

# KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PARKOVACÍCH STÁNÍ V OSTRAVĚ-PORUBĚ

## Oznámení

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů  
(dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.)



Zpracovatel oznámení : Ing.Jarmila Paciorková  
číslo osvědčení 15251/3988/OEP/92

Selská 43, 736 01 Havířov  
Tel/fax 596818570, 602749482

Spolupracovali:

ARPIK OSTRAVA s.r.o., 28. října 1511/ 93, Ostrava-Moravská Ostrava,  
Ing.Petr Fiedler, Háj ve Slezsku  
TESO Ostrava, spol.s r.o.

Ostrava, březen 2007

<i>Obsah:</i>	<i>Strana:</i>
<b>A. Údaje o oznamovateli</b>	6
<b>B. Údaje o záměru</b>	6
<b>I. Základní údaje</b>	6
1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1	6
2. Kapacita (rozsah) záměru	6
3. Umístění záměru	7
4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)	7
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí	10
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	12
7. Výčet dotčených územně samosprávných celků	17
8. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu	17
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	17
<b>II. Údaje o vstupech</b>	18
1. Zábor půdy	18
2. Odběr a spotřeba vody	21
3. Surovinové a energetické zdroje	21
4. Nároky na dopravu a jinou infrastrukturu	22
<b>III. Údaje o výstupech</b>	25
1. Množství a druh emisí do ovzduší	25
2. Odpadní vody	31
3. Kategorizace odpadů	33
4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	34
5. Hluk	35
<b>C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území</b>	43
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	43
1.1 Dosavadní využívání území a priority a jeho trvale udržitelného využívání	43
1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů	44
1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností	44
- na územní systémy ekologické stability	
- na zvláště chráněná území	
- na území přírodních parků	

- na významné krajinné prvky	
- na území historického, kulturního nebo archeologického významu	
- na území hustě zalidněná	
- na územní zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)	
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	47
2.1 Vlivy na obyvatelstvo	47
2.2 Ovzduší a klima	48
2.3 Voda	49
2.4 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje	49
2.5 Flóra, fauna a ekosystémy	51
2.6 Krajina, krajinný ráz	52
2.7 Hmotný majetek a kulturní památky	56
2.8 Hodnocení	56
<b>D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí</b>	<b>57</b>
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	57
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	58
3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice	58
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	58
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů	59
<b>E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)</b>	<b>59</b>
<b>F. Doplnující údaje</b>	<b>60</b>
1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení	60
2. Další podstatné informace oznamovatele	60
<b>G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru</b>	<b>60</b>
<b>H. Příloha</b>	<b>63</b>
Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací	

**Část F. uvedena v příloze**

## Úvod

Pro stavbu "Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě", která je v současnosti projekčně připravována ve stupni dokumentace pro územní řízení, je zpracováno oznámení dle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 spadá předkládaný záměr do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) - bodu bod Skladové a obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích míst v součtu pro celou stavbu.

Připravuje se stavba tří parkovacích domů - parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou 216 stání, parkovací dům „B“ lokalita Opavská 126 stání a parkovací dům „C“ lokalita Španielova 34 stání.

## A. Údaje o oznamovateli

<b>Investor</b>	Statutární město Ostrava Městský obvod Poruba
Statutární zástupce Sídlo	Miroslav Novák, starosta Klimkovická 28/55, 70856 Ostrava-Poruba, Tel.: 59 9480111
<b>Oznamovatel</b> Sídlo IČ DIČ	CITY INVEST OSTRAVA , spol. s r.o. Tvorkovských 2016/17 , 709 79 Ostrava-Mariánské Hory 46509734 CZ 46509734 tel.596625494 fax.596625296 email: cio@cityinvestostrava.cz
<b>Projektant</b> Sídlo IČ DIČ Vedoucí projektant:	ARPIK OSTRAVA s.r.o., 28. října 1511/ 93, Ostrava-Moravská Ostrava 47667419 CZ 47667419 Ing.arch.Havel

## B. Údaje o záměru

### I. Základní údaje

#### 1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č.1

Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě

Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 spadá předkládaný záměr do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení):

bodů 10.6 Skladové a obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích míst v součtu pro celou stavbu

#### 2. Kapacita (rozsah) záměru

parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou 216 stání  
parkovací dům „B“ lokalita Opavská 126 stání  
parkovací dům „C“ lokalita Španielova 34 stání

#### 3. Umístění záměru

kraj Moravskoslezský  
Statutární město Ostrava, Městský obvod Ostrava - Poruba  
Katastrální území Poruba  
Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou p.č.2801/1  
Parkovací dům „B“ lokalita Opavská p.č. 1324/3, 1324/1

#### 4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry (realizovanými, připravovanými, uvažovanými)

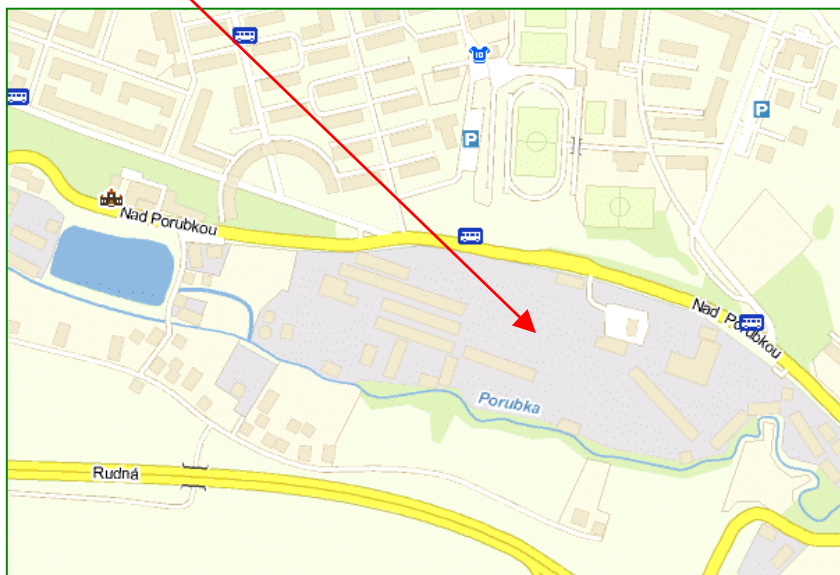
Komplexní řešení parkovacího stání na sídlišti v Ostravě - Porubě představuje umístění tří parkovacích objektů ve vybraných lokalitách na území městského obvodu Poruba. Jedná se o území s výrazným nedostatkem garáží a parkovacích ploch.

**Parkovací objekt „A“** – objekt kruhového půdorysu s obslužným přízemím a se šesti podlažími se systémem automatického ukládání vozů na stanoviště umístěná na čtyřech soustředných, otáčecích, kruhových plošinách, s kapacitou 216 vozů je navržen v lokalitě Nad Porubkou na parcele 2801/1.

Plocha určená pro jeho výstavbu je na dosud nezastavěném území průmyslové zóny, určeném pro výstavbu lehkého průmyslu a skladů, při její nově vybudované, vnitřní obslužné komunikaci v prostoru vjezdu do této zóny.

Území je rovinné, v rámci úprav celé zóny byly již provedeny demolice všech původních objektů a odstraněna vzrostlá zeleň. V celém území jsou provedeny hrubé terénní úpravy, na staveništi není v současnosti ornice ani podornice. Kromě nově vybudované komunikace napojené ve dvou místech na ulici Nad Porubkou, vedoucí podélně přes celé území průmyslové zóny, je realizována podél této komunikace i dešťová kanalizace. Jižně od staveniště je kanalizace splašková D200, ostatní inženýrské sítě pro připojení jsou podél ulice Nad Porubkou.

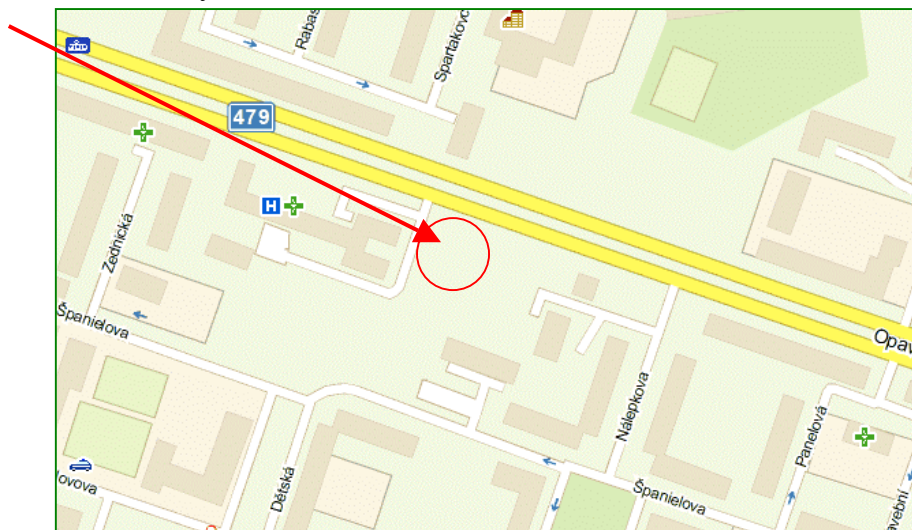
Místo situování stavby



**Parkovací objekt „B“** – je rovněž objekt kruhového půdorysu s obslužným přízemím a se šesti podlažími se shodným způsobem parkování jako objekt „A“. Má jen tři soustředné kruhové plošiny a kapacitu 126 vozů. Objekt je situován v zastavěné části, na volné ploše u

budovy „Mephacentrum“ (dříve Poliklinika) u ulice Opavská, na parcelách 1324/1,2. Území je rovinné, plocha je zatravněná s několika vzrostlými stromy. Staveništěm prochází primerní teplovod, kabely NN a kanalizační sběrač  $\varnothing$  1600 mm. Vodovod je veden v ulici Opavská. Staveniště zasahuje do ochranného pásma tramvajové trati.

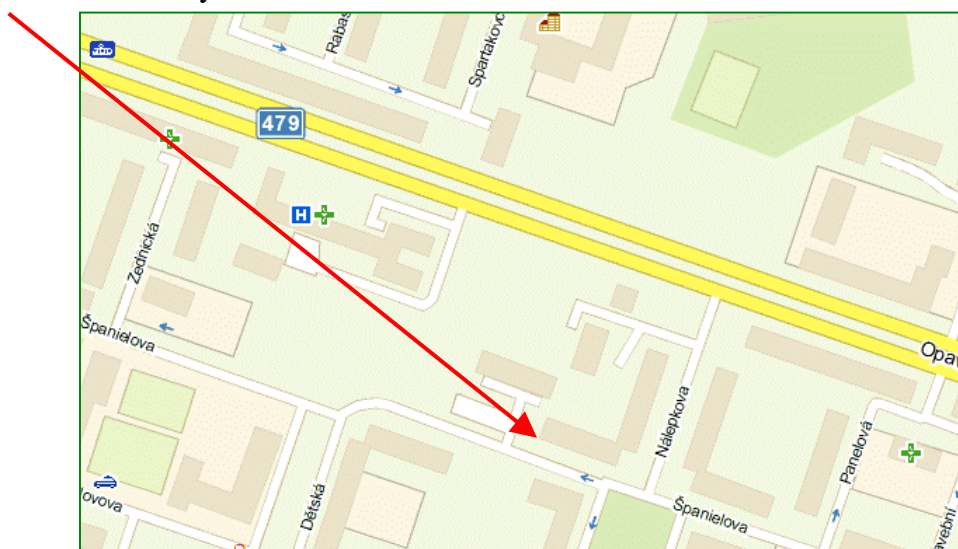
Místo situování stavby



**Parkovací objekt „C“** – objekt obdélníkového půdorysu přistavěný ke štítu bytového domu na ulici Španielova, bude sestaven ze dvou parkovacích modulů s vjezdem do automatického zakládacího zařízení v přízemí, s devíti nadzemními podlažními o celkové kapacitě 34 vozů, na parcelách 1324/1, 1137. Staveniště je v lokalitě se soustředěnou zástavbou řadovými obytnými domy. Terén v místě, kde je umístění parkovacího objektu navrženo, je svažité o sklonu až 7 %. Stavba parkovacího domu u štítu bytového domu bude vyžadovat přeložky inženýrských sítí a rozšíření komunikace.

Inženýrské sítě pro připojení objektu jsou v bezprostřední blízkosti při ulici Španielova

Místo situování stavby



## **5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Cílem záměru „Komplexní řešení parkovacího stání na sídlišti v Ostravě-Porubě“ je zajištění dostatečného počtu parkovacích míst s důrazem na bezpečné parkování bez nebezpečí odcizení, poškození či vykradení automobilu především pro obyvatele na sídlišti v rámci městského obvodu Poruba.

Tento záměr sleduje zvýšení atraktivity bydlení s dostatečnou kapacitou míst pro parkování vozidel na sídlišti a přispěje i k zlepšení životního prostředí v těchto lokalitách snížením hluchnosti a omezení výfukových zplodin od pojíždění automobilů při marném hledání parkovacích míst.

Parkování je navrženo ve třech nadzemních objektech o sedmi a osmi nadzemních podlažích s plně automatickým ukládáním vozidel. Celková kapacita parkovacích míst je 376 osobních automobilů. V jednotlivých parkovacích objektech je navrženo v objektu „A“ 216 vozů, v objektu „B“ 126 vozů a v objektu „C“ 34 vozidel.

Všechny tři parkovací objekty jsou určeny pro dlouhodobé odstavení vozidel obyvatel přilehlých obytných okrsků, nevylučuje se ani parkování krátkodobé.

Na území stavby nejsou žádné kulturní, architektonické a historické památky ani geologická naleziště.

Výběr pozemků pro všechny parkovací domy vycházel z naléhavé potřeby zajištění možnosti odstavení vozidel obyvatel v obytných obvodech s nedostatkem parkovacích míst. Byla vybrána staveniště na dosud volných plochách s vhodným příjezdem a přístupem a v přijatelných docházkových vzdálenostech.

Výstavba objektů pro garážování a parkování je ve všech vybraných lokalitách v souladu s Územním plánem.

### *Varianty*

Záměr je předkládán ve třech lokalitách s ohledem na okolní plochy a možnost umístění stavby v daném prostoru.

V rámci projektové dokumentace byly podrobně zhodnoceny možnosti území a stanovena nejvýhodnější možnost umístění parkovacích domů v území.

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány varianty nulová a varianta předkládaná oznamovatelem.

### *Nulová varianta*

Varianta nulová by předpokládala nerealizaci navrhovaných parkovacích objektů. Vzhledem k typu zástavby v území, nedostatku parkovacích míst, nárůst počtu vozidel obyvatel městské části je tato varianta nemožná. Parkování ve vymezeném prostoru je nezbytné pro obyvatele zabezpečit. Prostorové možnosti pro vybudování parkovišť v daném prostoru jsou velmi omezené. Z toho důvodu je možné považovat řešení celé problematiky systémem parkovacích domů s minimálním požadavkem na zábor půdy za vhodné.

Tento stav by požadoval ponechání stávajícího nepříznivého parkování v městské části Poruba.



*Varianta předkládaná oznamovatelem*

Varianta je ekologicky přijatelná, umožňuje zabezpečení parkovacích ploch alespoň pro část obyvatelstva v řešeném území na poměrně malé ploše z hlediska prostoru.

**Parkovací objekt „A“** v lokalitě Nad Porubkou je určen především pro parkování obyvatel přilehlé bytové zástavby. Bude situován v dnes volném prostoru, určeném územním plánem pro lehký průmysl, sklady a drobnou výrobu, tedy do území se značnými nároky na parkovací plochy. Předpokládá se střídavé využití v průběhu dne pro parkování a odstavování vozidel jak obyvatel okolní bytové zástavby a zaměstnanců a návštěvníků průmyslové zóny.

Objekt byl součástí již zpracovaného oznámení pro stavbu „Administrativní centrum MFB 1,2,3“. Uvedená stavba je situována v lokalitě vymezené v území Nad Porubkou a je samostatným řešením stavby administrativního objektu Vědeckotechnického parku včetně parkovacích ploch uvedeného centra. V současné době je zájmové území pro stavbu připraveno projekčně a investičně. V lokalitě již byly provedeny práce v rámci přípravy území dle projektu „Projekt zóny lehkého průmyslu Nad Porubkou“ – komunikace včetně okružní křižovatky a přeložky inženýrských sítí.

Záměrem stavby „Administrativní centrum MFB 1,2,3“ je vybudování nového administrativního objektu s kancelářskými plochami o celkové výměře 12 000 m<sup>2</sup>. Zároveň je řešeno potřebné zázemí, komunikační koridory, parkování a kompletní napojení na inženýrské sítě. Realizace záměru má přispět k rozvoji území a pro rozvoj činnosti investora – Vědecko – technologického parku Ostrava, a.s.. Realizací Administrativního centra dojde k cca 25% naplnění kapacity zóny lehkého průmyslu.

Objekt parkování (parkhaus) byl řešen ve dvou variantách situování vlastní stavby (podélná a příčná osa). Na základě prostupnosti pro inženýrské sítě byla zvolena v rámci této části zvolena varianta podélného umístění - A (původně směr podélné strany opačný - B). V rámci tohoto zjišťovacího řízení bylo uvedeno, že o konečném řešení objektu parkování (parkhausu) bude rozhodnuto v době projektování tohoto objektu.

Vzhledem k tomu, že objekt parkhausu je zařazen v komplexní stavbě „Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě“ ve tvaru kruhového parkovacího objektu, je zařazen v rámci této stavby komplexně do zjišťovacího řízení a podmínky a zjištěné údaje v rámci zjišťovacího řízení „Administrativní centrum MFB 1,2,3“ jsou uvedeny v tomto oznámení.

**Parkovací objekt „B“** v lokalitě Opavská je určen pro parkování obyvatel přilehlé bytové zástavby. Staveniště je na volné ploše při budově „Mephacentrum“ (dříve poliklinika) u ulice Opavská, na parcelách 1324/1 a 1324/3. Území je rovinné, plocha je zatravněná s několika vzrostlými stromy. Parkovací objekt je situován při vjezdu k Mephacentru s jednosměrným odbočením a výjezdem z ulice Opavské. Na vlastní ploše je jednosměrný průjezd parkovacím systémem.

**Parkovací objekt „C“** v lokalitě Španielova je navržen objekt obdélníkového půdorysu přistavěný ke štítu bytového domu na ulici Španielova, na p.č. 1324/1. Je dle projektu sestaven ze dvou parkovacích modulů s vjezdem do automatického zakládacího zařízení v přízemí, s devíti nadzemními podlažními o celkové kapacitě 34 vozů. Staveniště je situováno v lokalitě soustředěné zástavbě řadovými obytnými domy.

Navrhovaná varianta předkládaná oznamovatelem je přijatelná a znamená řešení nepříznivých parkovacích charakteristik v předmětném území.

## 6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Parkovací objekt kruhového půdorysu je plně automatizovaný karuselový skladový ukladač a je koncipován jako ocelová konstrukce ve tvaru pravidelného 12-ti bokého hranolu. Technické zařízení zakladače tvoří zároveň nosnou konstrukci objektu se skruženým opláštěním, který tvořící válcový tvar budovy.

Výškově je stavba členěna na přízemí a na druhé až šesté podlaží pro uložení parkujících vozidel. Sedmé ustupující podlaží je technickým podlažím strojoven a přejezdu zdvihacího zařízení. Horní podlaží jsou přístupna vnitřním točitým schodištěm z prostoru chodby v přízemí objektu.

Přízemí je z 1/2 určeno jako manipulační plocha pro příjezdy a odjezdy vozidel k jednotlivým zvedacím zařízením, dále pro elektrovýbavu a ČOV. K technickému zázemí patří kromě místnosti dieselagregátu, místnosti rozvaděčů, strojovna sprinklerů a místnost pro obsluhu na straně příjezdu vozidel.

Zbývající prostor je využit pro vybavenost – jsou v něm navrženy prodejny. V prodejnách se předpokládá sortiment s malými nároky na skladové prostory. Prodejní prostory budou využity pro prodej sortimentu jako drobné zboží, papír, hračky, textil, obuv, sklo porcelán, trafika apod. Prodejny nejsou řešeny pro provoz vyžadující zázemí, chlazené sklady přípravny a pod jako potravinářské zboží, zeleninu ani pro žádný typ stravování, není vhodný ani sortiment zboží velkého objemu vzhledem k omezeným možnostem zásobování takovým zbožím.

Provoz obsluhy parkovacího zařízení je oddělený od provozu prodejní části parkovacího domu. Pro zaměstnance obchodů i pro obsluhu parkovacího objektu je řešeno samostatné sociální zařízení – záchody s umyvadlem v předsínce, u prodejní části zvlášť pro muže a pro ženy, WC žen je rozměry a vybavením upraveno současně jako WC pro imobilní osoby.

V parkovacím objektu v lokalitě pro 216 vozů Nad Porubkou bude zaměstnáno 9 zaměstnanců v obchodech a 3 zaměstnanci jako obsluha karuselového zakladače.

V kruhovém parkovacím objektu v lokalitě Opavská bude zaměstnáno 6 zaměstnanců v obchodech a 3 zaměstnanci jako obsluha karuselového zakladače.

U čtvercových parkovacích modulů parkovacích domů v lokalitě Španielova se uvažuje se samoobslužným provozem a pouze s občasným docházením údržby technologie.

Celý parkovací systém je provedený jako ocelová konstrukce na níž je osazen plně automatický systém pro ukládání automobilů. Obě část (ocelový nosný skelet a konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel) spolu konstrukčně těsně souvisí. Nosný skelet z ocelobetonu vytváří o těleso válcovitého tvaru o šesti podlažích sestavenými z nezávisle otočných prstenců, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování.

Nosná ocelová konstrukce je projektem navržena podle příslušných norem pro statické výpočty ocelových konstrukcí a optimalizována metodou konečných prvků. Sestává z ocelových ekonomických profilů, které jsou spojeny šrouby. Součástí ocelové konstrukce jsou pojezdové koleje z uzavřeného profilu a konzoly pro uchycení pohonů. Na ocelovou konstrukci jsou uchyceny vodící tyče zvedacího zařízení. Součástí ocelové konstrukce je středový tubus, kde je umístěno schodiště s výstupy do jednotlivých podlaží.

Přízemí, v němž je řídicí centrum parkovacího objektu prostory obsluhy a jeho technické vybavení - dieselagregát rozvodna, strojovna hasícího systému a prostory pro obchody a

služby s vlastním zázemím, je vestavěno do ocelového skeletu parkovacího objektu jako vyzdívané s betonovým, požárně odolným, zatepleným stropem

Opláštění všech podlaží, kromě obslužného přízemí, je kovovým pláštěm, architektonicky pojednaným. Čelní část fasády v místě výtahů je na celou výšku vč.strojovny v šestimetrovém pruhu prosklena.

Ustupující přízemí objektu, ve kterém je umístěna obsluha a technické zázemí parkovacího objektu je obloženo keramickým obkladem.

Záměr bude zahrnovat následující stavební objekty:

SO 1 – Příprava území (lokalita Opavská, Španielova)

SO 2 – Vlastní parkovací objekty

2.1 – parkovací dům „A“ 216 stání Nad Porubkou

2.2 – parkovací dům „B“ 126 stání Opavská

2.3 – parkovací dům „C“ 34 stání Španielova

SO 3 – Přípojky VN

SO 4 – Přípojky vodovodu

SO 5 – Přípojky kanalizace

SO 6 – Komunikace vozidlové a pěší

SO 7 – Veřejné osvětlení

SO 8 - Vegetační úpravy

#### PROVOZNÍ SOUBORY

PS 1 – Náhradní zdroje - dieselagregáty

PS 2 – Karuselový zakladač 4kruhový - 1+6NP

PS 3 – Karuselový zakladač 3kruhový - 1+6NP

PS 4 – dvoustranný zakladač 2x - 9 NP

PS 5 - Sprinklery s nádrží 2x

PS 5 - Sprinklery suché

Výše uvedené objekty charakterizují řešenou stavbu s vymezením možného rozsahu řešené problematiky.

**Parkovací objekt „A“ v lokalitě Nad Porubkou** má tvar válce s ustupujícím přízemím, rovnou střešou nad níž vystupuje strojovna výtahů. Zastavěná plocha je kruhová o průměru max. 34 m, celková plocha pozemku je dána rozměry 47x70 m. Výška systému je 18,7m. Garážovací systém koncipovaný v těchto rozměrech umožňuje uložit 216 osobních automobilů.

Parkovací objekt kruhového půdorysu je plně automatizovaný karuselový skladový ukladač a je koncipován jako ocelová konstrukce ve tvaru pravidelného 12-ti bokého hranolu. Technické zařízení zakladače tvoří zároveň nosnou konstrukci objektu se skruženým opláštěním, který tvořící válcový tvar budovy.

Výškově je stavba členěna na přízemí a na druhé až šesté podlaží pro uložení parkujících vozidel. Sedmé ustupující podlaží je technickým podlažím strojoven a přejezdu zdvihacího zařízení. Horní podlaží jsou přístupna vnitřním točitým schodištěm z prostoru chodby v přízemí objektu.

Přízemí je z poloviny určeno jako manipulační plocha pro příjezdy a odjezdy vozidel k jednotlivým zvedacím zařízením, dále pro elektrovýbavu a ČOV. K technickému zázemí

patří kromě místnosti dieselagregátu, místnosti rozvaděčů, strojovna sprinklerů a místnost pro obsluhu na straně příjezdu vozidel.

Zbývající prostor je využit pro vybavenost – jsou v něm navrženy prodejny. V prodejnách se předpokládá sortiment s malými nároky na skladové prostory. Prodejní prostory budou využity pro prodej sortimentu jako drobné zboží, papír, hračky, textil, obuv, sklo porcelán, trafika apod. Prodejny nejsou řešeny pro provoz vyžadující zázemí, chlazené sklady přípravný a pod jako potravinářské zboží, zeleninu ani pro žádný typ stravování, není vhodný ani sortiment zboží velkého objemu vzhledem k omezeným možnostem zásobování takovým zbožím.

Provoz obsluhy parkovacího zařízení bude oddělen od provozu prodejní části parkovacího domu. Pro zaměstnance obchodů i pro obsluhu parkovacího objektu je řešeno samostatné sociální zařízení – záchody s umyvadlem v předsínce, u prodejní části zvlášť pro muže a pro ženy, WC žen je rozměry a vybavením upraveno současně jako WC pro imobilní osoby.

Založení stavby kruhových objektů je navrženo hlubinné na betonových pasech na pilotách. Celé založení stavby je koncipováno na betonové ploše v úrovni nula. Pouze pod zvedacími zařízeními je snížení pro dolní přejezd výtahových rámu se dnem jímky v hloubce 1,75 m.

Celý parkovací systém bude proveden jako ocelová konstrukce na níž je osazen plně automatický systém pro ukládání automobilů. Obě části - ocelový nosný skelet a konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel - spolu konstrukčně těsně souvisí. Nosný skelet z ocelobetonu vytváří o těleso válcovitého tvaru o šesti podlažích sestavenými z nezávisle otočných prstenců, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování.

Nosná ocelová konstrukce je navržena podle příslušných norem pro statické výpočty ocelových konstrukcí a optimalizována metodou konečných prvků. Sestává z ocelových ekonomických profilů, které jsou spojeny šrouby. Součástí ocelové konstrukce jsou pojezdové koleje z uzavřeného profilu a konzoly pro uchycení pohonů. Na ocelovou konstrukci jsou uchyceny vodící tyče zvedacího zařízení. Součástí ocelové konstrukce je středový tubus, kde je umístěno schodiště s výstupy do jednotlivých podlaží.

Přízemí, v němž je řídicí centrum parkovacího objektu prostory obsluhy a jeho technické vybavení - dieselagregát rozvodna, strojovna hasícího systému a prostory pro obchody a služby s vlastním zázemím, je vestavěno do ocelového skeletu parkovacího objektu jako vyzdívané s betonovým, požárně odolným, zatepleným stropem

Členění fasády a její barevné pojednání je zdokumentováno ve výkresové části projektu.

Okolí objektu bude ozeleněno, volné plochy budou zatravněny a bude vysazena keřová a vzrostlá zeleň.

Místo pro umístění parkovacího objektu „A“

Přístupová komunikace již zbudována



**Obvodový plášť**

Opláštění všech podlaží, kromě obslužného přízemí, je kovovým pláštěm, architektonicky pojednaným. Čelní část fasády v místě výtahů je na celou výšku vč.strojovny v šestimetrovém pruhu prosklena.

Ustupující přízemí objektu, ve kterém je umístěna obsluha a technické zázemí parkovacího objektu je obloženo keramickým obkladem.

**Parkovací objekt „B“** v lokalitě má rovněž tvar válce s ustupujícím přízemím, rovnou střechou nad níž vystupuje strojovna výtahů. Má oproti parkovacímu objektu v lokalitě Nad Porubkou průměr válce jen 26,5 m, a pouze 3 soustředné kruhy pro ukládání vozidel. Plocha pozemku je dána rozměry 35x67 m. Výška systému je 18,7m. Garážovací systém koncipovaný v těchto rozměrech umožňuje uložit 126 osobních automobilů.

V rámci přípravy území bude nutno odstranit zeleň na ploše staveniště. Volné plochy mimo zastavěné plochy a komunikace vozidlové a pěší budou zpětně zatravněny budou osazeny keři a stromy a vykácená zeleň bude nahrazena náhradní výsadbou v území.

Místo pro umístění parkovacího objektu „B“



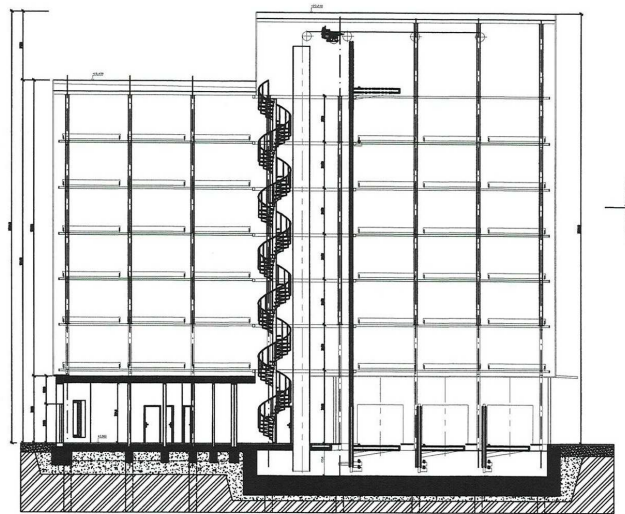
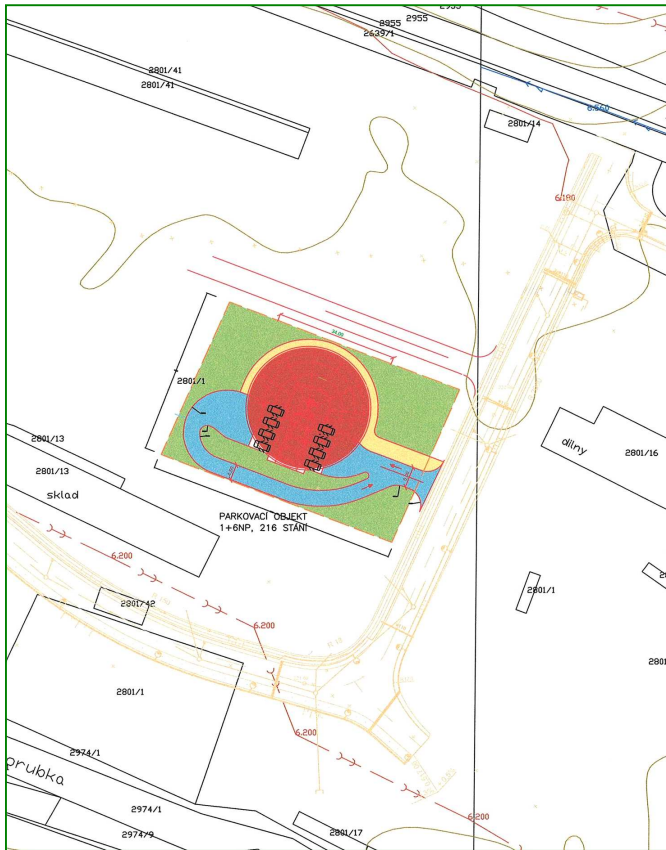
**Parkovací objekt „C“** v lokalitě Španielova je objekt obdélníkového půdorysu přistavěný ke štítu bytového domu na ulici, je sestaven ze dvou parkovacích modulů s vjezdem do automatického zakládacího zařízení v přízemí, s devíti nadzemními podlažními o celkové kapacitě 34 vozů. Staveniště je v lokalitě soustředěné zástavby řadovými obytnými domy. Terén v místě, kde je parkovací objekt umístěn je svažité o sklonu až 7%. Stavba parkovacího domu při štítu bytového přesahuje šířku štítu a tvoří s bytovou sekcí velké písmeno T.

Objekt má v přízemí pouze vjezd, vedle vjezdu prostor pro řídicí jednotku, ostatní prostor je využit pro uložení vozidel.

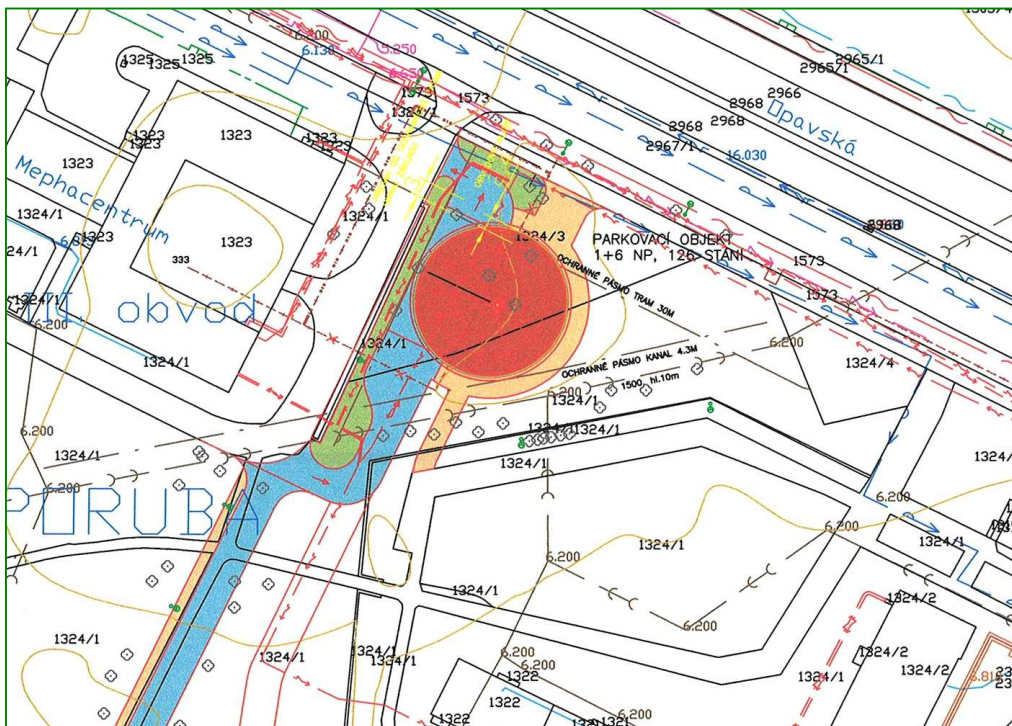
Místo pro umístění parkovacího objektu „C“



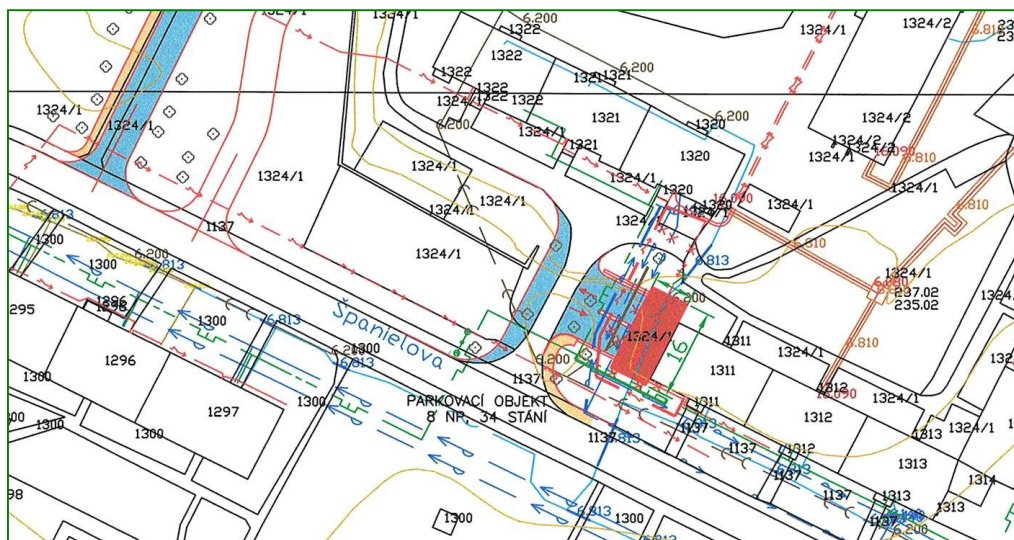
Parkovací objekt „A“



Parkovací objekt „B“



### Parkovací objekt „C“



#### Technologické a provozní řešení

U kruhových parkovacích objektů (lokalita Nad Porubkou a lokalita Opavská) jsou, kromě svislých a vodorovných nosných prvků, součástí ocelové konstrukce i pojezdové koleje z uzavřeného profilu a konzoly pro uchycení pohonů. Na ocelovou konstrukci jsou uchyceny vodící tyče zvedacího zařízení. Součástí ocelové konstrukce je středový tubus, kde je umístěno schodiště s výstupy do jednotlivých podlaží. Dále jsou tímto tubusem vedeny svody dešťové vody a rozvody elektrické energie.

Otočné části jsou sestaveny ze svařovaných dílů – vozíky a spojovací díly. Při montáži jsou spojeny šrouby a následně svařeny pro zajištění dostatečné tuhosti. Na obvod je připevněn ozubený řemen. Na vozíky jsou volně položeny palety. Aretace polohy palet je zajištěna kolíky. Volný průjezd zvedacího zařízení s paletou umožňují dva poloviční vozíky. Po uložení palety na volné místo se otoč musí nastavit do výchozí polohy, kdy umožňuje průjezd zvedacího zařízení. Tyto činnosti zajišťuje programové vybavení řídicího systému.

V horních podlažích jsou pro skladování umístěny čtyři respektive tři otočné plošiny se zvedacími zařízeními. I. Otočná plošina má 15 skladovacích míst, II. otočná plošina má 11 skladovacích míst, III. otočná plošina má 7 skladovacích míst a IV. otočná plošina má 3 skladovací místa. Celkem na podlaží je u parkovacího domu se čtyřmi mezikružími 36 parkovacích míst u domu se třemi mezikružími 21 míst.

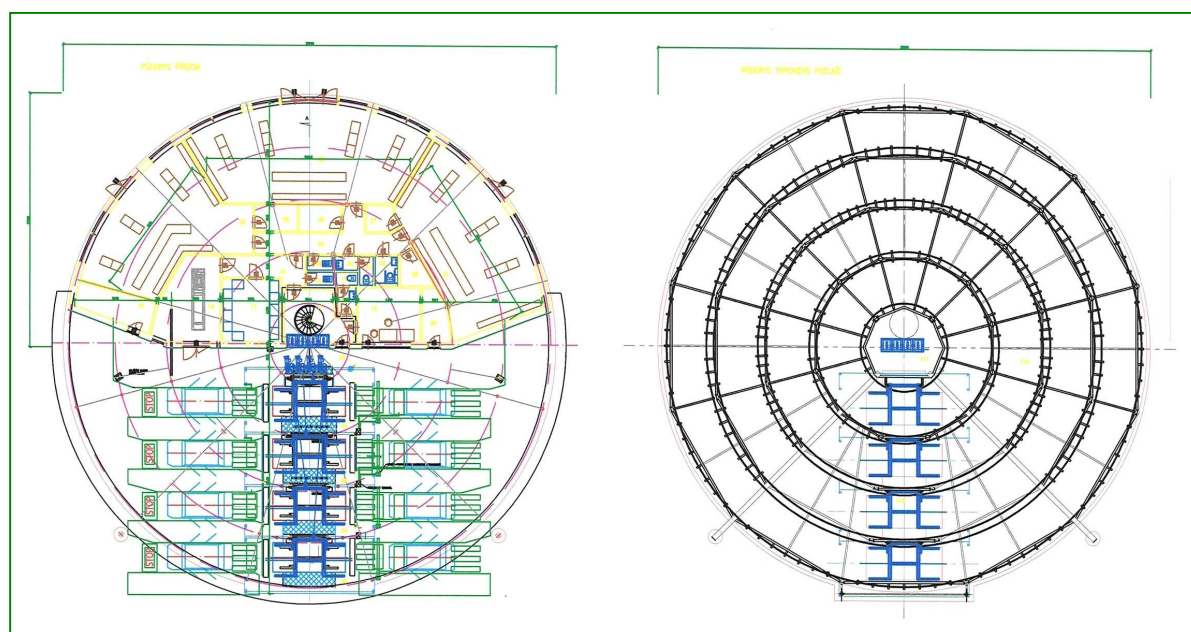
Zvedací zařízení je koncipováno jako mechanické na principu vrátku. Příkon motorů je 4 x 26,5 kW respektive 3 x 26,5 kW. V pohybu mohou být všechna zvedací zařízení současně. Řídicí systém zvedacího zařízení je samostatný, propojený s řídicím systémem celého parkovacího zařízení. Pohonná jednotka je umístěna nad posledním patrem. Celé zvedací zařízení je konstruováno s bezpečnostními prvky.

Řízení celého skladovacího zařízení je provedeno programovatelným automatem PLC a tento je připojen k PC. Vizualizace na PC umožní snadnou kontrolu právě prováděné akce, případně kontrolu a ovlivnění stavu celého zařízení ze stanoviště obsluhy. Řízení vjezdu a výjezdu je řešeno pomocí parkovacích stojanů a mechanických závor. Všechny stojany a závory spolu komunikují on-line a jsou připojeny do PC. V PC se kontroluje a řídí stav jednotlivých stojanů a je umožněno ukládat informace o vjezdech a výjezdech, správa karet,

kontrola časů, pokladna apod. Pro případ poruchy PC je systém zálohován pomocným terminálem.

Parametry stavby parkovacího objektu při 4mezikružích a 6ti skladovacích podlažích:

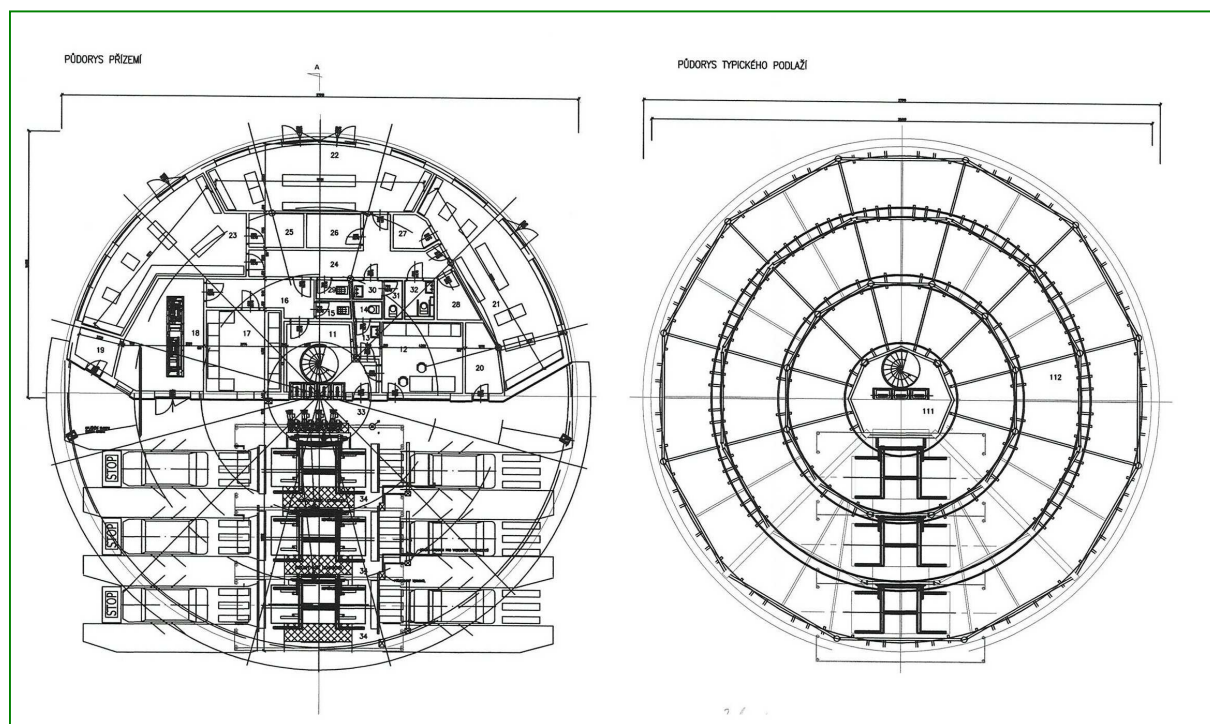
Max. průměr	36 m
Max. výška při šesti parkovacích podlažích	18,7 m
Výška přízemí	3,6 m
Výška 2. až 7. podlaží	2,6 m
Výška 8. podlaží	3,2 m
Světlá výška skladového podlaží	1,9 m
Rozměr sklad. místa	5,3 x 2,2 m
Max skladovatelná hmotnost	2200 kg/místo
Počet parkovacích míst	216
Rychlost výtahu	0,5 m/s
Rychlost otáčení otočných plošin	min.1,3 m/s
Průměrná doba odbavení jednoho automobilu	2,5 min
Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW





Parametry stavby parkovacího objektu při 3mezikružích a 6ti skladovacích podlažích:

Max. průměr	26,5 m
Max. výška při šesti parkovacích podlažích	18,7 m
Výška přízemí	3,6 m
Výška 2. až 7. podlaží	2,6 m
Výška 8. podlaží	3,2 m
Světlá výška skladového podlaží	1,9 m
Rozměr sklad. místa	5,3 x 2,2 m
Max skladovatelná hmotnost	2200 kg/místo
Počet parkovacích míst	126
Rychlost výtahu	0,5 m/s
Rychlost otáčení otočných plošin	min.1,3 m/s
Průměrná doba odbavení jednoho automobilu	2,5 min
Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW



U čtvercových parkovacích modulů parkovacích domů v lokalitě Španielova je vždy středový výtah s vjezdem a výjezdem vozidel v přízemí a jejich ukládání na úložných platech do stran v jednotlivých patrech. V přízemí je umístěna ovládací jednotka, v nejvyšším podlaží strojovna pro výtahový stroj a ukládací zařízení. Přístup obsluhy do jednotlivých podlaží je z přisazených plošin propojených žebříky.

Celé zvedací zařízení je stejně jako u karuselového parkování konstruováno s bezpečnostními prvky.

Řízení celého skladovacího zařízení je provedeno programovatelným automatem PLC a tento je připojen k PC. Vizualizace na PC umožní snadnou kontrolu právě prováděné akce, případně kontrolu a ovlivnění stavu celého zařízení ze stanoviště obsluhy. Řízení vjezdu a výjezdu je řešeno pomocí parkovacích stojanů a mechanických závor. Všechny stojany a závory spolu komunikují on-line a jsou připojeny do PC. V PC se kontroluje a řídí stav jednotlivých stojanů a je umožněno ukládat informace o vjezdech a výjezdech, správa karet, kontrola časů, pokladna apod. Pro případ poruchy PC je systém zálohován pomocným terminálem.

Parametry stavby parkovacího objektu s dvoustranným ukládáním vozidel a 9ti podlažích – sestava dvou parkovacích modulů:

Půdorysný rozměr	7x16 m
Max. výška při šesti parkovacích podlažích	12,1 m
Výška přízemí	2,7 m
Výška 2. až 8. podlaží	2,35 m
Výška 9. podlaží	5,2 m
Světlá výška skladového podlaží	2,35 m
Rozměr sklad. místa	5,3 x 2,2 m
Max skladovatelná hmotnost	2200 kg/místo
Počet parkovacích míst	34
Rychlost výtahu	0,5 m/s
Rychlost otáčení otočných plošin	min.1,3 m/s
Průměrná doba odbavení jednoho automobilu	2,5 min
Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW

Při stavbě budou dodržena ochranná pásma podzemních inženýrských sítí. Vedení NN a horkovodní kanál v lokalitě Opavská bude v úseku dotčeném stavbou přeložen. Přeložen bude i vodovod a kanalizace a NN v lokalitě Španielova.

V lokalitě Nad Porubkou nedojde k přeložkám inženýrských sítí, objekt bude na stávající síť v prostoru ulice Nad Porubkou a na kanalizační řády při nové komunikaci v porůmyslové zóně připojen přípojkami

V lokalitě Opavská bude přeloženo vedení NN a horkovodní kanál v úseku dotčeném stavbou. Objekt bude připojen přípojkami na stávající síť v území.

U objektu v lokalitě Španielova bude nutno přeložit kabel NN, vodovod a kanalizaci. Objekt bude rovněž připojen přípojkami na stávající síť v území.

## Úroveň navrhovaného technického řešení

*Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.*

*Navržený způsob realizace záměru a začlenění dopravní trasy do území je řešeno tak, aby vliv na životní prostředí byl minimalizován. Zhodnocení stavu produkce škodlivin do ovzduší je řešeno rozptylovou studií. Zpracována je hluková studie. Začlenění trasy do předmětného území je řešeno tak, aby byla realizace trasy možná z hlediska omezení vlivu trasy na krajinný ráz (uplatnění pásu zeleně, cyklistická stezka v souběhu s vedenou trasou).*

*Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržena stavba komunikace řeší přiměřeným způsobem umístění silnice III/478 jako liniové trasy s ohledem na okolní objekty, dopravní charakteristiky území, navazující dopravní trasy a inženýrské sítě vedené předmětným územím a začlenění trasy do území. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a estetických a dopravních požadavků.*

## **7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Zahájení stavby	I čtvrtletí/2008
Ukončení	2010

## **8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Kraj	Moravskoslezský
Město	Statutární město Ostrava
	Městský obvod Ostrava - Poruba

Ovlivnění jiných správních území se nepředpokládá.

## **9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Územní rozhodnutí a stavební řízení bude v kompetenci příslušného stavebního úřadu Městského obvodu Ostrava – Poruba a magistrátu města Ostrava.

## II. Údaje o vstupech

### 1. Zábor půdy

Stavba bude realizována na pozemcích v k.ú.Poruba.

Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou p.č.2801/1

Parkovací dům „B“ lokalita Opavská p.č. 1324/3, 1324/1

Parkovací dům „C“ lokalita Španielova p.č.: 1324/1

Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou p.č.2801/1

P.č.	Kultura	Výměra (m2)	Vlastník
2801/1	Ostatní plocha	105501	LV 1919 St.město Ostrava Sv.správa nem. Městský obvod Poruba

Parkovací dům „B“ lokalita Opavská p.č. 1324/3, 1324/1

Tabulka č.1

P.č.	Kultura	Výměra (m2)	Vlastník
1324/3	Ostatní plocha	1177	St.město Ostrava Sv.správa nem. Městský obvod Poruba
1324/1	Ostatní plocha	35195	LV 1919 St.město Ostrava Sv.správa nem. Městský obvod Poruba

Parkovací dům „C“ lokalita Španielova p.č.: 1324/1

P.č.	Kultura	Výměra (m2)	Vlastník
1324/1	Ostatní plocha	35195	LV 1919 St.město Ostrava Sv.správa nem. Městský obvod Poruba

Nedojde k záboru zemědělského půdního fondu.

Součástí projektu bude majetkoprávní elaborát, který podrobně řeší zábor pozemků a vymezuje skutečný rozsah pozemků dotčených stavbou (trvalý, dočasný zábor).

*Půda určená k plnění funkce lesa*

Půda určená k plnění funkce lesa nebude záměrem dotčena.

## 2. Odběr a spotřeba vody

### *Období výstavby*

Pitná voda pro sociální potřeby bude zajištěna při výstavbě obvyklým způsobem. Výše spotřeby bude relativně malá a nebude mít vliv na zásobování obyvatelstva pitnou vodou, předpoklad je maximálně cca 80 l/pracovníka/den.

Technologická voda pro přípravu směsí bude k dispozici přímo v místech výroby směsí, hotová směs bude dovážena na stavbu. Betonové směsi budou vyráběny ve stávajících betonárnách, které mají zajištěn dostatečný přísun vody. Případná potřeba vody přímo na stavbě (např. pro zkrápění komunikací v době nepříznivých klimatických podmínek) bude zajišťována v rámci zabezpečení dodávky prací dodavatelem stavebních prací. Nároky na spotřebu vody pro tyto účely budou časově omezené na dobu výstavby. Budování nových přípojek vody není nutné.

Voda pro tyto účely bude dovážena ve speciálních cisternových automobilech s čisticími nástavci, ani zde se nebude vyžadovat výstavba vodovodních přípojek.

### *Období provozu*

V období provozu je možné uvažovat se spotřebou vody pouze pro místnost obchodu a obsluhy jednotlivých parkovacích objektů.

Pro **parkovací objekt „A“** v lokalitě Nad Porubkou byla výstavba veřejného vodovodu DN 150 řešena v Projektu zóny nad Porubkou v části chodníku areálové komunikace, která bude v budoucnu zásobovat všechny objekty lehkého průmyslu v zájmové lokalitě a na ni bude napojen parkovací objekt.

Specifická potřeba vody	80 l.os <sup>-1</sup> den <sup>-1</sup>
Průměrná denní potřeba vody (9 obchod + 3 obsluha)	0,96 m <sup>3</sup> /den
Maximální hodinová potřeba vody (1,25 x 0,96)	1,2 m <sup>3</sup> /den

Projektovaný vodovod bude sloužit i pro požární účely. Potřeba vody pro springlery a jejich kapacita bude řešena v rámci PS 5 - Sprinklery s nádrží 2x.

**Parkovací objekt „B“** v lokalitě Opavská bude napojen na veřejnou kanalizační síť. Potřeba vody pro zabezpečení objektu:

Průměrná denní potřeba vody (6 obchod + 3 obsluha)	0,72 m <sup>3</sup> /den
Maximální hodinová potřeba vody (1,25 x 0,72)	0,9 m <sup>3</sup> /den

Napojení bude sloužit i pro požární účely. Potřeba vody pro springlery a jejich kapacita bude řešena v rámci PS 5 - Sprinklery s nádrží 2x.

Parkovací objekt „C“ v lokalitě Španielova bude napojen na veřejnou kanalizační síť. Vzhledem k tomu, že se předpokládá samoobslužný provoz, není potřeba vody vyčíslena. Napojení bude sloužit i pro požární účely. Potřeba vody pro springlery a jejich kapacita bude řešena v rámci PS 5 - Sprinklery s nádrží 2x.

### 3. Surovinové a energetické zdroje

#### *Elektrická energie*

Stavba parkovacího objektu při 4mezikružích a 6ti skladovacích podlažích:

Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW

Stavba parkovacího objektu při 3mezikružích a 6ti skladovacích podlažích:

Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW

Stavba parkovacího objektu s dvoustranným ukládáním vozidel a 9ti podlažích – sestava dvou parkovacích modulů:

Příkon energie při okamžité max. spotřebě	95 kW
Maximální instalovaný příkon	200 kW

#### *Ostatní materiály*

Materiál (stavební materiál) pro potřeby stavby jednotlivých objektů bude specifikován a uveden v projektu stavby. Jeho množství odpovídá velikosti výstavby a konstrukci objektů.

#### *Stromová a keřová zeleň*

Součástí projektu výstavby záměru je rovněž projekt ozelenění. Otázka výsadby bude podrobněji řešena v projektu.

### 4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

#### *Doprava v době výstavby*

Vlastní posuzovaná stavba je řešením dopravní situace v oblasti Hrabová. Její realizace nevyžaduje vytvoření nového dopravního napojení ani neznamená jiný významný nárok na dopravní infrastrukturu, která by v území nebyla v současnosti řešena.

Vlastní stavba vyžaduje dopravu stavebního materiálu. Tyto vstupní materiály budou dovezeny po stávajících komunikacích. Dopravní náročnost této přepravy odpovídá běžným požadavkům na zabezpečení stavby obdobného rozsahu v území.

Bude pro vlastní provedení stavby zpracován plán organizace výstavby s ohledem na dopravní zabezpečení stavby, neboť doprava stavby bude přímo navazovat na stávající dopravní obslužnost území a může znamenat významný negativní impakt pokud nebude řešení stavební dopravy odpovídat požadavkům na zabezpečení dopravní obslužnosti předmětného území.

#### *Doprava v době provozu parkovacích objektů*

#### **Parkovací objekt „A“ v lokalitě Nad Porubkou**

Z příjezdové komunikace je řešeno jednosměrné řazení aut před zdvihacím zařízením karuselového parkoviště. Obslužná část pro příjem a vyzvednutí zaparkovaného vozidla a celé zdvihací zařízení jsou orientovány na jednosměrný průjezd plochou parkovacího domu.

**Objekt parkovacího domu „A“ v lokalitě Nad Porubkou** byl řešen v rámci již realizovaného záměru „Administrativní centrum MFB 1,2,3“ Záměr je napojen na místní komunikační síť. Příjezd k areálu Nad Porubkou je řešen po stávající komunikaci Nad Porubkou.

Na základě výše uvedeného předpokladu bylo pro hlukovou a rozptylovou studii počítáno s následujícím stavem vozidel v areálu Administrativního centra MFB 1, 2, 3 – cílový stav:

Pro výpočet je předpokládáno, že během jedné hodiny maximálního provozu (ranní a odpolední dopravní špička) bude využita celá kapacita parkoviště i parkovacího objektu (parkhausu), tj. celkem 600 osobních automobilů. Do výpočtu je tedy zahrnut příjezd k centru, pohyb po příjezdových komunikacích k parkovacím místům a pohyb vozidel při parkování.

Lokalita byla rozdělena na několik úseků, na kterých byl modelován pohyb automobilů:

1. pohyb vozidel na ulici Nad Porubkou – směr západ (60 % celk. intenzity)
2. pohyb vozidel na ulici Nad Porubkou – směr východ (40 % celk. intenzity)
3. pohyb vozidel na plánovaném kruhovém objezdu
4. výjezd z kruhového objezdu – směr sever (ul. Dělnická)
5. výjezd z kruhového objezdu – směr severozápad (Nábřeží SPB)
6. výjezd z kruhového objezdu – směr jihozápad (ul. Vřesinská)
7. příjezd od ul. Nad Porubkou k administrativnímu centru
8. pohyb vozidel na komunikacích na parkovišti
9. pohyb vozidel při parkování před administrativním objektem
10. pohyb vozidel při parkování pod objektem administrativního centra (2 podlaží)
11. pohyb vozidel v objektu parkhausu – (2 podzemní, 3 nadzemní podlaží)

### Hodinová intenzita dopravy

Tabulka č.2

Úsek	Osobní automobily [voz/hod]	Průměrná rychlost [km/hod]	Sklon vozovky [%]
1	360	20 (do 30 m od křižovatky) 50 (přímý úsek)	0
2	240	20 (do 30 m od křižovatky) 50 (přímý úsek)	0
3	360	20	0
4	40	30	4
5	270	30	0
6	50	30	0
7	600	20 (do 20 m od křižovatky) 30	2 0
8	110 (západní parkoviště) 470 (proluka mezi západním a východním parkovištěm) 600 (příjezd a výjezd)	20	0
9	1 vozidlo na každé stání	5	0
10	107	5	0
11	389	5	0

Pro ulici Nad Porubkou bylo pro hlukovou studii provedeno lokální sčítání vozidel s následujícími dopravními intenzitami:

Stávající stav	330 os. vozidel/hod, 15 nákl. vozidel/hod.
Stav s dopravou Administrativního centra MFB 1, 2, 3	
Nový stav – maximální zátěž – dopravní špička	
1 fáze (pouze objekt adm. centra)	541 voz./hod. + zásobování 2 nákl. vozidla/hod.
2. fáze (včetně parkhausu)	930 vozidel/hod. + zásobování 4 nákl. vozidla/hod.

V rámci projektu „Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě Porubě“ je pro parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou navrženo 216 stání. Výše uvedené hodnoty dopravní zátěže v plné míře postihují maximální dopravní zátěž související s tímto objektem. Velikost zátěže je oproti původnímu předpokladu významně nižší vzhledem k minimalizaci dopravního provozu v rámci objektu parkovacího domu – s vozidly bude manipulováno pomocí technického zabezpečení ((konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel, nezávisle otočné prstence, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování), nikoliv pojezdy vozidel v rámci objektu.

**Parkovací objekt „B“ v lokalitě Opavská** je určen pro parkování obyvatel přilehlé bytové zástavby. Na vlastní ploše je jednosměrný průjezd parkovacím systémem. K zajištění příjezdu a přístupu ze sídlištní zástavby pro niž je parkování určeno je navrženo dopravní propojení na ulici Španielovu. Pro parkovací dům „B“ v lokalitě Opavská je navrženo 126 stání. Tomuto je přizpůsobena zátěž související s dojezdem k objektu.

V rámci objektu parkovacího domu bude manipulováno s vozidly pomocí technického zabezpečení (konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel, nezávisle otočné prstence, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování), nikoliv pojezdy vozidel v rámci objektu.

**Parkovací objekt „C“ v lokalitě Španielova** je v lokalitě soustředěné zástavbě řadovými obytnými domy. Objekt má v přízemí pouze vjezd, vedle vjezdu prostor pro řídicí jednotku, ostatní prostor je využit pro uložení vozidel.

Pro parkovací dům „C“ v lokalitě Španielova je navrženo 34 stání. Tomuto je přizpůsobena zátěž související s dojezdem k objektu.

V rámci objektu parkovacího domu bude manipulováno s vozidly pomocí technického zabezpečení ((konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel, nezávisle otočné prstence, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování), nikoliv pojezdy vozidel v rámci objektu.

Vlastní stavba jednotlivých objektů nebude navýšením intenzit dopravy v řešeném prostoru. Dojde pouze k usměrnění parkování jednotlivých vozidel, omezení popojíždění při vyhledávání parkovacího místa ve stávajícím dopravním systému, na který budou objekty jednotlivých parkovacích domů napojeny.

#### *Jiná infrastruktura*

V lokalitě Nad Porubkou nedojde k přeložkám inženýrských sítí, objekt bude na stávající síť v prostoru ulice Nad Porubkou a na kanalizační řády při nové komunikaci v průmyslové zóně připojen přípojkami



V prostoru stavby parkovacího objektu „B“ a „C“ se nacházejí inženýrské sítě. Při výstavbě bude nutné realizovat zabezpečení funkčnosti stávajících inženýrských sítí (přeložky, úpravy).

V lokalitě Opavská bude přeloženo vedení NN a horkovodní kanál v úseku dotčeném stavbou. Objekt bude připojen přípojkami na stávající sítě v území.

U objektu v lokalitě Španielova bude nutno přeložit kabel NN, vodovod a kanalizaci. Objekt bude rovněž připojen přípojkami na stávající sítě v území.

## II. Údaje o výstupech

### 1. Množství a druh emisí do ovzduší

#### Při výstavbě

##### *Plošné zdroje emisí*

Plošným zdrojem znečištění ovzduší v době výstavby budou zejména emise poletavého prachu na ploše odpovídající výměře staveniště. Tyto emise budou vznikat pojezdem nákladních automobilů na komunikacích a v prostoru staveniště a provozem stavebních mechanismů při zemních pracích. Projevy zvýšené prašnosti jsou běžným projevem pro každou stavební činnost. Prašnost související se stavební činností je nepravidelná, krátkodobá a z hlediska imisních koncentrací nahodilá. Působení plošného zdroje bude přechodné - doba přípravy staveniště a zemních prací s produkcí sekundární prašnosti patrně nepřekročí období 2 – 3 měsíců a bude možno ji podle potřeby minimalizovat klopením rizikových míst.

*Rozsah stavební činnosti při přípravě území není významného rázu, bude časově omezen na dobu vlastní realizace stavby.*

*Zpracování programu organizace výstavby bude v lokalitě významným eliminujícím faktorem s ohledem na stávající stav území.*

Množství emisí z plošných zdrojů v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Působení zdroje je možné odborným odhadem stanovit jako množství emitovaného prachu na cca 0,25 – 0,3 t/stavbu. Prašnost se může projevit především za nepříznivých klimatických podmínek a při špatné organizaci práce. Organizace práce bude významným faktorem eliminace možných vlivů.

##### *Imisní charakteristika lokality*

Imisní situace lokality je ve velké míře ovlivněna emisemi z průmyslových podniků – velkých zdrojů znečišťování v Ostravě a okolí (elektrárna Třebovice), dále pak z dopravy na ulici Nad Porubkou, částečně také dopravou na jižně umístěné ul. Rudná která je v této oblasti dominantní, v menší míře také emisemi lokálních zdrojů.

Pro znázornění stávající situace jsou níže uvedeny koncentrace znečišťujících látek, naměřené na autorizovaných měřicích stanicích:

- TOPOM (č. 125 v Ostravě-Porubě)
- TOPBA (č. 1062 v Ostravě – Porubě/V.obvod)

Reprezentativnost měření stanice TOPOM je pro okrskové měřítko (0,5 až 4 km), cílem stanice je stanovení repr. konc. pro osídlené části území. Cílem stanice TOPBA je využití při operativním řízení a regulaci, reprezentativnost je pro střední měřítko (100 – 500 m).

*Koncentrace znečišťujících látek v r. 2003 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )*

**Tabulka č.3**

KMPL (Staré číslo ISKO a název)	Max. hodinová koncentrace NO <sub>2</sub>	Průměrná roční koncentrace NO <sub>2</sub>	Max. denní koncentrace PM <sub>10</sub>	Průměrná roční koncentrace PM <sub>10</sub>	Max. denní osmihod. klouzávý průměr CO
<b>TOPOM</b> (125 Ostrava- Poruba/ČHMÚ)	-	20,2	231 (36 MV: 74)	42,2	-
<b>TOPBA</b> (1062 Ostrava-Por./V.obvod)	151,6 (19 MV: 105,7)	31,5	225,2 (36 MV: 75,7)	42,8	3269,6

Pozn.: <sup>1)</sup> Hodnoty pro průměrné denní koncentrace jsou uvedeny jako maximální z celého roku

<sup>2)</sup> 19 (36) MV: 19. (36.) nejvyšší naměřená hodnota

Benzen je v Ostravě měřen pouze v městské části Ostrava – Přívoz, zde je však měření velmi silně ovlivněno těžkým průmyslem a měřené hodnoty tedy nelze vztahovat jako požadové pro posuzovanou lokalitu.

Obec Ostrava je uvedena v příloze č. 11 k nařízení vlády č. 350/2002 Sb. (ve znění nařízení vlády č. 60/2004) jako oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Jsou zde překračovány imisní limity PM<sub>10</sub>, benzenu, benzo(a)pyrenu a arsenu pro ochranu zdraví lidí.

*Imisní limity pro znečišťující látky*

V současné době jsou platné imisní limity, stanovené Nařízením vlády č. 597/2006 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší. Vzhledem k poloze území jsou v oblasti platné imisní limity pro ochranu zdraví lidí.

V následující tabulce jsou uvedeny imisní limity znečišťujících látek, které jsou předmětem výpočtu rozptylové studie:

*Imisní limity – ochrana zdraví lidí*

Tabulka č.4

Látka	Aritmetický průměr / 1 h	Aritmetický průměr / 24 h	Aritmetický průměr / kalendářní rok
<b>PM<sub>10</sub></b>	nestanoven	50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (nesmí být překročena více než 35krát za kalendářní rok)	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
<b>NO<sub>2</sub></b>	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (nesmí být překročena více než 18krát za kalendářní rok)	nestanoven	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
<b>Benzen</b>	nestanoven	nestanoven	5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

Meze tolerance [ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ]:

Tabulka č.5

Látka	Platné pro průměr	2005	2006	2007	2008	2009
NO <sub>2</sub>	1 h	50	40	30	20	10
	kal. rok	10	8	6	4	2
Benzen	kal. rok	3,125	2,5	1,875	1,25	0,625

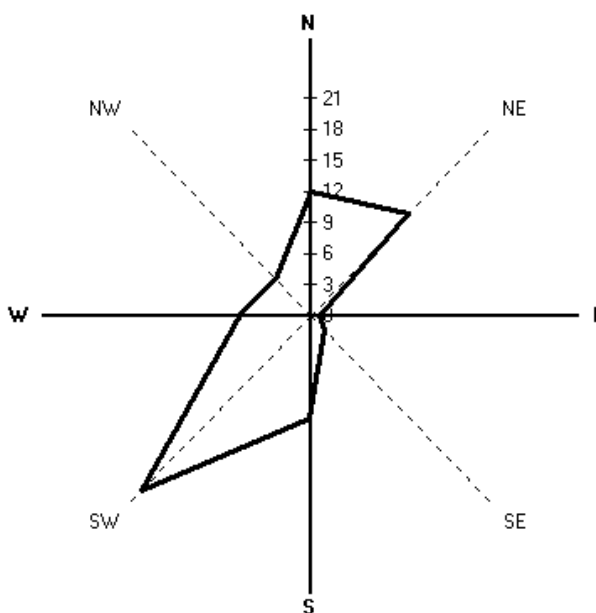
### Imisní limity CO – ochrana zdraví lidí

Tabulka č.6

Látka	Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr
CO	10 000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

### Větrná růžice

Průměrná větrná růžice byla získána od ČHMÚ Praha v podobě 5 tříd stability a 3 rychlostech větru pro Ostravu ve výšce 10 m nad povrchem země, jak vyžaduje zmíněná metodika.



Tabulka hodnot větrné růžice

třída	[m/s]	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	Součet
I.tř.	1,7	0,91	1,00	0,11	0,19	0,57	1,18	0,62	0,35	7,92	<b>12,85</b>
II.tř.	1,7	2,39	3,07	0,28	0,42	1,76	3,53	1,33	0,67	8,86	<b>22,31</b>
II.tř.	5	0,05	0,14	0,00	0,03	0,11	0,16	0,02	0,02	0,00	<b>0,53</b>
III.tř.	1,7	2,87	3,29	0,25	0,35	1,69	4,18	1,70	1,02	3,87	<b>19,22</b>
III.tř.	5	1,22	2,38	0,03	0,15	1,23	3,60	0,33	0,14	0,00	<b>9,08</b>
III.tř.	11	0,12	0,07	0,00	0,00	0,08	0,20	0,06	0,03	0,00	<b>0,56</b>
IV.tř.	1,7	1,36	1,19	0,14	0,20	0,61	1,68	0,97	0,95	2,36	<b>9,46</b>
IV.tř.	5	1,15	1,33	0,03	0,18	1,50	5,03	0,49	0,26	0,00	<b>9,97</b>
IV.tř.	11	0,49	0,34	0,01	0,05	1,04	2,74	0,46	0,20	0,00	<b>5,33</b>
V.tř.	1,7	1,23	1,09	0,14	0,15	0,42	1,32	0,99	1,06	1,97	<b>8,37</b>
V.tř.	5	0,23	0,10	0,01	0,29	1,00	0,37	0,03	0,29	0,00	<b>2,32</b>
<b>Sum (Graf)</b>		<b>12,02</b>	<b>14,00</b>	<b>1,00</b>	<b>2,01</b>	<b>10,01</b>	<b>23,99</b>	<b>7,00</b>	<b>4,99</b>	<b>24,98</b>	<b>100/100</b>

Odborný odhad stabilitní větrné růžice vypracoval Český hydrometeorologický ústav Praha - útvar ochrany čistoty ovzduší - oddělení modelování a expertiz.

**Pro lokalitu Nad Porubkou** bylo při přípravě projektu Administrativní centrum ADM 1,2,3 včetně parkovacího objektu (označení parkhaus) zpracována kompletní rozptylová studie (TESO Ostrava, spol. s r.o.).

V následujících tabulkách je provedeno srovnání **maximálních vypočtených hodnot** doplňkové imisní zátěže posuzované lokality (bez ohledu na umístění) s platným imisním limitem (bez meze tolerance).

U všech látek jsou maximální koncentrace vypočteny v bezprostřední blízkosti ulice Nad Porubkou v blízkosti příjezdové komunikace a přímo v areálu centra (viz. grafické přílohy uvedené v příloze oznámení – Rozptylové studii v plném rozsahu).

Tabulka č.10

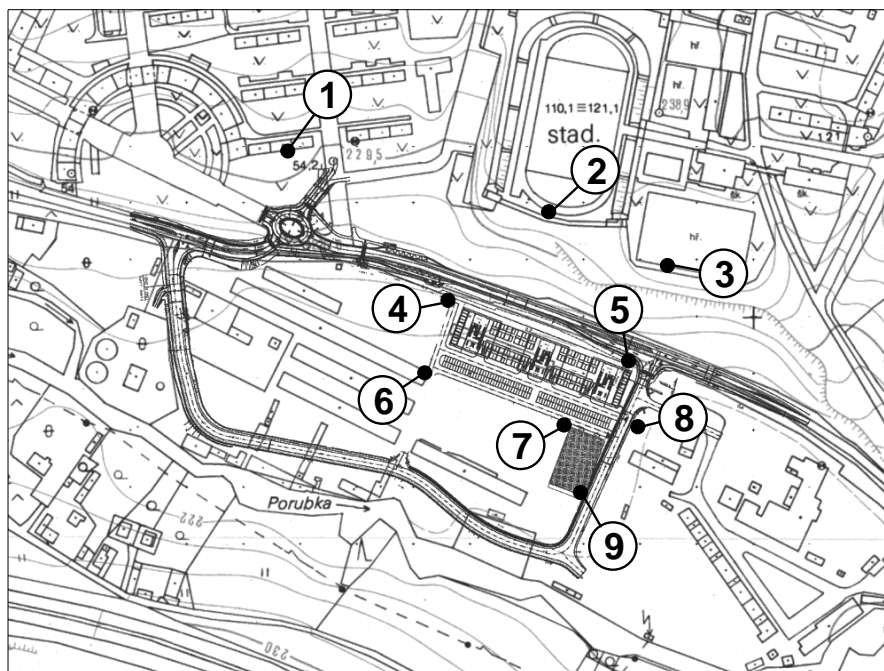
NO <sub>2</sub> [μg/m <sup>3</sup> ]				CO [μg/m <sup>3</sup> ]	
Maximální krátkodobá (hodinová) koncentrace		Průměrná roční koncentrace		Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr	
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit
18,52	200	1,899	40	212,1	10 000

Tabulka č.11

PM <sub>10</sub> [μg/m <sup>3</sup> ]				Benzen [μg/m <sup>3</sup> ]	
Průměrná denní koncentrace		Průměrná roční koncentrace		Průměrná roční koncentrace	
Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit	Vypočtená hodnota	Imisní limit
0,0604	50	0,007714	40	0,303	5

V následujících tabulkách jsou uvedeny hodnoty koncentrací, vypočtených ve vybraných referenčních bodech, a to na hranici areálu a v blízkosti komunikací.

*Vybrané profily*



Vypočtené hodnoty ve vybraných profilech

Tabulka č.12

Číslo profilu	Maximální hodinové koncentrace [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Maximální denní koncentrace [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	CO
1	3,96	0,012	36,4
2	2,41	0,008	20,0
3	3,19	0,010	34,8
4	5,54	0,018	39,2
5	4,33	0,014	50,4
6	9,37	0,030	102,4
7	7,30	0,023	86,4
8	14,86	0,048	170,4
9	3,03	0,010	63,4

Tabulka č.13

Číslo profilu	Průměrné roční koncentrace [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]		
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	Benzen
1	0,198	0,00078	0,0274
2	0,160	0,00065	0,0166
3	0,186	0,00073	0,0255
4	0,325	0,00141	0,0308
5	0,352	0,00143	0,0629
6	0,224	0,00090	0,0339
7	0,773	0,00314	0,1429

8	0,827	0,00333	0,1389
9	0,204	0,00082	0,0387

Z hodnot vypočtených koncentrací doplňkové imisní zátěže v referenčních bodech jsou vykresleny izolinie koncentrací znečišťujících látek, uvedených výše. Tyto izolinie jsou zakresleny do výřezu mapy posuzované lokality v měřítku 1: 2 000 a jsou uvedeny v rozptylové studii (příloha oznámení). Uvedením areálu Administrativního centra a parkhausu do provozu se v blízkosti příjezdových komunikací mírně zvýší imise všech sledovaných látek. Důvodem bude zejména zvýšení pohybu vozidel proti současnému stavu a nízká rychlost pohybu vozidel při parkování a na vjezdu či výjezdu z parkoviště.

Nejvyšší koncentrace všech znečišťujících látek byly vypočteny v blízkosti parkhausu u vjezdu na parkoviště. Zde je předpokládána nejvyšší dopravní zátěž při dopravní špičce.

### **Novým řešením parkovacího objektu bez pojezdů v rámci objektu dojde ke snížení vyhodnocené zátěže v rámci výše uvedených hodnot.**

Maximální hodnota příspěvku hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> v celé lokalitě byla vypočtena 18,52 µg/m<sup>3</sup>. Na hranicích areálu byla nejvyšší koncentrace vypočtena v profilu č.8: 14,86 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 7,4 % hodnoty imisního limitu (200 µg/m<sup>3</sup>), u nejbližší obytné zástavby (profil č. 1) byl vypočten příspěvek 3,96 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 2 % hodnoty imisního limitu.

Příspěvek průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> v celé lokalitě dosahuje maximálně 1,9 µg/m<sup>3</sup>. Na hranicích areálu byla nejvyšší koncentrace vypočtena v profilu č.8: 0,827 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 2 % hodnoty imisního limitu (40 µg/m<sup>3</sup>), u nejbližší obytné zástavby (profil č.1) byl vypočten příspěvek 0,198 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 0,5 % hodnoty imisního limitu.

Pokud tedy uvažujeme s imisním pozadím NO<sub>2</sub> na úrovni 30 µg/m<sup>3</sup>, vzroste hodinová koncentrace v posuzovaných profilech max. na 45 µg/m<sup>3</sup> (profil č. 14), roční koncentrace vzroste na 31 µg/m<sup>3</sup>.

*Vlivem dopravy tedy nedojde k překročení imisních limitů pro hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> ani pro roční koncentrace NO<sub>2</sub>.*

Vypočtené hodnoty denních koncentrací PM<sub>10</sub> byly maximálně 0,06 µg/m<sup>3</sup>, hodnoty průměrných ročních koncentrací dosáhly maximálně 0,0077 µg/m<sup>3</sup>.

Na hranicích areálu byla nejvyšší denní koncentrace vypočtena v profilu č.8: 0,048 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 0,1 % hodnoty imisního limitu (50 µg/m<sup>3</sup>), u nejbližší obytné zástavby (profil č. 1) byl vypočten příspěvek denní koncentrace 0,012 µg/m<sup>3</sup>, tj. 0,024 % hodnoty imisního limitu.

Na hranicích areálu byl nejvyšší příspěvek roční koncentrace vypočten v profilu č.8: 0,0033 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 0,008 % hodnoty imisního limitu (40 µg/m<sup>3</sup>), u nejbližší obytné zástavby (profil č. 1) byl vypočten příspěvek 0,00078 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 0,002 % hodnoty imisního limitu

Do vypočtených hodnot ovšem není zahrnuta sekundární prašnost, tj. víření prašného spadu vlivem pohybu automobilů. Tuto prašnost ovšem nelze stanovit výpočtem, je velmi závislá na stavu komunikace (materiál, aktuální znečištění, vlhkost atd.).

*V oblasti jsou v současné době překračovány imisní limity PM<sub>10</sub>. Vzhledem k výraznému vlivu sekundární prašnosti a vlivu dálkového přenosu imisí nelze jednoznačně specifikovat vliv dopravy na překročení imisních limitů pro suspendované částice PM<sub>10</sub>. Jelikož však vzroste pouze intenzita dopravy osobních vozidel, která přispívají na imisní zátěž PM<sub>10</sub> minimálně, nepředpokládáme překračování imisních limitů pro PM<sub>10</sub> v důsledku právě zde posuzovaného navýšení dopravy.*

U CO byl vypočten maximální příspěvek denního osmihodinového klouzavého průměru koncentrací 212,1 µg/m<sup>3</sup> (imisní limitu je 10 000 µg/m<sup>3</sup>).

Na hranicích areálu byla nejvyšší hodnota denního osmihodinového klouzavého průměru koncentrací CO vypočtena v profilu č.8: 170,4 µg/m<sup>3</sup>, tj. cca 1,7 % hodnoty imisního limitu, u nejbližší obytné zástavby (profil č. 1) byl vypočten příspěvek 36,4 µg/m<sup>3</sup>, tj. 0,36 % hodnoty imisního limitu.

Při uvažovaném imisním pozadí cca 3300 µg/m<sup>3</sup> bude výhledová koncentrace maximálního denního osmihodinového klouzavého průměru CO v porovnávaných profilech 3470 µg/m<sup>3</sup>, vlivem navýšení dopravy tedy *neбудe překročen imisní limit pro CO.*

Nejvyšší hodnota příspěvku imisí benzenu průměrné roční koncentrace byla vypočtena  $0,303 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Na hranicích areálu byla nejvyšší hodnota příspěvku roční koncentrace vypočtena v profilu č.7:  $0,1429 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , tj. cca 3 % hodnoty imisního limitu ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), u nejbližší obytné zástavby (profil č. 1) byl vypočten příspěvek  $0,0274 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , tj. cca 0,5 % hodnoty imisního limitu. Požadovaná koncentrace benzenu v lokalitě není známa, požadovou koncentraci lze na základě měření prováděných v jiných lokalitách odhadnout na  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . *Při uvažovaném imisním pozadí  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bude výsledná koncentrace maximálně  $3,14 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a vlivem dopravy tedy nebude překročen imisní limit pro benzen.*

Zde je nutné poukázat na hodnotu emisního faktoru pro benzen. Tento emisní faktor je velmi ovlivněn dílčím faktorem pro konvenční vozidla (až  $1 \text{ g}/\text{km}$ ), který je výrazně vyšší než u vozidel kategorie EURO 1 a výše. U moderních automobilů se emisní faktor pohybuje řádově v setinách  $\text{g}/\text{km}$ . Postupnou modernizací vozového parku ve společnosti tedy dojde k výraznému poklesu emisí benzenu z liniových zdrojů a tím i ke snížení imisní zátěže vlivem těchto zdrojů.

Na základě vypočtených koncentrací znečišťujících látek lze konstatovat, že **z hlediska dodržování imisních limitů pro ochranu zdraví lidí nezpůsobí provoz Administrativního centra a související navýšení dopravy překročení imisních limitů v lokalitě. K tomuto závěru je zahrnut i provoz parkovacího objektu v maximální nepříznivé variantě. V rámci objektu nedojde k pohybu vozidel s produkcí emisí. Provoz v objektu bude zabezpečen technikou (el.energie) a nedojde k navýšení emisí souvisejících s provozem uvnitř objektu.**

**Parkovací objekt „B“ v lokalitě Opavská** je určen pro parkování obyvatel přilehlé bytové zástavby, stávající dopravní zátěž nebude navýšena. Na vlastní ploše je jednosměrný průjezd parkovacím systémem. K zajištění příjezdu a přístupu ze sídlištní zástavby pro niž je parkování určeno je navrženo dopravní propojení na ulici Španielova. V rámci objektu parkovacího domu bude manipulováno s vozidly pomocí technického zabezpečení (konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel, nezávisle otočné prstence, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování), nikoliv pojezdy vozidel v rámci objektu.

**Parkovací objekt „C“ v lokalitě Španielova** je v lokalitě soustředěné zástavbě řadovými obytnými domy a objekt je určen pro parkování vozidel, která jsou součástí stávajícího dopravního provozu. Objekt má v přízemí pouze vjezd, vedle vjezdu prostor pro řídicí jednotku, ostatní prostor je využit pro uložení vozidel.

**K navýšení dopravy v rámci obou objektů v oblasti ulice Opavská a Španielova nedojde. Bude pouze usměrněn provoz stávajících vozidel, dojde ke snížení zátěže související s pojezdy vozidel při hledání volného parkovacího místa. Na poměrně malé ploše bude možné zaparkovat větší počet vozidel bez pojezdu vozidel uvnitř objektu. Zátěž škodlivinami v rámci tohoto řešení bude v území významně omezena.**

## 2. Odpadní vody

### *Období výstavby*

#### *Odpadní vody splaškové*

V době výstavby mohou být očekávány odpadní vody pouze typu odpadních vod ze sociálního zařízení staveniště, tyto vody nejsou určujícím impaktem, sociální zařízení staveniště bude řešeno dodavatelem stavby stejným způsobem jako u obdobných staveb.

*Období provozu***Parkovací objekt „A“** v lokalitě Nad PorubkouPrůměrné množství splaškových vod (9 obchod + 3 obsluha) 0,96 m<sup>3</sup>/den**Parkovací objekt „B“** v lokalitě OpavskáPrůměrné množství splaškových vod (9 obchod + 3 obsluha) 0,72 m<sup>3</sup>/den**Parkovací objekt „C“** v lokalitě Španielova

Vzhledem k tomu, že se předpokládá samoobslužný provoz, není počítáno s produkcí splaškových vod.

**3. Kategorizace odpadů**

Odpady z předpokládaného záměru je možné rozdělit do následujících částí:

- odpady vznikající během výstavby (z přípravy staveniště, odpady ze stavebních prací),
- odpady vznikající při vlastním provozu

*Odpad vznikající během výstavby*

Při výstavbě budou vznikat odpady uvedené v následující tabulce. Odpady jsou zařazeny dle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů).

## Odpady vznikající při výstavbě

Tabulka č.10

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány mimo staveniště, což bude zajištěno prováděcí firmou nebo odbornou firmou. Stavební dodavatel je povinen vést evidenci odpadů.

Doporučuji, aby investor při uzavírání smluv na jednotlivé dodávky stavebních prací zakotvil ve smlouvách povinnost zhotovitele k odstraňování odpadů způsobených jeho činností.

Tabulka č.11



Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Předp. způsob zneškodnění
15 01 02	Plastové obaly	O	výkup, odbor. firma
15 01 04	Kovové obaly	O	výkup
15 01 06	Směsné obaly	O	odborná firma
20 01 01	Papír a lepenka	O	výkup
20 01 02	Sklo	O	výkup
20 01 39	Plasty	O	odborná firma
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	odborná firma
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	odborná firma
20 03 03	Uliční smetky	O	odborná firma
20 01 21	Zářivky a/nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	odborná firma

Původce bude dle povinností uvedených v zák.č. 185/2001:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů,
- vzniklé odpady které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě k možnému využití,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich zneškodnění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií,
- zabezpečit je před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí.

Odvoz a zneškodnění odpadů bude smluvně zajištěno odbornou firmou.

Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s požadavky schváleného Programu odpadového hospodářství kraje, zejména z hlediska třídění odpadů a možnosti jejich recyklace.

#### 4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

##### *Možnost vzniku havárií*

Navržený záměr není takovým záměrem, který by sebou nesl zásadní riziko vyplývající z používání látek nebo technologií.

Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší a klima, vodu, půdu, geologické podmínky a zdraví obyvatel vycházející z dopravy používané v rámci stavebních prací lze technickými opatřeními omezit na minimum.

Problémy by mohly nastat při nesprávném nakládání s odpady, při nedodržení protipožárních opatření, při havárii vozidel na přilehlých komunikacích v rámci stavby. Případný únik motorového oleje, nafty či benzinu bude eliminován pravidelnou kontrolou technického stavu a pravidelnou údržbou vozidel a stavebních mechanismů v průběhu vlastní stavby.

Možnost vzniku havárií může souviset s:

- úniky látek
- selháním lidského faktoru

##### *Úniky látek*

Předpokládat lze pouze úniky ropných látek z dopravních a mechanizačních prostředků. Případné úniky ropných látek je nutno okamžitě eliminovat využitím sorpčních prostředků,

případně zajistit sanaci horninového prostředí postižené lokality. Postižená lokalita musí být v co nejkratším časovém horizontu sanována.

Technické řešení stavby zabezpečuje základní prvky ochrany povrchových a podzemních vod.

Mechanizace pro údržbu bude udržována v dobrém technickém stavu bez předpokladu negativního úniku škodlivin z těchto zařízení uvedena do původního stavu.

#### *Selhání lidského faktoru*

Riziko ohrožení kvality životního prostředí vlivem selhání lidského faktoru souvisí zejména s dopravními nehodami.

Pokud dojde během provozu k jakékoli poruše na zařízení nebo havárii, budou učiněna opatření, aby se podobná situace následně neopakovala.

Komplexní posouzení *požárního nebezpečí* podle odst. 1 § 6 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů, bude u posuzovaného objektu provedeno v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace. Součástí této dokumentace bude rovněž zhodnocení možnosti likvidace požáru. Objekt bude navržen s ohledem na stanovení požárního rizika a požadovaný stupeň požární bezpečnosti. Stavební konstrukce budou navrženy s požadovanou požární odolností.

Součástí budovy budou dále následující požárně bezpečnostní zařízení:

- elektrická požární signalizace,
- stabilní hasící zařízení,
- sprinklerový systém.

*Při výstavbě centra může dojít k následujícím haváriím:*

## 5. Hluk

### *Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku*

#### *Vnitřní prostor*

Nejvyšší přípustná maximální hladina akustického tlaku A uvnitř staveb pro bydlení a staveb občanského vybavení se stanoví pro hluky šířící se ze zdrojů uvnitř budovy součtem základní maximální hladiny hluku  $L_{pAmax} = 40$  dB a korekcí přihlížejících k využití prostoru a denní době podle přílohy č.5 k tomuto nařízení. Obsahuje-li hluk výrazné tónové složky nebo má výrazně informativní charakter, jako například řeč nebo hudba, přičítá se další korekce  $-5$  dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř budovy se pokládá i hluk ze stacionárních zdrojů, umístěných mimo posuzovaný objekt, pronikající do těchto objektů jiným způsobem než vzduchem, to znamená konstrukcemi nebo podložím. Při provádění povolených stavebních úprav uvnitř budovy je přípustná korekce  $+15$  dB k základní maximální hladině akustického tlaku v době od 7 do 21 hod.

*Korekce pro stanovení hodnot hluku v obytných stavbách a ve stavbách občanského vybavení*

Tabulka č.12

Druh chráněné místnosti		Korekce /dB/
Nemocniční pokoje	6.00 až 22.00 h	0
	22.00 až 6.00 h	-15
Operační sály	Po dobu používání	0
Lékařské vyšetřovny, ordinace	Po dobu používání	-5
Obytné místnosti	6.00 až 22.00 h	0*
	22.00 až 6.00 h	-10*

Hotelové pokoje	6.00 až 22.00 h 22.00 až 6.00 h	+10 0
Přednáškové sítě, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí, mateřských škol a školských zařízení		+5
Koncertní sítě, kulturní střediska		+10
Čekárny, vestibuly veřejných úřadoven a kulturní zařízení, kavárny, restaurace		+15
Prodejny, sportovní haly		+20

\* V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující a v ochranném pásmu drah je přípustná další korekce + 5 dB

Pro jiné prostory, v tabulce jmenovitě neuvedené, platí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

### Venkovní prostor

*Vymezení požadavků nejvyšších přípustných hladin hluku v zájmovém území – doprava.*

Stanovení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku vychází ze základní hladiny hluku  $L_{AZ} = 50$  dB(A) a korekcí přihlížejících k místním podmínkám a denní době. Podle nařízení vlády č.148/2006 Sb. platí korekce pro základní hladinu 50 dB(A) pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru následující:

Tabulka č.13

Způsob využití území	Korekce dB(A)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

- 1) *Korekce se použije pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku (§30 odst.1 zák.č.258/2000 Sb.), s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce. Zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídky vlaků a opravy vozů.*
- 2) *Použije se pro hluk z pozemní dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací, a drahách.*
- 3) *Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se na hluk na drahách v ochranném pásmu dráhy.*
- 4) *Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, který je v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31.prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní*

*komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněné, venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdě trasy.*

*Pro zájmové území platí – chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:*

*Hluk z dopravy na pozem. komunikacích Den  $L_{Aeq} = 55 \text{ dB(A)}$  Noc  $L_{Aeq} = 450 \text{ dB(A)}$*

**Závazné stanovení nejvyšších přípustných hodnot hluku pro chráněný venkovní prostor je oprávněn provádět pouze příslušný orgán ochrany veřejného zdraví. Při dokladovaném splnění nejvyšších přípustných hodnot hluku v definovaném venkovním prostoru, lze rovněž předpokládat splnění i nejvyšších přípustných hodnot hluku ve vnitřních chráněných prostorách např. staveb pro bydlení nebo staveb občanského vybavení.**

Hluk v lokalitě je možné rozdělit do následujících časových úseků:

- hluk v době výstavby,
- hluk v době provozu.

#### *Hluk v době výstavby*

Způsob (množství, kvalitativní a kvantitativní složení) nasazení stavebních mechanismů v území bude záviset na dodavatelské stavební firmě, tento vliv bude sledován v omezenou dobu, pouze po dobu stavby. Každá stavební činnost má na danou lokalitu vliv, v předmětném případě je možné konstatovat, že doba stavby bude omezená.

V průběhu stavebních prací lze krátkodobě očekávat zvýšené zatížení území hlukem ze stavebních strojů, zvláště při provádění zemních prací. Tyto činnosti jsou prováděny téměř výhradně v denní době. Nepředpokládá se stavební činnost v noční době, ve dnech pracovního klidu a o svátcích.

Běžné hodnoty hlučnosti dopravních prostředků a stavebních strojů se pohybují kolem 80 dB(A). Podle nařízení vlády číslo 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, příloha č. 2, část B, činí nejvyšší přípustná hodnota hluku ze stavební činnosti:

#### ***V chráněném vnitřním prostoru budov:***

základní hladina hluku  $L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$  (§ 10, odst.2 NV č.148/2006 Sb.)

korekce na druh chráněného prostoru dle příl. č. 2, část A, NV 148/2006 Sb.)

obytné místnosti - v denní době 0 dB  
- v noční době -10 dB

Z toho :  $L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$  pro denní dobu

$L_{Aeq,T} = 30 \text{ dB}$  pro noční dobu

Pro denní dobu pak bude hygienický limit :

- a) při provádění stavební činnosti 8 hodin v době mezi 7. a 21. hodinou :

$L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$

$t_1 = 8 \text{ hodin}$

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg(429 + t_1) / t_1 = 40 + 10 \cdot \lg(429 + 8) / 8 = \mathbf{57,4 \text{ dB}}$$

- b) při provádění stavební činnosti 14 hodin v době mezi 7. a 21. hodinou :

$L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB}$

$t_1 = 14 \text{ hodin}$

$$L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + 10 \cdot \lg (429 + t_1) / t_1 = 40 + 10 \cdot \lg (429 + 14) / 14 = \mathbf{55,0 \text{ dB}}$$

V chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru

základní hladina hluku $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$	(§ 11, odst.4 NV č.148/2006 Sb.)
korekce na druh chráněného prostoru dle příl. č. 3, část A, NV 148/2006 Sb.)	
chráněné venkovní prostory	- v denní době 0 dB
	- v noční době -10 dB
korekce na hluk ze stavební činnosti (7 až 21 hod.)	+15 dB
Z toho : $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB}$ pro denní dobu	

*Ve venkovním chráněném prostoru (hranice parcel chráněných objektů) a v chráněném prostoru chráněných objektů nebude přípustná hodnota hlukové zátěže v době stavby překračovat přípustné hodnoty. Při stavebních pracích je možné vůči prostoru objektů bydlení použít protihlukové odclonění.*

### *Hluk v době provozu*

Hluková zátěž ve vztahu k chráněným objektům a chráněnému prostoru byla stanovena na základě podrobného počítačového modelu a vzhledem k situaci v území byly vypočteny očekávané hodnoty stávajícího a výhledového hlukového zatížení pro jednotlivé situace.

Hluková zátěž v předmětném území byla stanovena na základě podrobného počítačového modelu. Ve zvolených referenčních bodech byly vypočteny očekávané hodnoty výhledového hlukového zatížení pro nový stav vzniklý realizací připravovaného záměru v území.

Vlastní výpočty a grafické znázornění jsou zpracovány pomocí výpočetního programu HLUK+ verze 7 (RNDr Miloš Liberko - JsSoft Praha). Algoritmus výpočtu vychází z metodických pokynů. Výpočtové body byly voleny 2 m od fasády objektů situovaných v předmětném území. Verze Hluk+ verze 7 má zabudovanou novou metodiku pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 (ing. Kozák, Csc., RNDr Liberko) zahrnující obměnu vozidlového parku, rozdělení intenzit a složení dopravy, distribuci dopravy v denní a noční době, kategorie krytu povrchu vozovky, křižovatky) Planeta – ročník XII, číslo 2/2005.

Hluk+ verze 7 byl plně integrován do prostředí Windows a obsahuje řadu nových funkcí a vlastností, zejména implementaci "Novely metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004".

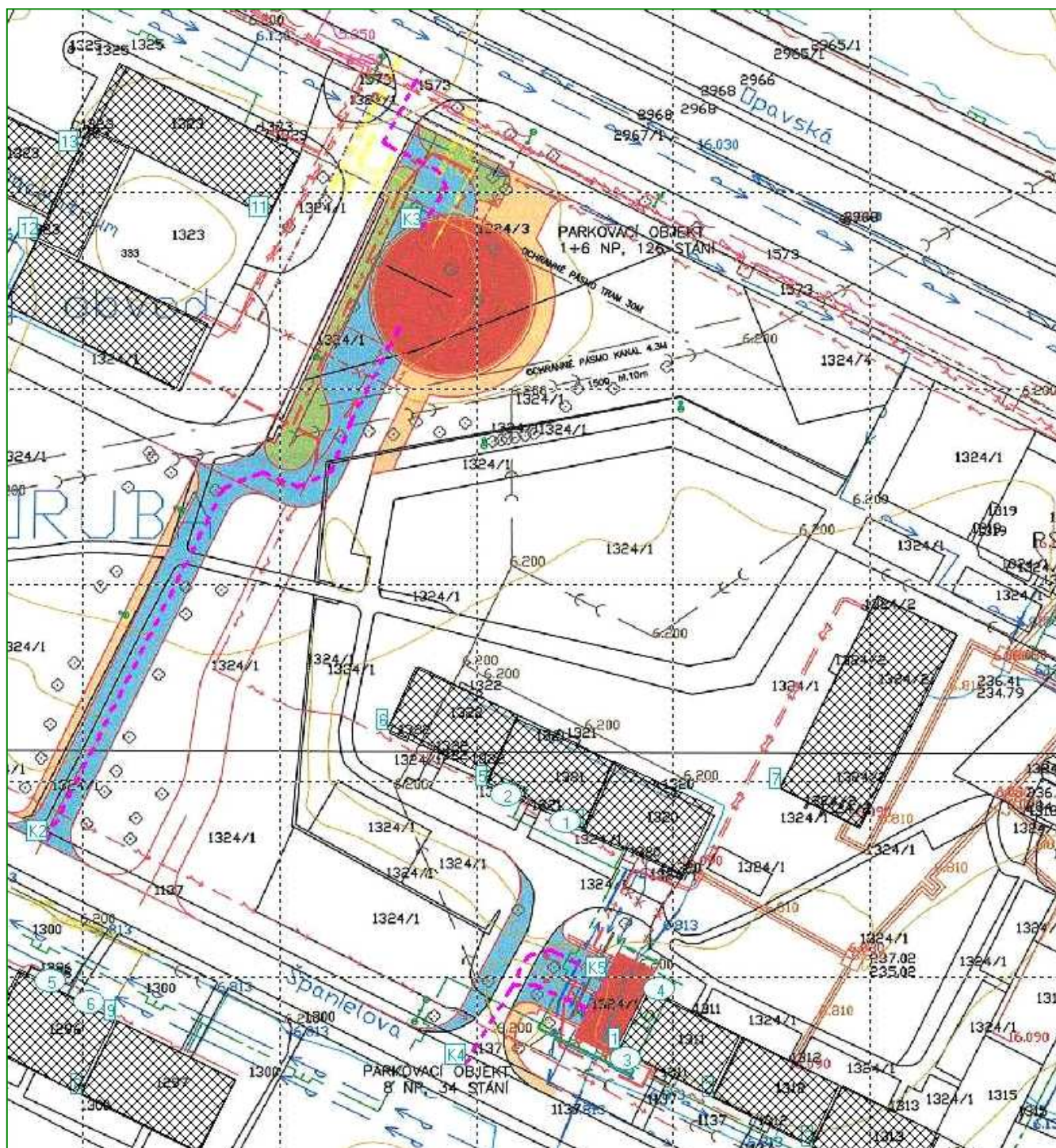
### *Volba kontrolních bodů výpočtu*

Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou p.č.2801/1

V zájmové nejsou v bezprostřední blízkosti situovány objekty ochrany (objekty bydlení). Nejbližší situovány obytné objekty jsou na náměstí U oblouku a ulice Dělnická x Skautská ve vzdálenosti cca 300 m.

V lokalitě byly vytipovány v této oblasti kontrolní (referenční) body (2), jejich situování je zřejmé z grafického znázornění:

Parkovací dům „B“ lokalita Opavská p.č. 1324/3, 1324/1 a parkovací dům „C“ lokalita Španielova p.č.: 1324/1



### Výsledky výpočtu

Zhodnocen byl v rámci zjišťovacího řízení stavby Administrativní centrum MFB 1,2,3 stávající stav hluchnosti v předmětném území v porovnání s novým stavem v území po

realizaci předmětného záměru, tj. stavby administrativního objektu a parkovacího domu (parkhausu) a jeho dopravního napojení. Nový stav byl volen pro plný provoz v postupu výstavby – v první části administrativní centrum, ve druhé části stavba parkovacího domu.

Sledován byl následující stav hlukové zátěže:

A. Stávající stav

B. Nový stav

Vzhledem k situování chráněných objektů v odstupu, je pro předmětný záměr významná odstupový dosah přípustných hladin hlukové zátěže vymezený izofonami hluku.

Ve vytipovaných chráněných prostorech a chráněných objektech byly zjištěny následující hodnoty:

Výsledky výpočtu - den

Tabulka č.18

Kontrolní bod	Přípustná hodnota	Stávající stav	Nový stav	
			Objekt administrativního centra	Objekt administrativního centra včetně parkovacího domu
	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)
	Den	Den	Den	Den
<b>1</b>	55	51,7	54,6	54,8
<b>2</b>	55	40,0	50,5	50,7

± 0,8 dB

Výsledky výpočtu - noc

Tabulka č.19

Kontrolní bod	Přípustná hodnota	Stávající stav	Nový stav	
			Objekt administrativního centra včetně stacionárních zdrojů	Objekt administrativního centra včetně stacionárních zdrojů a parkovacího domu
	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)
	Noc	Noc	Noc	Noc
<b>1</b>	45	45,2	47,8	48,1
<b>2</b>	45	36,5	39,1	40,1

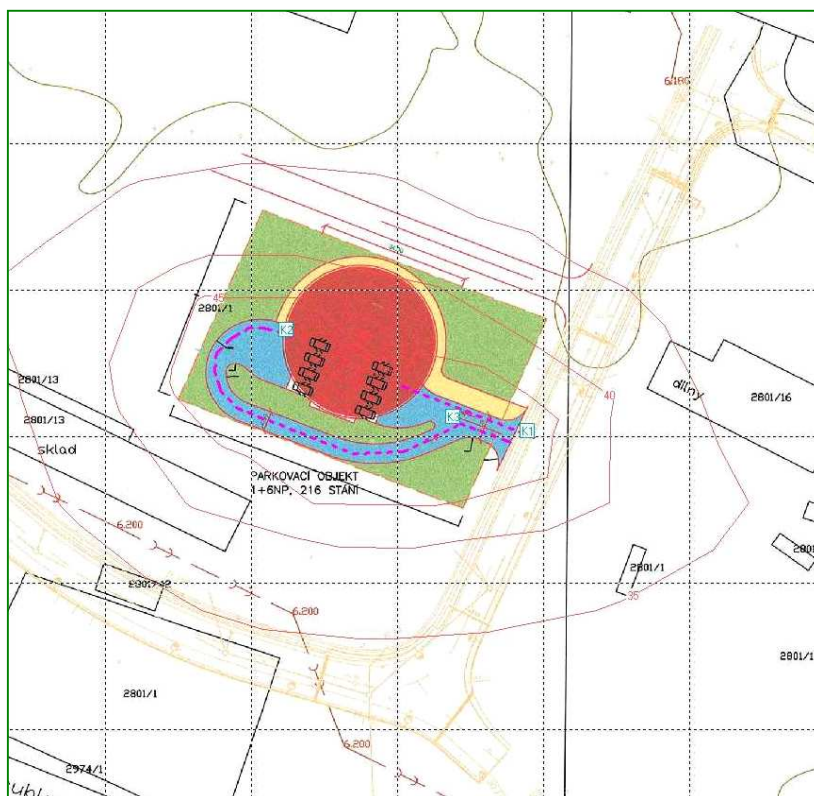
± 0,8 dB

Z výše uvedených hodnot je zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem dopravní zátěže postihující předpokládaný provoz dopravy v zájmovém území a provoz stacionárních zdrojů v chráněném venkovním prostoru překračovat povolené hodnoty u objektů situovaných v okolí administrativního centra a parkovacího objektu.

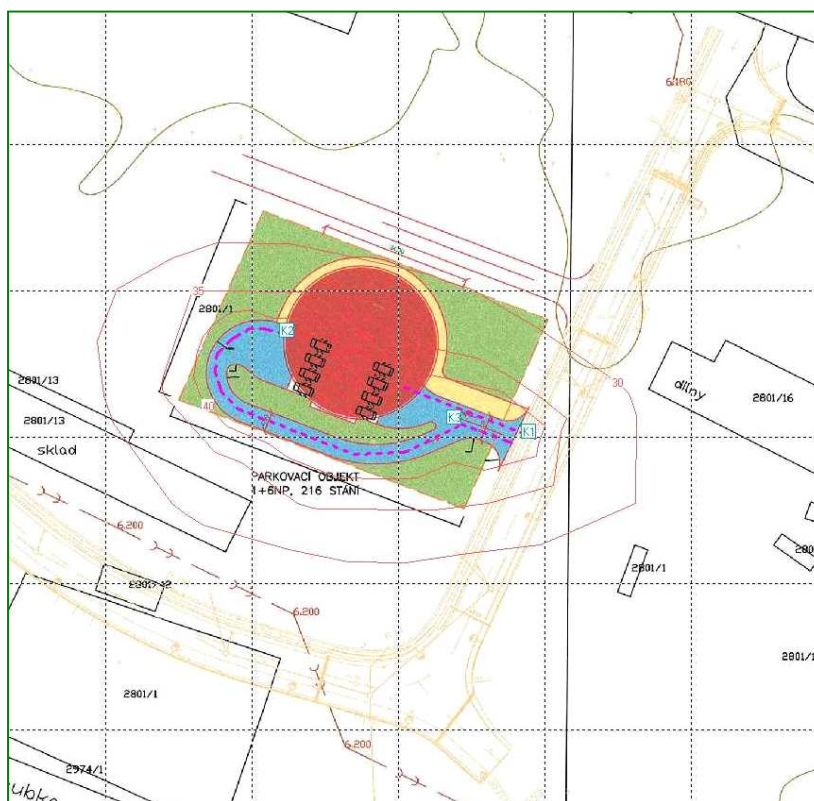
Pro zjištění dosahu samotného provozu parkovacího objektu je zpracováno posouzení tohoto objektu samostatně. Vzhledem k tomu, že navrhovaný parkovací objekt je situován mimo chráněné objekty a chráněný venkovní prostor, je vymezen dosah izofon, zřejmý z následujícího grafického vymezení izofon. :

GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ IZOFON - OBJEKT „A“ DEN





GRAFICKÉ  
ZNÁZORNĚNÍ IZOFON –  
OBJEKT „A“ NOC

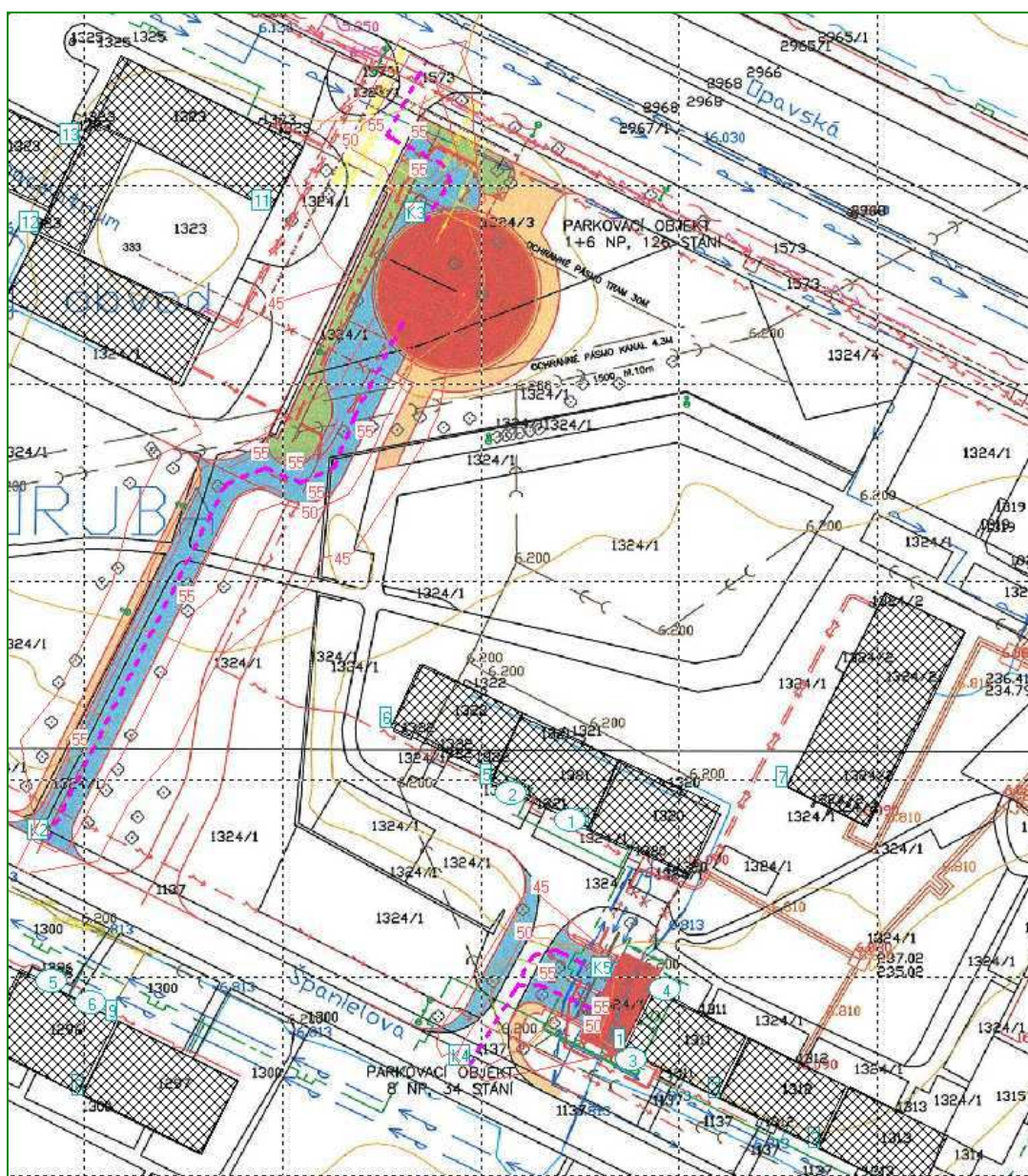


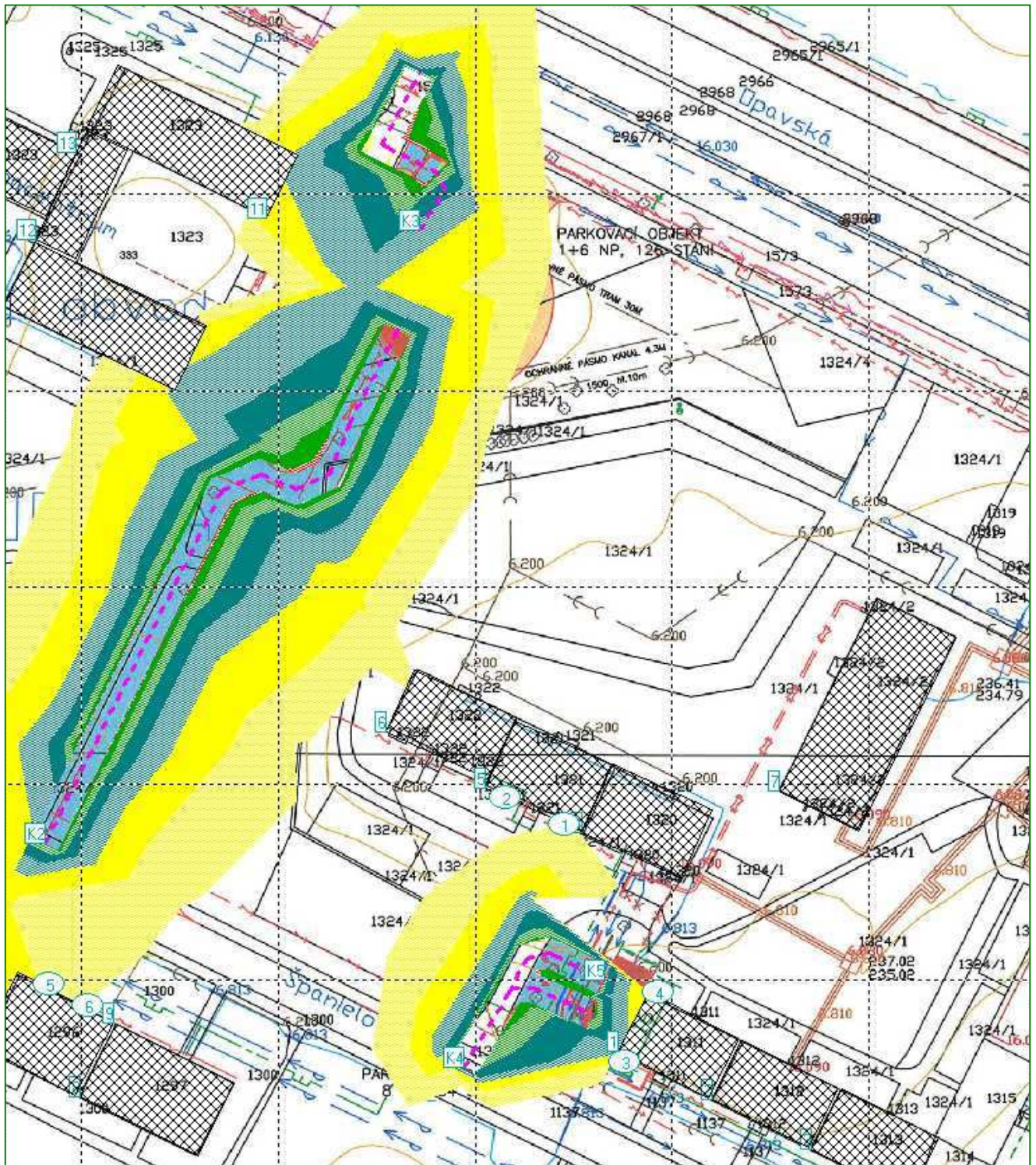
Parkovací dům „B“ lokalita Opavská a parkovací dům „C“ lokalita ulice Španielova

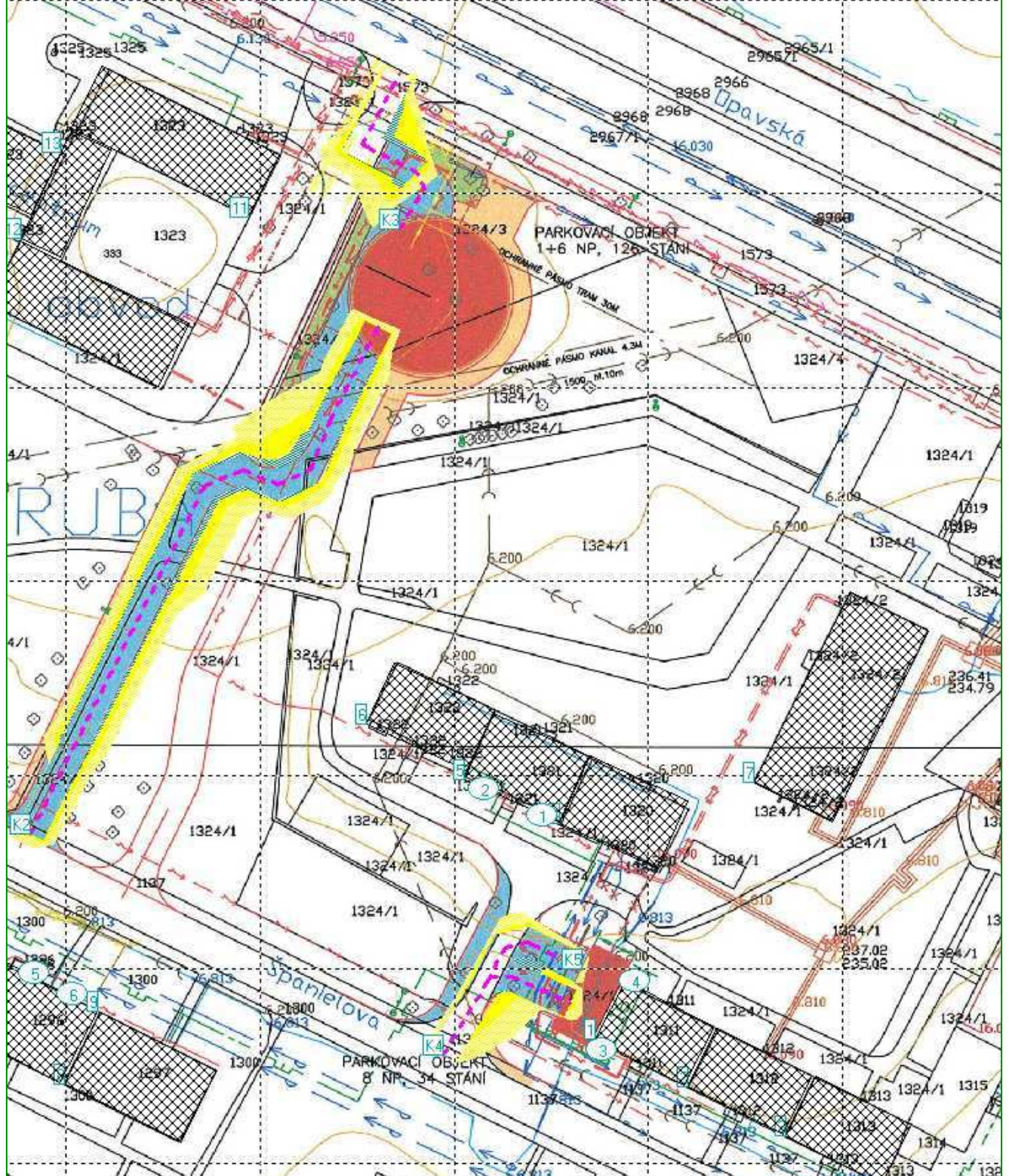
## Zjištěné hodnoty

Kontrolní bod	Výška	Nový stav – zjištěná hodnota – příspěvek provozu parkovacího objektu „B“ a „C“	
		Den	Noc
		$L_{Aeq}$ dB(A)	$L_{Aeq}$ dB(A)
1	3	40,2	31,1
2	15	41,9	32,8
3	15	42,5	33,4
4	3	40,5	31,5
5	3	42,3	33,2
6	15	43,4	34,3

## GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ IZOFON DEN - OBJEKT „B“ a „C“







GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ IZOFON NOC - OBJEKT „B“ a „C“

Z výše uvedených hodnot je zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem dopravní zátěže postihující předpokládaný provoz parkovacích objektů „B“ a „C“ v zájmovém území v chráněném venkovním prostoru překračovat povolené hodnoty v chráněném prostoru u chráněných objektů.

## C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

### 1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

#### 1.1 Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

Zájmové území v lokalitě Nad Porubkou je v současné době projekčně připraveno pro realizaci nového uplatnění zóny lehkého průmyslu jejíž součástí je rovněž objekt administrativního centra a parkovacího domu. Parkovací objekt „A“ v lokalitě Nad Porubkou je součástí uvedeného areálu. Projekt regenerace zóny lehkého průmyslu v areálu Nad Porubkou řešil přípravu území pro následné využití celé zóny. Zájmové území bylo vyčištěno od původních černých skládek a byla provedena demolice objektů a sanace území.

V rámci přípravy území pro budoucí využití celé zóny je navrženo řešení záplavových charakteristik území. Protipovodňová hrázka zabezpečí usměrnění toku vodoteče Porubka a zmenší záplavové území.

Realizovány byly práce související s dopravním napojením celého areálu, stavba areálové komunikace a inženýrských sítí. Uvedené podmínky rozvoje budou při realizaci záměru dodrženy.

Výstavba parkovacího objektu „A“ je součástí řešení celého území a respektuje podmínky připravovaných úprav v území areálu nad Porubkou.

Pro rozvoj oblasti je rovněž důležité zachování přírodního prvku (situovaný mimo přímý dosah stavby administrativního centra – jižně) - vodoteč Porubka a její doprovodný porost. Stavba je řešena s doprovodnou zelení, která zabezpečí vznik esteticky hygienického prvku v souladu s požadavky pro dané území.

Připravované komplexní využití území a priority jeho trvale udržitelného využívání jsou záměrem stavby, která je součástí tohoto oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí dodrženy a záměr stavby tyto podmínky splňuje.

Zájmové území v lokalitě, v němž je navržen parkovací dům „B“ na ulici Opavská a parkovací dům „C“ na ulici Španielova je územím bytové zástavby městské části Ostrava Poruba, nachází se na urbanizovaném území. Parkovací objekt „B“ je navržen v zastavěné části na volné ploše při budově „Mephacentrum“ (dříve poliklinika) u ulice Opavská. Parkovací objekt „C“ obdélníkového půdorysu bude přistavěn ke štítu bytového domu na ulici Španielova.

Dle Územního plánu města Ostravy, schváleného dne 5.10.1994 usnesením Zastupitelstva města Ostravy č.778/M, jsou parkovací domy navrženy na plochách s funkcí „Lehký průmysl, sklady, drobná výroba“ (parkovací dům „A“) a „Bydlení hromadné“ (parkovací domy „B“ a „C“). V obou těchto funkcích je umístování hromadných garáží přípustné.

Komplexní využití území a priority jeho trvale udržitelného využívání jsou řešeny záměrem stavby.

## 1.2 Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Přímo zájmové území, v němž je realizován záměr výstavby tří parkovacích objektů, neobsahuje přírodní zdroje, jejichž kvalita a schopnost regenerace z toho důvodu nesmí být negativně ovlivněna.

Mezi přírodní zdroje v dotčeném území patří:

- *půdní fond*

Během realizace záměru nedojde k záborům zemědělské půdy.

Půda určená k plnění funkce lesa nebude dotčena.

- *vodní zdroje, voda*

V prostoru se nenachází vodní zdroje.

Řešení záplavového území je řešeno v rámci přípravy celého území areálu na základě odborného posudku, projednáno s dotčenými odbornými orgány a bude řešeno při přípravě kompletní lokality areálu Nad Porubkou protipovodňovou hrázkou (ochrana areálu proti Q100) – parkovací dům „A“ je součástí areálu..

- *surovinové zdroje*

Záměr leží v oblasti surovinových zdrojů – CHLÚ české části Hornoslezské pánve. V této oblasti není podle definice pravděpodobná těžba černého uhlí klasickými metodami. Z tohoto důvodu není nutno stanovovat zvláštní opatření proti účinkům poddolování.

*Realizací stavby nebude narušena kvalita a schopnost regenerace území.*

Všechna opatření zahrnující realizaci stavby parkovacích objektů jsou řešena s ohledem na obnovitelnost přírodních zdrojů a možnost zásadní eliminace předmětného záměru v území. Tato skutečnost se projevila i v průběhu řešení při stanovení a vymezení trasy nových dopravních systémů a průběhu přípravy stavby v území včetně navazujících dopravních vazeb.

*Realizací stavby nebude narušena kvalita a schopnost regenerace území.*

## 1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností

### - na územní systémy ekologické stability

Zájmové území vymezené plochou pro realizaci staveb parkovacích objektů je situováno mimo tah územních systémů ekologické stability.

Územní systémy ekologické stability dle Generelu lokálního systému ekologické stability pro Městský obvod Ostrava – Poruba jsou zahrnuty v územně plánovací dokumentaci. Zájmové území je situováno mimo tah územních systémů ekologické stability.

Nejbližší prvky tohoto systému jsou jižně od zájmové lokality (parkovací objekt „A“).

Záměrem stavby nebudou územní systémy ekologické stability přímo dotčeny. Návrh lokálních územních systémů ekologické stability pro zájmové území byl zpracován v rámci Územního plánu města Ostravy, tento byl schválen usnesením zastupitelstva města č. 778/M 5.10.1994. Zájmové území (parkovací objekt „A“) je situováno západně od tahu nadregionálního vedeného podél Odry (vzdálenost cca 2 500 m).

Nejbližší prvky tohoto systému jsou situovány podél vodoteče Porubka. Stavbou nebude dotčeno.

## Situace územních systémů ekologické stability

### **- na zvláště chráněná území**

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zák. ČNR č. 114/92 o ochraně přírody a krajiny.

Hranice nejbližšího chráněného území CHKO Poodří se nachází ve velkém odstupu jihozápadně od zájmového území. Rovněž přírodní rezervace na území města Ostrava jsou situovány mimo jakýkoliv dosah posuzované lokality.

Přírodní rezervace Rezavka je situována mimo zájmové území.

### **- na území přírodních parků**

Zájmové území není součástí přírodního parku.

### **- území NATURA 2000 – ptačí oblast, evropsky významné lokality**

Předmětné území není situováno ani neleží v blízkosti lokality, která by byla zařazena do programu Natura 2000 jako významná ptačí lokalita nebo evropsky významná lokalita.

### **- na významné krajinné prvky**

Ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny je významný krajinný prvek ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utvářející její vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Významnými prvky ze zákona jsou rašeliniště, lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a ty části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Ten, kdo zamýšlí zásah do VKP, si musí opatřit závazné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Obecně tak již v rámci projekčních prací vyplývá pro investora povinnost volit takové technologie a stavební postupy, které v maximálně možné míře ochrání dotčené VKP, popřípadě minimalizují negativní dopady spojené se stavebními pracemi a následným užíváním staveb.

V zájmovém území pro výstavbu objektu „A“ v lokalitě Nad Porubkou – severně od komunikace Nad Porubkou je situován chráněný strom – lípa Tilia. Tento jedinec nebude stavbou dotčen, respektována bude jeho ochrana.

**- na území historického, kulturního nebo archeologického významu**

V bezprostředním okolí předmětné lokality se nenachází žádné významné architektonické ani historické památky či archeologická naleziště, která by mohla být realizací stavby „Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě“ dotčena.

Zájmové území je mimo území historického, kulturního nebo archeologického významu, nenalézají se zde objekty uvedeného významu.

**- na území hustě zalidněná**

Navrhovaný parkovací objekt „A“ bude situován mimo ucelenou zástavbu v zóně průmyslové, počítá se s uplatněním parkovacích míst pro obyvatele. Parkovací objekty „B“ a „C“ jsou navrženy v zastavěné části Ostrava Poruba, v místech s potřebou zabezpečení parkovacích míst pro obyvatele v lokalitě s minimální prostorovou možností vytvoření dalších parkovacích míst.

**- na území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)**

Zájmová lokalita je situována na území, které neznamená zátěž nad únosnou míru vzhledem k typu využití ve stávající lokalitě.

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

Při přípravě stavby „Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě“ byly sledovány následující složky životního prostředí, které by mohly být ovlivněny:

### **2.1 Vlivy na obyvatelstvo**

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována. Možné přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat s ohledem na jednotlivé složky životního prostředí ve vztahu k obyvatelstvu a z hlediska časového rozložení záměru (po dobu stavby a v době po ukončení realizace stavby (provoz související s parkovacími objekty)).

V době realizace stavby může být ovlivněno obyvatelstvo zejména s ohledem na stavební práce. Délka stavby bude pouze omezenou dobu a stavba zabezpečí možnost parkovacích míst pro obyvatelstvo na velmi dobré úrovni, v místech, kde je zabezpečení parkovacích míst nutné.

Případnou sekundární prašnost z vlastního staveniště lze technicky eliminovat. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou pro etapu výstavby formulována následující doporučení:

- Dodavatel stavby bude poskytovat garance na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby se zohledněním požadavků na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).



- Celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody pro obyvatele nejbližší situovaných objektů bydlení a zabezpečil dopravní obslužnost území.

*Z hlediska doby realizace záměru, jeho rozsahu a současným respektováním výše uvedených doporučení lze záměr i v době stavebních prací akceptovat.*

## 2.2 Ovzduší a klima

Ovzduší a klima předmětného území nebude negativně ovlivněno nad únosnou mez, jak je uvedeno již výše a dokladováno rozptylovou studií uvedenou v části F. *Doplňující údaje* tohoto oznámení. Záměr je možné považovat pro dané území za únosný.

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci mohou být práce související zejména s přesunem materiálů, pohybem stavebních mechanismů a manipulací s materiály.

Minimalizaci znečištění ovzduší lze dosáhnout zejména organizačními opatřeními - koordinací stavebních prací, snižováním prašnosti kropením, udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě. Všechna tato opatření jsou v kompetenci dodavatele stavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prachu) na okolí považovat za nepodstatný.

Doba provozu omezí pohyb vozidel při zajištění a vyhledávání parkovacího místa v území, v rámci objektu parkovacích domů nebudou vozidla pojíždět, systém parkování je zabezpečen konstrukčně pomocí automatického ukládání parkovaných vozidel, využitím nezávisle otočných prstenců, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování. Zabezpečením parkování navrhovaných systémem je z hlediska ovzduší příznivou charakteristikou.

## 2.3 Voda

Vlastní etapa výstavby nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě.

Pro eliminaci rizika (kvalitativní podmínky vod) během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:

- všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek,
- zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží,
- konkretizace předpokládaných míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení v dalších stupních projektové dokumentace.

V době provozu bude nakládání s vodami řešeno opatřeními, která jsou předmětem řešení projektu – zabezpečení vody, režim nakládání s vodou.

Veškeré splaškové vody budou odváděny jednotným kanalizačním sběračem na ÚČOV. Kanalizační řád bude dodržen, schopnost odvést odpadní vody je projektem prověřena. Provozovatel bude dodržovat limity platného kanalizačního řádu.

## 2.4 Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

Zemědělská půda nebude záměrem stavby dotčena, parkovací objekty budou umístěny na pozemcích v kultuře ostatní plocha.

Horninové prostředí a přírodní zdroje nebudou záměrem souvisejícím se stavbou ovlivněny.

## 2.5 Flóra, fauna a ekosystémy

Při přípravě záměru v území bylo provedeno rámcové posouzení předmětné lokality s ohledem na sledování výskytu flory a fauny v předmětném území.

Po provedeném průzkumu přímo pro zájmovou lokalitu je možné jednoznačně konstatovat, že v území lokality vzhledem k jejímu situování se nenacházejí žádné druhy flory nebo fauny chráněné ve smyslu ustanovení Zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. MŽP ČR.

Zájmové území je lokalitou bez významných biologicko-ekologických prvků. Prostor s porostem podél vodoteče Porubka (parkovací objekt „A“) není stavbou ani jejím provozem dotčen.

Lokality navržené pro umístění parkovacích objektu „B“ a na ulici Opavská a parkovacího objektu „C“ na ulici Španielova jsou travnaté plochy lokálně se vzrostlou zelení. V rámci projektové přípravy bude provedena inventarizace zeleně s vymezením dotčené vzrostlé zeleně a její kvality. Postupováno bude v souladu s požadavky zák.č. 114/1992 Sb. ve znění platných předpisů.

## 2.6 Krajina, krajinný ráz

Krajinný ráz je kategorií smyslového vnímání, je utvářen přírodními a kulturními prvky, složkami a charakteristikami, jejich vzájemným uspořádáním, vazbami a projevy v krajině.

Hodnocení krajinného rázu se týká především hodnocení prostorových vztahů, uspořádání jednotlivých prvků krajiny v určitém prostoru s ohledem na zvláštnost, působivost a neopakovatelnost tohoto prostorového uspořádání.

Každá charakteristika se navenek uplatňuje v prostorových, vizuálně vnímaných vztazích krajiny, zároveň také hodnotami vycházejícími z prostorového uplatnění estetických hodnot, harmonického měřítko a vztahů v krajinném systému.

Záměr bude lokálně znamenat zásah do vzhledu stávajícího systému zástavby v rámci zástavby Ostrava Poruba Stavba je navržena účelně s ohledem na okolní prostory a stavební objekty. Záměr bude řešen v souladu s účelem užívání – moderní design. V lokalitě Nad Porubkou bude parkovací objekt řešen s ohledem na připravovanou související stavbu administrativního centra, bude typický pro stavby obdobného charakteru. Vlastní lokalita není spojena s nějakou místní kulturně-historickou zvláštností.

Kontakt záměru s obytnou zástavbou obce pohledově území neznehodnotí vzhledem k umístění záměru a typu řešení celého území, a to i přes výškové řešení celého objektu. Tento stav je dán zejména architektonickým řešením parkovacích objektů se snahou uplatnit moderní architektonické prvky v souladu s řešením objektu s uplatněním prvků zeleně i na plochách mimo jejich běžné uplatnění.

Estetická kvalita území nebude záměrem narušena, bude doplněna o nový pohledově přitažlivý prvek se zakomponovanými zelenými a architektonickými plochami, které v současnosti v území nejsou přítomny.

## 2.7 Hmotný majetek a kulturní památky

Nebudou negativně ovlivněny. Realizací záměru nedojde k ovlivnění hmotného majetku nebo kulturních památek.

## 2.8 Hodnocení

### Řešení hlavních problémových okruhů

Tabulka č.21

Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
	I.	II.	III.
Vlivy na obyvatelstvo		x	
Vlivy na ovzduší a klima		x	
Vliv na hlukovou situaci		x	
Vliv na povrchové a podzemní vody		x	
Vliv na půdu			x
Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje			x
Vliv na floru a faunu		x	
Vliv na ekosystémy			x
Vliv na krajinu		x	
Vliv na hmotný majetek a kulturní památky		x	

Vysvětlivky:

- I. - složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
- II. - složka běžného významu, aplikace standardních postupů
- III.- složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

Složky životního prostředí jsou zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru. Tabulka byla vyplněna po podrobném studiu dané problematiky.

Vliv výstavby a provozu stavby na ekosystémy, jejich složky a funkce.

Tabulka č.22

Vlivy	Typ ovlivnění	Odhad významnosti vlivu
Emise z dopravy při výstavbě	přímé, krátkodobé	nepříznivý vliv, zmírňující opatření jsou dostupná – řešena v rámci přípravy stavby
Prach a hluk při výstavbě	přímé, krátkodobé	nepříznivý vliv, zmírňující opatření jsou dostupná – řešena v rámci přípravy stavby – program organizace výstavby
Vliv na jakost povrchové vody	přímé	minimální nepříznivý vliv
Půda	nepřímé	Nedojde k zaboru zemědělského půdního fondu ani půdy určené k plnění funkce lesa
Vliv na flóru a faunu v době stavby	přímé	odstranění zeleně dotčené stavbou, provedena bude inventarizace zeleně, náhradní výsadba dle disp.orgánu ochrany přírody
Vliv na krajinný ráz	přímé	minimální nepříznivý vliv
Vliv na flóru a faunu v době provozu	nepřímé	minimální nepříznivý vliv imisí v okolí

## **D. Údaje o vlivech záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí**

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

#### *Zdravotní rizika, sociální důsledky, ekonomické důsledky*

Základní kritéria pro posouzení míry nebo možnosti ovlivnění této skutečnosti jsou dokladována v tomto oznámení. Posouzení vlivu záměru na zdraví obyvatelstva bylo provedeno z hlediska období výstavby a období provozu.

Možné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a eventuelní přímé a nepřímé vlivy na obyvatelstvo je možno charakterizovat následovně:

#### **Vliv znečištěného ovzduší**

V době výstavby budou do volného ovzduší emitovány škodliviny z provozu dopravních prostředků stavby. Doprava bude soustředěna do období řešení realizace předmětného záměru, rozsah vlivů může být omezen organizací práce a prováděných pracovních operací.

V době po provedené stavbě a zahájení provozu parkovacích objektů nebude ovzduší znečištěno nad přípustnou úroveň.

Provoz vozidel v rámci objektu je řešen technicky, v rámci objektu parkovacího domu bude manipulováno s vozidly pomocí technického zabezpečení - konstrukce automatického ukládání parkovaných vozidel, nezávisle otočné prstence, na které jsou pomocí zdviží ukládány automobily k zaparkování- nikoliv pojezdy vozidel v rámci objektu.

#### **Vliv hlukové zátěže**

V případě lokality navržené pro umístění parkovacích domů „B“ a „C“ nedojde k navýšení počtu vozidel. Rovněž v rámci parkovacích objektů nebude vozidly pojíženo.

V rámci lokality Nad Porubkou je areál situován mimo ucelenou zástavbu. Lokalita byla prověřena hlukovou studií včetně kompletního nárůstu aktivit v předmětném území (parkovací objekt, nový administrativní objekt a jeho parkoviště).

Chráněné objekty (objekty bydlení) a chráněný venkovní prostor objektů včetně ostatního chráněného prostoru nebude ovlivněn nad přípustnou úroveň pro den ani pro noc.

Průkaznost tohoto konstatování může být ověřena měřením hluchnosti v případě negativních ohlasů ze strany obyvatel.

#### **Vliv produkce odpadů**

Zneškodnění odpadu bude prováděno externí firmou na základě smluvního vztahu, zneškodnění bude zajišťovat specializovaná firma.

#### **Odhad zdravotních rizik pro exponované obyvatelstvo**

Dle předpokládaných závěrů nebude hodnot souvisejících s odezvou na organismus obyvatel dosahováno, realizace stavby navrhovaných parkovacích objektů bude možná bez nadměrného ovlivnění nejbližších antropogenních systémů.

Při použití navrhovaných opatření nebude antropogenní zóna významně dotčena nad únosnou míru.

#### *Sociální, ekonomické důsledky*

Vlastní realizace záměru nemá pro obyvatelstvo nadměrně negativní vliv v uvedených oblastech. Stavba nebude znamenat pro obyvatelstvo sociální ani ekonomické důsledky. Nové parkovací objekty zlepšují možnost parkování v území s výrazným nedostatkem parkovacích míst.

### *Narušení faktoru pohody*

Dle dokladovaných skutečností za předpokladu dodržování základní technologické kázně ze strany dodavatele stavby není předpoklad narušení faktoru pohody nad únosnou míru. Stavba bude probíhat po omezenou dobu, jejím výsledkem bude příznivé ovlivnění pohody bydlení pro obyvatele předmětného území (řešení opatření, zlepšení parkování, omezení popojíždění).

## **2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Negativní účinky záměru se za předpokladu technologické kázně ze strany dodavatele a zodpovědně zpracovaného plánu organizace výstavby v obytném území neprojeví. Realizace stavby řeší stávající a předpokládaný negativní stav v území. Vlivy na zdraví obyvatelstva budou v souladu s požadavky platné legislativy.

## **3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice**

Předmětný záměr není zdrojem možných vlivů přesahujících státní hranice.

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

☞ Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního materiálu budou správnou organizací stavby eliminovány.

☞ Při stavebních pracích bude dbáno na dodržování všech zásad ochrany vod.

☞ Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití. Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje.

☞ Důsledně budou dodržovány podmínky vyjádření všech dotčených orgánů a organizací.

☞ Kontrolována budou všechna riziková místa a neprodleně odstraňovány vzniklé úkapy závadných látek.

☞ Vliv na vegetaci v rámci stavby bude řešen na základě zpracované inventarizace zeleně s minimalizací kácené zeleně, stromy, které nebudou stavbou dotčeny budou chráněny v rámci stavebních prací (např. obedněním). Dodrženy budou podmínky zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

☞ Provedeny budou vegetační úpravy v rámci řešeného území. Odstraněná zeleň bude nahrazena novou výsadbou s ohledem na inženýrské sítě.

☞ Prováděn bude monitoring jednotlivých vlivů na životní prostředí v souladu s uloženými podmínkami provozu.

☞ Provedeno bude měření hlučnosti po realizaci záměru v území.

## **5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů**

Vlivy zpracované v tomto oznámení nebyly řešeny na základě zásadních nedostatků nebo neurčitostí, které by mohly ovlivnit rozsah závěrů tohoto posouzení realizovaného v rámci oznámení. Pro zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dostatečném rozsahu známy všechny podstatné podklady. Záměr byl posouzen na základě rozpracované dokumentace pro územní řízení (ARPIK, spol.s r.o., 03/2007).

Všechny vlivy jsou doložitelné a předvídatelné s potřebnou přesností.

## **E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy)**

Předmětný záměr stavby je vázán k předmětnému území a není řešen variantně.

Pro variantní posouzení stavby by mohly být zvažovány varianty (jak je uvedeno v části B.5) nulová varianta a varianta předkládaná oznamovatelem. Nulová varianta ponechává parkování v území na stávající nepříznivé úrovni, řešená varianta (předložena oznamovatelem) je řešením dopravní situace související s parkováním vozidel v území.

## **F. Doplnující údaje**

### **1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení**

Oznámení je doplněno mapovou dokumentací:

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000

Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě

Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou

Parkovací dům „B“ lokalita Opavská

Parkovací dům „C“ lokalita Španielova

(dle ARPIK, spol.s r.o., Ostrava)

### **2. Další podstatné informace oznamovatele**

Oznamovatel všechny známé informace o předmětném záměru uvedl ve výše zpracovaném oznámení.

## **G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

*Záměr odpovídá požadovanému standardu pro obdobné stavby a je v souladu s platnou legislativou.*

*Navržený způsob realizace záměru a začlenění dopravní trasy do území je řešeno tak, aby vliv na životní prostředí byl minimalizován. Zhodnocení stavu produkce škodlivin do ovzduší je řešeno rozptylovou studií. Zpracována je hluková studie.*

*Navržené technické i stavební řešení je v souladu s požadavky na obdobné stavby. Navržena stavba komunikace řeší přiměřeným způsobem umístění silnice III/478 jako liniové trasy s ohledem na okolní objekty, dopravní charakteristiky území, navazující dopravní trasy a inženýrské sítě vedené předmětným územím. Technické řešení je koncipováno účelně s optimalizací využití doprovodných ploch a estetických a dopravních požadavků.*

## **H. Příloha**

**Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací**

**Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)**

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů o stavbě, o současném a výhledovém stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaná stavba „Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě“ je ekologicky přijatelná a lze ji

**doporučit**  
**k realizaci na navržené lokalitě.**

**Oznámení bylo zpracováno:** březen 2007

**Zpracovatel oznámení:** ing.Jarmila Paciorková  
číslo autorizace - osvědčení 15251/3988/OEP/92

Selská 43, 736 01 Havířov  
Tel/fax 596818570, 602749482  
e-mail eproj@volny.cz

Spolupracovali:

ARPIK OSTRAVA s.r.o., 28. října 1511/ 93, Ostrava-Moravská Ostrava,  
Ing.Petr Fiedler, Háj ve Slezsku  
TESO Ostrava, spol.s r.o.

Podpis zpracovatele oznámení:

.....



## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Situace širších vztahů, měřítko 1 : 10 000

Komplexní řešení parkovacích stání v Ostravě-Porubě

Parkovací dům „A“ lokalita Nad Porubkou

Parkovací dům „B“ lokalita Opavská

Parkovací dům „C“ lokalita Španielova

(dle ARPIK, spol.s r.o., Ostrava)

## **H. Příloha**

**Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací**

**Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (Natura 2000)**