná zástavba je súčasťou obcí Gbeľany, Nededza a Teplička nad Váhom

Širšie záujmové územie predstavuje vidiecku krajinu s výskytom priemyselných areálov s postupným prechodom urbanizovaných častí do poľnohospodárskej krajiny. Krajina je silne pozmenená ľudskou činnosťou, s prvkami poľnohospodárskej krajiny, dopravnej štruktúry a infraštruktúry.

Medzi prvky s vyššou ekologickou a estetickou hodnotou patria zvyšky zväčša líniových spoločenstiev krovín a stromov a trávnaté pásy, ktoré môžeme pozorovať na voľných plochách, popri dopravných komunikáciách alebo neďaleko vodných tokov a plôch.

Krajinný obraz každého územia je daný prírodnými, najmä reliéfovými pomermi a vytvorenými prvkami súčasnej krajinnej štruktúry. Reliéf predstavuje limit vo vizuálnom vnímaní krajiny, ktorý určuje, do akej miery je každá priestorová jednotka krajiny výhľadovým a súčasne videným priestorom. Prvky krajinnej štruktúry určujú estetický potenciál daného priestoru, resp. bariérovo (pozitívne aj negatívne) tento priestor ovplyvňujú.

Z krajinárskeho hľadiska patrí dotknuté územie a jeho okolie do málo hodnotného územia tvoreného rovinatým reliéfom bez prirodzenej vegetácie, cez ktoré vedie množstvo líniových stavieb (vedenia VVN, železnica, cestné komunikácie).

Scenéria krajiny

V najbližšej scenérii dotknutého územia sa prejavujú prevažne antropogénne prvky scenérie krajiny. Dotknuté územie je prevažne obklopené výrobnými areálmi, plochami poľnohospodársky využívannej pôdy, cestnými a železničnými koridormi, vodným tokom Váh s okolitým porastom drevín. Z vertikálnych dominánt dominujú okrem stĺpov elektrického vedenia aj komíny v priemyselných areáloch a veže kostolov.

Vnímanie scenérie krajiny z pohľadov záujmovej lokality v nadväznosti na širší priestor je vo východnom smere dané panorámou Malej Fatry s obrysami hradu Strečno, v severnom smere panorámu urbanizovanej krajiny uzatvára Kysucká vrchovina, ktorej súčasťou je dominanta vrch veľký Straník. Medzi negatívne prvky scenérie patrí vrch Polom, ktorý je poznačený ťažbou kameniva a priemyselné areály (teplárne). Z širšieho pohľadu dotvára scenériu dotknutého územia silueta mesta Žilina s jej výškovými dominantami.

Realizácia hodnoteného zámeru nebude mať vzhľadom na svoju povahu a umiestnenie v existujúcej priemyselnej zóne negatívny vplyv na súčasnú scenériu krajiny.

6.9. STABILITA KRAJINY

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) predstavuje takú celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základnými štrukturálnymi elementmi ÚSES sú biocentrá, biokoridory, interakčné prvky a genofondovo významné lokality. Biocentrá - predstavujú ekosystémy alebo skupiny ekosystémov, ktoré vytvárajú trvalé podmienky na rozmnožovanie, úkryt a výživu živých organizmov a na zachovanie a prirodzený vývoj ich spoločenstiev. Biokoridory - predstavujú priestorovo prepojený súbor ekosystémov, ktoré spájajú biocentrá a umožňujú migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, na ktoré priestorovo nadväzujú interakčné prvky.

Dotknuté územie je v porovnaní s pôvodným stavom úplne zmenené, zastúpenie pôvodných prvkov je minimálne. Stupeň ekologickej stability územia je nízky. V širšom území posudzovanej lokality sa nachádzajú nasledovné prvky kostry ÚSES:

- rieka Váh (NRBr) – hydricko terestrický biokoridor Nadregionálneho významu
- Straník (RBc) Biocentrum Regionálneho významu
- potok Kotrčiná (LBk) – lokálny hydrický biokoridor
- Gbeliansky potok (LBk) – lokálny hydrický biokoridor
- Medzi jarkami (LBc) – lokálne biocentrum
- potok Kotrčiná - významný líniový segment (brehové porasty) ako ekologicky významný segment krajiny

6.10. OBYVATEĽSTVO

DEMOGRAFICKÉ ÚDAJE

Areál Kia Motors Slovakia s.r.o. sa nachádza na území okresu Žilina, v k. ú. obcí Teplička nad Váhom, Nededza, Gbelany a Mojš. Neďaleko areálu závodu sa rozprestiera mesto Žilina. Mesto Žilina je centrom severozápadného Slovenska a štvrtým najväčším mestom Slovenskej republiky. Je sídlom orgánov Žilinského samosprávneho kraja, jedného z ôsmich krajov Slovenskej republiky s rozlohou 6 788 km² s počtom obyvateľov 696 836. Okres Žilina má rozlohu 815 km², počet obyvateľov 156 869. Žilina sa rozprestiera na ploche 80,03 km² a k 31. 12. 2011 mala 84 514 obyvateľov. Žilina je jedným z ťažísk osídlenia celoštátneho významu. Ťažisko okolo Žiliny zahŕňa okrem samotného krajského mesta aj Martin, Čadca, Považská Bystrica (vzdialenosť od Žiliny je 27- 35 km) a pridruženými mestami sú obec Varín, Kysucké Nové Mesto, Bytča a Rajec. Pospájaním týchto sídiel vzniká systém hviezdicového tvaru. Je to intenzívne urbanizovaný priestor, ktorý je pospájaný spoločenskými, hospodársko-ekonomickými a kultúrnymi vzťahmi a záujmami.

Mesto Žilina ako aj okolité obce sú už dlhšiu dobu ovplyvnené populačným vývojom -

migráciou obyvateľstva z vidieckych sídiel do mestského sídla. V rokoch 1970-1991 vzrástol počet obyvateľov v Žiline o 29 514. Súviselo to aj s územno-správnymi zmenami – integrácia obcí s mestom/spätné odčlenenie niektorých obcí. Nárast počtu obyvateľov súvisel aj so zvýšením počtu bytov ako aj pracovných miest. Do roku 1990 prevláda v okolitých sídlach mierny pokles obyvateľstva. Od roku 1991 dochádza k miernej zmene vo vývoji počtu obyvateľstva. Dôvodmi sú zníženie počtu prisťahovaných obyvateľov, miernejšia výstavba nových bytov v meste, znižujúca sa pôrodnosť a zvýšený záujem o výstavbu rodinných domov na okraji, resp. mimo mestského sídla. V obci Gbeľany bol zaznamenaný mierny nárast a následne mierny pokles počtu obyvateľov.

SÚČASNÝ ZDRAVOTNÝ STAV OBYVATEĽSTVA

Zdravotný stav obyvateľstva je ovplyvňovaný rôznymi faktormi. Medzi hlavné faktory patrí kvalita životného prostredia, ekonomická a sociálna situácia, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti a výživové návyky. Vplyv životného prostredia na zdravotný stav obyvateľstva sa odhaduje na 15 – 20%. Určenie podielu kontaminácie životného prostredia na vývoj zdravotného stavu však nie je jednoduché. Pohoda a kvalita života sú atribúty života človeka, spojené s objektívnymi javmi vonkajšieho prostredia ľudí a zároveň aj so subjektívnymi javmi ich „vnútorného prostredia“, charakterizovaného ich zdravotným stavom a psychikou.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky, patrí úmrtnosť – mortalita. V úmrtnosti podľa príčin smrti, podobne ako v celej republike, tak aj v okrese Žilina dominuje úmrtnosť na ochorenie obehovej sústavy, predovšetkým ischemické choroby

srdca a nádorové ochorenia. V poslednom období je zaznamenaný nárast alergických ochorení.

Tabuľka: Najčastejšie príčiny smrti v okrese Žilina a celkovo v SR za rok 2010

PRÍČINA SMRTI		OKRES ŽILINA	SR
Nádorové ochorenia	počet zomretých	341	12.185
	na 100.000 obyvateľov	215	224,4
Choroby obehovej sústavy	počet zomretých	861	28.541
	na 100.000 obyvateľov	542,9	525,5
Choroby dýchacej sústavy	počet zomretých	70	3.311
	na 100.000 obyvateľov	44,1	61,0
Choroby tráviacej sústavy	počet zomretých	77	2845
	na 100.000 obyvateľov	48,5	52,4
Vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti	počet zomretých	81	2947
	na 100.000 obyvateľov	51,1	54,3

Zdroj: Ústav zdravotníckych informácií a štatistiky (ÚZIŠ)

KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIATKY A POZORUHODNOSTI

Počiatok osídlenia na dnešnom území mesta Žilina je datovaný do doby kamennej (asi 20 000 rokov p. n. l.), reprezentovaný sídliskom v priestore Závodia, osídlenie

mesta v dobe bronzovej, železnej a rímskej, osídlenie Slovanmi v 5. storočí so sídliskom Frambor, z 9. storočia sídliskom na Bôriku a mohylníkmi v Bánovej, dávajú obraz o jeho vývoji lokalizovanom v pomerne širokých údolných nivách so štrkovými terasami po stranách Rajčianky a Váhu. Stratégia osídlenia je umocnená ústím protíľahlej Kysuce (so svojou údolnou nivou) do Váhu. Prvá písomná zmienka o Žiline ako meste pochádza z roku 1312, teda v roku 2012 oslavuje Žilina 700. výročie tejto udalosti. Zásadný význam pre vývoj mesta vrátane jeho urbanistickej koncepcie malo vybudovanie železničných tratí koncom 19. storočia – Košicko – Bohumínskej, Považskej do Bratislavy a aj trate do Rajca. V smere týchto tratí viedli významné obchodné cesty, ktoré logicky sledovali aj vývoj cestnej siete v okolí Žiliny.

Žilina ako centrum kultúrno-spoločenského diania plnila v histórii významnú úlohu v danom regióne, čoho dôkazom sú viaceré zachované kultúrno-historické pamiatky. Priamo v dotknutom území sa nenachádzajú žiadne kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti. K najvýznamnejším pamiatkam širšieho okolia patria Hrad Strečno – národná kultúrna pamiatka, kaštiele v Gbeľanoch a Tepličke nad Váhom a kostol sv. Martina v Tepličke nad Váhom.

Žiadna kultúrna ani historická pamiatka nie je v strete s realizáciou zámeru.

PRIEMYSEL

Podľa odvetvových kategórií ekonomickej činnosti najviac zamestnancov a najvyšší hrubý domáci produkt pripadá na priemysel. V roku 2004 sa začala výstavba najväčšieho priemyselného závodu na severnom Slovensku – Kia Motors Slovakia s.r.o. a Mobis Slovakia s.r.o s vysokou produkciou osobných automobilov. V Žiline pôsobí viacero ďalších významných podnikov. Najdôležitejšími sú papierenský závod Tento, a. s. (Metsä Tissue), textilný závod Slovena, a. s., bývalé Považské chemické závody, a. s., drevospracujúci závod Drevoindustria. Z najnovších patria medzi významné strojárské závody ZVL (dnes niekoľko firiem) a Elektrovod, potravinárske podniky PEZA, a. s. (pekárne), Hyza, a. s. (hydínarne) a Laktis. V Žiline pôsobia aj stavebné firmy (Doprastav, a. s. a Váhostav, a. s.).

DOPRAVA

Žilinský región je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Trasy E50 a E75 sú zaradené do siete transeurópskych magistrál. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás a koridorov, tvoria štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji. Táto koncentrácia má za následok križovanie dopravných prúdov s vysokými intenzitami cestnej premávky.

Dotknuté územie má dobre vybudovanú dopravnú infraštruktúru. Má dobré dopravné napojenie na základný komunikačný systém mesta Žilina, na železničnú sieť (intermodálny železničný terminál v Tepličke nad Váhom a trate medzinárodnej železničnej siete - koridory V. a VI.).

V riešenom území je v budúcnosti predpoklad využívania vodnej dopravy po dobudovaní vážskej cesty.

Letecká doprava je zabezpečovaná osobným medzinárodným letiskom Dolný Hričov, ktoré funguje pre nepravidelnú medzinárodnú dopravu.

TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Záujmovým územím prechádzajú všetky potrebné siete technickej infraštruktúry, a to verejný vodovod, rozvod plynu, elektrické vedenie VN a NN, telekomunikačné vedenie a verejná kanalizácia. Odpadové vody sú odvádzané na ČOV a odtiaľ po prečistení do vodného recipientu. Zber, prepravu a zneškodňovanie komunálnych odpadov zabezpečuje oprávnená spoločnosť.

SLUŽBY A CESTOVNÝ RUCH

Samotné mesto Žilina je vybavené všetkými zariadeniami lokálneho i vyššieho významu v oblasti školstva, zdravotníctva, kultúry, telovýchovy a športu, sociálnej starostlivosti, ako aj zariadení obchodu a služieb. Úroveň vybavenosti službami a ich štruktúra zodpovedá sídelnej veľkosti dotknutého územia, jeho významu a funkčnosti. Okolie dotknutého územia patrí do rekreačného krajinného celku Žilina a okolie. Jadrom celého celku je mesto Žilina. V okolí dotknutého územia sa nachádza Vodné dielo Žilina, ktoré má vysoký potenciál rekreácie. V budúcnosti sa plánuje jeho intenzívnejšie využitie, napr. na vodné športy, pešiu turistiku aj cykloturistiku. Na rekreáciu, turistiku, lyžovanie a bezmotorové lietanie má výborné podmienky aj neďaleko sa nachádzajúci vrch Straník.

IV. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

VPLYV NA HORNINOVÉ PROSTREDIE A RELIÉF

Vzhľadom na povahu posudzovanej zmeny činnosti a jej umiestnenie nepredpokladáme žiadne vplyvy na geologické a geomorfologické pomery lokality. Potenciálnym negatívnym vplyvom na horninové prostredie môže byť v tomto prípade len náhodná havarijná situácia, ktorej však možno účinne predísť dôsledným dodržiavaním bezpečnostných a prevádzkových opatrení v zmysle platnej legislatívy. Činnosť je a bude prevádzkovaná tak, aby bola v prípade havárie maximálne eliminovaná možnosť kontaminácie horninového prostredia. Zmenu výrobného procesu v porovnaní so súčasným stavom preto hodnotíme ako bez vplyvu na geologické a geomorfologické pomery lokality.

VPLYVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÉ VODY

Vzhľadom na umiestnenie navrhovanej činnosti do existujúceho areálu spoločnosti nepredpokladáme žiadne vplyvy na povrchové a podzemné vody lokality. Zvýšením výrobní kapacity sa síce zvýši množstvo splaškových aj technologických odpadových vôd, kapacita pre ich odvádzanie a čistenie však bude postačujúca. Priemyselné odpadové vody z výrobných prevádzok závodu Kia Motors Slovakia s.r.o. a Motorárne budú spolu s vodami obsahujúcimi olej z odlučovačov oleja z vody vznikajúcimi v areáli závodu v rámci vonkajších stáčacích miest a manipulačných plôch spracované v technologickom zariadení ČOV Kia Motors Slovakia. Prevádzka predpokladá odvádzanie splaškových aj predčistených priemyselných odpadových vôd spoločnou kanalizáciou do verejnej kanalizácie. Verejnou kanalizáciou sú vody odvádzané do mestskej ČOV v Dolnom Hričove a po vyčistení s ostatnými vodami sú vypúšťané do recipienta Váh v súlade s platnou legislatívou v danej oblasti.

Potenciálnym negatívnym vplyvom na vodné pomery môže byť v tomto prípade len náhodná havarijná situácia, ktorej však možno účinne predísť dôsledným dodržiavaním bezpečnostných a prevádzkových opatrení v zmysle platnej legislatívy. Vzhľadom na vyššie uvedené hodnotíme vplyv zmeny navrhovanej činnosti na vodné pomery v porovnaní so súčasným stavom ako aj kumulatívne ako bez vplyvu.

VPLYVY NA OVZDUŠIE A KLÍMU

Počas prevádzky dôjde k nárastu objemu emisií v ovzduší dotknutého územia z mobilných zdrojov na trase prístupových ciest. Tento vplyv však výraznejšie nezhorší kvalitu ovzdušia dotknutej lokality.

Vplyv hodnotenej činnosti na ovzdušie dotknutého územia počas prevádzky je daný aj nevýznamným zvýšením emisií zo stacionárnych zdrojov v dotknutom území. Realizáciou posudzovanej činnosti nedôjde k presiahnutiu koncentrácie imisných limitných hodnôt (aj vzhľadom na kumuláciu so súčasným stavom) a bude spĺňať požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené platnými právnymi predpismi na ochranu ovzdušia.

Rozptyľová štúdia (Príloha 3), ktorá bola spracovaná pre tento účel konštatuje, že v prípade navýšenia produkcie automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia s.r.o. zo súčasných 300.000 aut/rok na plánovaných 400.000 aut/rok sa súčasné zaťaženie ovzdušia okolitých lokalít zvýši nevýrazne. Koncentrácie hodnotených znečisťujúcich látok zostanú hlboko pod imisnými limitmi. Emisie od mobilných zdrojov súvisiacich z prevádzkou KMS vzrastú v porovnaní so súčasným stavom o cca 30%. V porovnaní s celkovými emisiami od dopravy na ceste II/538A budú však aj po navýšení výroby automobilov zanedbateľné, pretože denné intenzity kamiónovej dopravy do KMS tvoria len cca 5 % celkových dopravných intenzít nákladných automobilov na ceste II/538A.

Nakoľko dôjde v porovnaní so súčasným stavom len k zanedbateľnému zvýšeniu znečisťujúcich látok do ovzdušia, hodnotíme vplyv navrhovanej činnosti na ovzdušie a klímu ako nevýznamné.

VPLYVY NA PÔDU

Vzhľadom na povahu posudzovanej zmeny činnosti a jej umiestnenie nepredpokladáme žiadne vplyvy na pôdu. Potenciálnym negatívnym vplyvom na pôdu môže byť v tomto prípade len náhodná havarijná situácia, ktorej však možno účinne predísť dôsledným dodržiavaním bezpečnostných a prevádzkových opatrení v zmysle platnej legislatívy. Činnosť je a bude prevádzkovaná tak, aby bola v prípade havárie maximálne eliminovaná možnosť kontaminácie pôdy. Navrhovanú zmenu činnosti v porovnaní so súčasným stavom preto hodnotíme ako bez vplyvu na pôdne pomery lokality.

VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY

Zmenou navrhovanej činnosti nedôjde k narušeniu záujmov ochrany prírody a krajiny. Umiestnenie posudzovanej činnosti je navrhované v území, na ktoré sa vzťahuje prvý - všeobecný stupeň ochrany, bez zvláštnej územnej alebo druhovej ochrany. Vzhľadom na synantropný charakter fauny a flóry v posudzovanej lokalite, nepredpokladáme negatívny vplyv na faunu, flóru a biotopy, ktoré by boli predmetom zvláštnej ochrany. Prevádzkovanie navrhovanej činnosti nepredstavuje činnosť v území zakázanú a hodnotíme ju preto ako bez vplyvu.

VPLYVY NA KRAJINU

Dotknuté územie sa nachádza na severnom okraji Žilinskej kotliny, v rámci areálu KMS. Realizáciou navýšenia výrobných kapacít nevzniknú nové prvky v krajinnej štruktúre širšieho územia a nezmení sa funkčné využitie krajiny ani obraz krajiny. Zámer nepredpokladá negatívny alebo rušivý vplyv na krajinu. Navrhovaná zmena činnosti bude umiestnená do existujúcich objektov priemyselného areálu KMS rešpektujúc zónu priemyselnej zástavby a nebude mať zásadný vplyv na štruktúru a scenériu krajiny. Vplyvy navrhovanej činnosti na krajinu hodnotíme ako bez vplyvu.

VPLYV NA OBYVATEĽSTVO

Keďže je dotknuté územie lokalizované v okrajovej časti obývaného územia, nebude mať posudzovaná činnosť počas prevádzky zásadný negatívny vplyv na obyvateľov najbližších obytných súborov. Dlhodobý vplyv bude predovšetkým daný zanedbateľným zvýšením imisii oproti súčasnému stavu. Realizáciou posudzovanej činnosti v žiadnom prípade nedôjde k presiahnutiu koncentrácie imisných limitných hodnôt (aj vzhľadom na kumuláciu so súčasným stavom) a navrhovaná činnosť bude spĺňať požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené platnými právnymi predpismi na ochranu ovzdušia čo preukázala aj Rozptylová štúdia uvedená v Prílohe 3.

Vzhľadom na umiestnenie navrhovanej zmeny v už existujúcich výrobných priestoroch predpokladáme, že samotné navýšenie výrobných kapacít a ním súvisiaca doprava nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov (priemyselné prevádzky a súvisiaca doprava vo vnútri územia sledovanej prevádzky) a hluk z pozemnej dopravy (doprava súvisiaca so sledovanou prevádzkou mimo územie sledovanej prevádzky) v referenčnom časovom intervale deň, večer a noc čo preukázala aj Hluková štúdia uvedená v Prílohe 4.

Zvýšenie výrobných kapacít závodu prinesie aj zvýšenú dopravnú intenzitu osobnej dopravy, vzhľadom na plánované zvýšenie počtu zamestnancov, a nákladnej dopravy, vzhľadom na väčšiu potrebu surovín a export hotových výrobkov. Nárast osobnej dopravy odhadujeme v počte cca 75 prejazdov denne, nárast nákladnej dopravy o cca 66 prejazdov denne. Časť zamestnancov bude pre dopravu používať prostriedky MHD.

Z hľadiska hodnotenia zdravotných rizík a vplyvov prevádzky výroby automobilov a motorov v areáli KMS nie je predpoklad ohrozovania zdravia obyvateľov v okolitých obytných zónach.

Počas prevádzky bude mať posudzovaná činnosť priamy pozitívny dopad na obyvateľstvo, pretože prispieva k vytvoreniu podmienok na zvýšenie zamestnanosti a ekonomického rozvoja celého Slovenska.

Vzhľadom na vyššie uvedené hodnotíme vplyvy navrhovanej zmeny činnosti na obyvateľstvo zo sociálneho a ekonomického hľadiska ako pozitívne, z environmentálneho hľadiska navrhovanej činnosti ako mierne negatívne.

ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA A PRVKY ÚSES

Prevádzka posudzovanej činnosti nemala a po zmene navrhovanej činnosti ani nebude mať vplyv na chránené územia ani ich ochranné pásma.

Činnosťou nedochádza k narušeniu záujmov ochrany prírody a krajiny. Priamo v sledovanom území sa nenachádza žiaden chránený strom a v sledovanom území neboli zistené chránené druhy rastlín.

Prevádzka je navrhovaná v území, na ktoré sa vzťahuje prvý - všeobecný stupeň ochrany, bez zvláštnej územnej alebo druhovej ochrany a ktoré je situované mimo navrhovaných a schválených území európskeho významu, chránených vtáčích území a súčasnej sústavy malo a veľkoplošných chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Prevádzka posudzovanej činnosti nemala a po zmene navrhovanej činnosti ani nebude zasahovať do území patriacimi do súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000), prípadne území zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Užívanie areálu na predmetnú činnosť ani jej navrhovaná zmena nepredstavuje činnosť v území zakázanú.

Areál pre navrhovanú činnosť priamo nezasahuje do ekologicky hodnotných segmentov krajiny ani nenarúša funkčnosť žiadneho prvku ÚSES. Vzhľadom na skutočnosť, že navrhované navýšenie výrobných kapacít sa obmedzí iba na existujúcu infraštruktúru areálu KMS, nebude mať navrhovaná zmena činnosti v porovnaní so súčasným stavom nijaký vplyv na prvky ÚSES.

POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA

Syntézy v predchádzajúcich kapitolách dokladujú, že výsledné komplexné pôsobenie navrhovanej zmeny je dané zaťažením prostredia antropogénneho charakteru a pozitívnym dopadom na obyvateľstvo a jeho socio - ekonomické aktivity.

Ako vyplýva z predchádzajúcich hodnotení vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, výsledný dopad možno zhodnotiť ako nepatrný vzhľadom na minimum priamych dopadov a reálnu možnosť účinne ovplyvniť hlavné riziká realizáciou vhodných opatrení. Výsledné pôsobenie navrhovanej zmeny neohrozí funkčnosť prvkov ekologickej stability a osobitne chránených častí prírody, ani charakter krajiny štruktúry so zastúpením cenných a významných prvkov v dotknutom území.

Vo vzťahu k ekonomickému a sociálnemu vývoju v území sa navrhovaná zmena radí k celospoločensky prospešným, pričom výsledná záťaž na prostredie je prijateľná a zachováva jeho kvality v lokálnom i širšom meradle.

Navrhovaná zmena nie je v rozpore s právnymi predpismi Slovenskej republiky. Aby nedošlo do konfliktu s inými legálnymi čiastkovými záujmami je nevyhnutné jej usmernenie a limitovanie povoľovacími procesmi. Dodržiavanie súladu s právnymi predpismi vyžaduje kontrolu a dohľad nad prevádzkou navrhovanej činnosti s podmienkami stanovenými v povoľovacom procese a s dotknutými právnymi predpismi.

Vplyvy navrhovanej zmeny na jednotlivé zložky životného prostredia sú opísané v predchádzajúcich kapitolách, pričom ich významnosť sa znižuje so zvyšujúcou sa vzdialenosťou od hodnotenej činnosti. Z hľadiska komplexného posúdenia očakávaných vplyvov môžeme zhodnotiť, že vo väčšine sledovaných ukazovateľov je zmena navrhovanej činnosti hodnotená ako bez vplyvu, v prípade vplyvu na obyvateľstvo a jeho socioekonomické aktivity ako pozitívna.

PREDPOKLADANÉ VPLYVY PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

Posudzovaná činnosť nebude mať nepriaznivý vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice a nenapĺňa podmienky § 40 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a kritériá uvedené v prílohe č. 13. a č. 14. predmetného zákona.

V. VŠEOBECNE ZROZUMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Navrhovaná zmena „Zvýšenie výrobnéj kapacity Kia Motors Slovakia s.r.o.“ predstavuje navýšenie ročnej produkcie automobilov vo výrobnom závode Kia Motors Slovakia s.r.o. zo súčasných 300.000 ks/rok na plánovaných 400.000 ks/rok prostredníctvom navýšenia pracovného fondu. Aktuálny stav je 3 853 zamestnancov pracujúcich na 3 zmeny. Po zrealizovaní navrhovanej zmeny stúpne počet zamestnancov o cca 640 pričom sa počíta s prevádzkou na 4 zmeny, 300 dní ročne. Zrealizovaním navrhovanej zmeny nedôjde k žiadnym zmenám technológie výroby a bude sa vykonávať na existujúcich výrobných linkách v existujúcich halách závodu Kia Motors Slovakia s.r.o.. Nedôjde ani k žiadnym stavebným úpravám areálu závodu, jeho infraštruktúry a ani jeho okolia.

Pre posúdenie antropogénnej záťaže v prípade realizácie navrhovanej zmeny činnosti je podstatné, že ide o zvýšenie výrobnéj kapacity KMS v rámci plôch existujúceho areálu v priemyselnej zóne vo vlastníctve investora. Súčasné využívanie krajiny v širšom meradle sa tým nezmení. V súčasnosti teda v tomto priestore prevládajú technické antropogénne štruktúry (zastavané plochy, industriálne objekty, dopravné línie) a v širšom okolí aj objekty určené na bývanie. Primárne funkcie krajiny tvoria ľudské aktivity. Navrhovaná zmena činnosti nevytvára nové urbánne prvky v dotknutom území. Ťažisko zásahov a dopadov činnosti sa sústreďuje v priestore, ktorý už má takmer výlučne antropogénny industriálny charakter. Priame dopady na okolité prostredie sa prejavujú v zanedbateľnom rozsahu. Nepredpokladá sa ani prekročenie únosnosti územia vo vzťahu k zraniteľnosti prírodných štruktúr kumuláciou a vzájomným pôsobením jednotlivých vplyvov s navýšením existujúcej záťaže v hodnotenom území.

Z hľadiska komplexného posúdenia očakávaných vplyvov môžeme zhodnotiť, že vo väčšine sledovaných ukazovateľov je zmena navrhovanej činnosti hodnotená ako bez vplyvu, v prípade vplyvu na obyvateľstvo a jeho socioekonomické aktivity ako pozitívna.

V súčasnosti predstavuje riešené územie urbanizovaný industriálny priestor s určitým rozsahom antropickej záťaže vyplývajúcej z funkcie výroby a dopravy. Zaťaženie územia vplyvom realizácie navrhovanej zmeny sa nezvýši. Predpokladané vplyvy budú mať len lokálny charakter. Vznik nových preťažených lokalít v dôsledku realizácie navrhovanej zmeny je vzhľadom na súčasnú povahu daného priestoru vylúčený.

Navrhovaná zmena nie je v rozpore s právnymi predpismi Slovenskej republiky. Aby nedošlo do konfliktu s inými legálnymi čiastkovými záujmami je nevyhnutné jej usmernenie a limitovanie povoľovacími procesmi. Dodržiavanie súladu s právnymi predpismi vyžaduje kontrolu a dohľad nad prevádzkou s podmienkami stanovenými v povoľovacom procese a s dotknutými právnymi predpismi.

VI. PRÍLOHY

1. INFORMÁCIA, ČI NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ BOLA POSUDZOVANÁ PODĽA ZÁKONA; V PRÍPADE, AK ÁNO, UVEDIE SA ČÍSLO A DÁTUM ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA, PRÍP. JEHO KÓPIA

Navrhovaná činnosť bola posudzovaná na Ministerstve životného prostredia SR v rámci povinného hodnotenia, ktorého Záverečné stanovisko odporučilo realizáciu navrhovanej činnosti. Záverečné stanovisko bolo vydané dňa 30.08.2004 pod číslom 2402/04 - 1. 6.

Zároveň navrhovateľ listom zo dňa 22.04.2013 požiadal Ministerstve životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, odbor environmentálneho posudzovania o stanovisko k plánovanému zvýšeniu kapacity výroby Kia Motors Slovakia s.r.o. z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Z pohľadu zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov patrí navrhovaná činnosť podľa prílohy č. 8 zákona do odvetvia č. 6 Strojársky a elektrotechnický priemysel, položka č. 1 Výroba a montáž motorových vozidiel a výroba motorov motorových vozidiel, kde je určené zisťovacie konanie (časť B) bez limitu.

Pracovník Ministerstva životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, odbor environmentálneho posudzovania Ing. M. Luciak na základe uvedenej žiadosti vydal dňa 21.05.2013 stanovisko č. 5381/2013-3.4/ml v ktorom navrhovateľa upovedomil, že je v tomto prípade povinný doručiť Oznámenie o zmene činnosti podľa §18 ods. 5 v písomnej forme a na elektronickom nosiči dát príslušnému orgánu pred začatím konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. MAPY ŠIRŠÍCH VZŤAHOV S OZNAČENÍM UMIESTNENIA ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI V DANEJ OBCI A VO VZŤAHU K OKOLITEJ ZÁSTAVBE

Príloha1

3. VÝPIS Z KATASTRA NEHNUTEĽNOSTÍ

Príloha 2: LV 4191, LV 1483, LV 1057 a LV 1174

4. VYJADRENIE DOTKNUTÉHO ŠTÁTNEHO ORGÁNU OCHRANY PRÍRODY A KRAJINY

Navrhovaná činnosť ako ani jej zmena sa netýka chráneného územia podľa osobitných predpisov a ani na takéto územie nebude mať žiadny vplyv.

5. STANOVISKO PRÍSLUŠNÉHO ORGÁNU ÚZEMNÉHO PLÁNOVANIA, ČI ZMENA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI JE V SÚLADE S PLATNÝMI ÚZEMNOPLÁNOVACÍMI DOKUMENTÁCIAMI PLATNÝMI PRE DANÉ ÚZEMIE

Zmena navrhovanej činnosti bude realizovaná v existujúcej priemyselnej zóne na pozemkoch vo vlastníctve navrhovateľa a nevyžaduje si zmenu alebo doplnenie príslušnej územnoplánovacej dokumentácie.

6. DOKUMENTÁCIA K ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vzhľadom na stupeň projektovej dokumentácie slúžili ako podklad k vypracovaniu predmetného Oznámenia informácie poskytnuté navrhovateľom vo forme stručného opisu investičného zámeru, havarijných plánov, prevádzkových poriadkov, výročných správ a čiastkových výstupov spracovaných pre tento projekt oddelením BOZP a životné prostredie Kia Motors Slovakia s.r.o..

Z pohľadu hodnotenia vplyvu navrhovanej zmeny činnosti na ovzdušie dotknutého územia bola spracovaná Rozptylová štúdia „Navýšenie ročnej produkcie automobilov“ odborne spôsobilou osobou RNDr. Jurajom Brozmanom (Príloha 3).

Z pohľadu hodnotenia vplyvu navrhovanej zmeny činnosti na hlukové pomery dotknutého územia bola spracovaná Hluková štúdia „Zvýšenie výrobní kapacity Kia Motors Slovakia s.r.o.“ Klubom ZPS vo vibroakustike, s.r.o. (Príloha 4).

VII. DÁTUM SPRACOVANIA

Bratislava, jún 2013

VIII. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA A PODPIS SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA



EKOCONSULT – enviro, a. s.

Miletičova 23
821 09 Bratislava

Koordinátor:

RNDr. Vladimír Žúbor
Miletičova 23
821 09 Bratislava
zubor@ekoconsult.sk

Spoluriešitelia:

RNDr. Ľuboš Haltmar
Mgr. Peter Joniak, PhD.

.....
RNDr. Vladimír Žúbor
za spracovateľa zámeru

IX. PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

.....
Ing. Peter Makovický, PhD.
za navrhovateľa zámeru