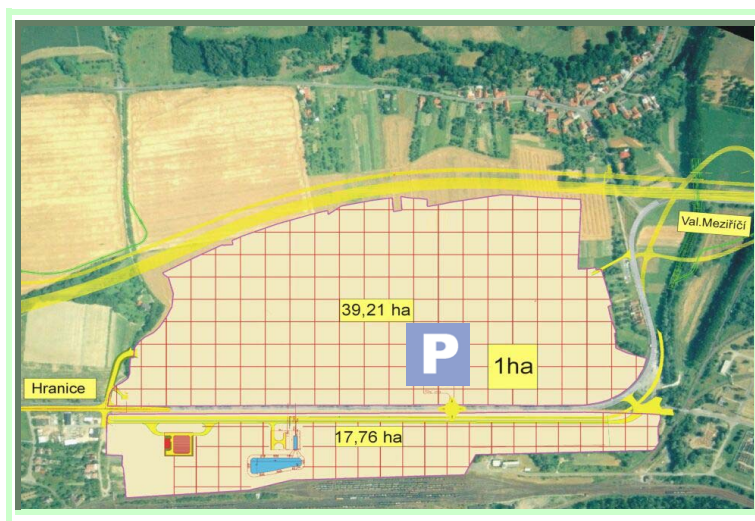


# OZNÁMENÍ

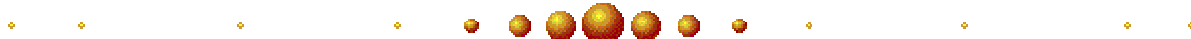
ve smyslu § 6 odst. 2 zák. č. 100/2001 Sb.  
o posuzování vlivů na životní prostředí pro záměr:

## Parkoviště průmyslové zóny Lešná (Valašské Meziříčí)



červenec 2002

RNDR. ZBYNĚK RYŠLAVÝ, CSC., SAMETOVÁ 734, 460 01 LIBEREC, TEL. +420 604 809 203,  
PHARE PROJEKT CZ.99.16.01.0002





## Obsah

Část A.	Údaje o oznamovateli .....	2
Část B.	Údaje o záměru .....	3
B.I.	Základní údaje .....	4
B.II.	Údaje o vstupech .....	14
B.III.	Údaje o výstupech .....	15
Část C.	Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	17
C.I.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	17
C.II.	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny .....	17
C.III.	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení .....	22
Část D.	Údaje o vlivu záměru na obyvatelstvo a na životní prostředí .....	23
D.I.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti .....	23
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	27
D.III.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice .....	27
D.IV.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	28
D.V.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů .....	28
Část E.	Varianty záměru a jejich hodnocení .....	29
Část F.	Doplňující údaje .....	30
Část G.	Shrnutí netechnického charakteru .....	31
Část H.	Přílohy .....	33
H.I.	Údaje týkající se zpracování Dokumentace .....	33
H.II.	Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	

## Seznam obrázků

obrázek 1 – výřez z mapy 1 : 100 000 .....	5
obrázek 2 – umístění průmyslové zóny (kombinace leteckého snímku a mapového podkladu) .....	5
obrázek 3 – přípojka a parkoviště .....	7
obrázek 4 - konstrukční provedení podkladu místní komunikace .....	9
obrázek 5 - konstrukční provedení podkladu křižovatky .....	10
obrázek 6 - konstrukční provedení podkladu parkoviště .....	11
obrázek 7 – dlouhodobý průměr měsíčních srážek .....	17
obrázek 8 – celková větrná růžice pro prostor průmyslové zóny .....	18

## Seznam tabulek

tabulka 1 – identifikace oznamovatele .....	2
tabulka 2 - údaje o umístění záměru .....	4
tabulka 3 – umístění do statistických regionů .....	6
tabulka 4 – stavební objekty bezprostředně související se záměrem .....	8
tabulka 5 - emisní faktory pro pohyb na parkovišti .....	23



## ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

<i>tabulka 1 – identifikace oznamovatele</i>		
1	Obchodní firma	Město Valašské Meziříčí
2	IČO	3040387
3	Sídlo	Valašské Meziříčí
4	Oprávněný zástupce oznamovatele	
	Jméno	Bohdan
	Příjmení	Mikušek
	Bydliště	Valašské Meziříčí
	Telefon	+420(0651)674250



## ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### Úvod

Zlínský kraj je postižen poměrně velkou nezaměstnaností a je nutné vytvářet pro jeho obyvatele vhodné pracovní příležitosti. Protože se snižuje počet pracovních míst v zemědělském sektoru, je nutno napomáhat zvláště k vytváření pracovních míst v průmyslu a ve službách. Rozvoj průmyslových zón je právě jednou z metod, jak napomoci zvýšení počtu pracovních příležitostí, ať již v důsledku vytvoření pracovních míst přímo v podnicích umístěných v dané zóně, nebo v důsledku kooperací s firmami v blízkém i vzdálenějším okolí.

Tyto průmyslové zóny však musí být umístěny na vhodném místě, aby vlivy na životní prostředí a na zdraví obyvatelstva byly minimalizovány. Tyto skutečnosti si uvědomili i představitelé města Valašské Meziříčí a přišli se záměrem výstavby Průmyslová zóna Lešná – Valašské Meziříčí. Záměr umístění průmyslové zóny do prostoru u obce Lešná byl schválen územním plánem města Valašské Meziříčí. Tento záměr navazuje i na zamýšlenou výstavbu rychlostní komunikace, která by měla procházet na severním okraji průmyslové zóny (realizace se počítá v roce 2004). V letech 2000 až 2001 došlo k majetkovému vypořádání a všechny dotčené pozemky jsou nyní ve vlastnictví města.

Valašské Meziříčí začalo nabízet zatím nezasíťované pozemky potenciálním investorům a byla postupně vydána jednotlivá územní rozhodnutí a některá stavební povolení pro většinu infrastruktury. Již v roce 2001 se zde objevil zájemce o využití tohoto prostoru (belgická firma PUNCH International). Mezitím město Valašské Meziříčí zpracovalo příslušnou projektovou dokumentaci a právě pro tento konkrétní projekt byla zpracována dokumentace o vlivu podniku na životní prostředí a na tuto dokumentaci byl zpracován posudek. Firma od svého záměru ustoupila, nicméně některých podkladů je možno využít i pro další dokumenty, potřebné pro další řízení.

V roce 2001 platil zákon č. 244/1992 Sb. o *posuzování vlivů na životní prostředí*. Tento zákon nepožadoval posuzovat průmyslové zóny jako takové v režimu tohoto zákona. Nicméně od tohoto roku platí zákon č. 100/2001 Sb., který změnil spektrum aktivit, které musí být podle tohoto zákona posuzovány. Protože na infrastrukturu průmyslové zóny a na vlastní průmyslovou zónu byla již vydána příslušná územní rozhodnutí, nebude tato zóna jako taková posuzována režimem podle zák. č. 100/2001 Sb. o *posuzování vlivů na životní prostředí*.

Nicméně zatím nebylo vydáno územní rozhodnutí na příjezdovou komunikaci a na parkoviště průmyslové zóny. Výše zmíněný zákon č. 100/2001 Sb. uvádí pro kategorii II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) v bodě 10.6, že zjišťovací řízení je obligatorní pro:

- 10.6 Průmyslové zóny a obchodní zóny včetně nákupních středisek o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; areály parkovišť nebo garáží se zastavěnou plochou nad 1000 m<sup>2</sup>.

Z tohoto důvodu bylo nutné zpracovat toto *Oznámení*, které bilancuje přínosy a negativní důsledky na životní prostředí podle požadavku zákona, přičemž bude následovat vlastní zjišťovací řízení.



Při tomto zjišťovací řízení a zvláště při vydávání stanovisek k záměru výstavby parkoviště je nezbytné si uvědomit následující skutečnosti:

1. v současnosti jsou již vydána veškerá územní rozhodnutí a stavební povolení s výjimkou parkoviště a krátké propojky vedoucí na parkoviště. To znamená, že investor může provést veškeré stavby související s průmyslovou zónou.
2. Toto oznámení se zabývá již jen bilancováním možných dopadů vlastního parkoviště a odbočky na toto parkoviště, jak je požadováno zákonem.

Z tohoto důvodu a na základě našich zkušeností a na základě analýz v tomto *Oznámení* uvedených, s přihlédnutím k významu záměru pro sociální a ekonomické dopady (včetně časového faktoru souvisejícího s možnostmi financování) při minimálních dopadech na životní prostředí důrazně doporučujeme, aby:

- ⊕ Vyjádření dotčených orgánů státní správy nepožadovala zpracovávání další podrobnější dokumentace a posuzování podle zák. č. 100/2001 Sb.

Tato Dokumentace a následné prodloužení procesu by nepřineslo podstatné zvýšení informovanosti o vlivech na životní prostředí a mohlo by podstatně ztížit přístup k finančním prostředkům se všemi negativy v sociální oblasti.

## B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### B.I.1. Název záměru

PARKOVIŠTĚ PRŮMYSLOVÉ ZÓNY LEŠNÁ

### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je zřídit přípojnou komunikaci a parkoviště pro automobily, což bude součástí infrastruktury průmyslové zóny. Tyto objekty se nacházejí uvnitř průmyslové zóny, která sama má rozlohu 57 ha. Na infrastrukturu (inženýrské sítě s výjimkou parkoviště a přípojných komunikací) bylo vydáno územní rozhodnutí již v roce 2001.

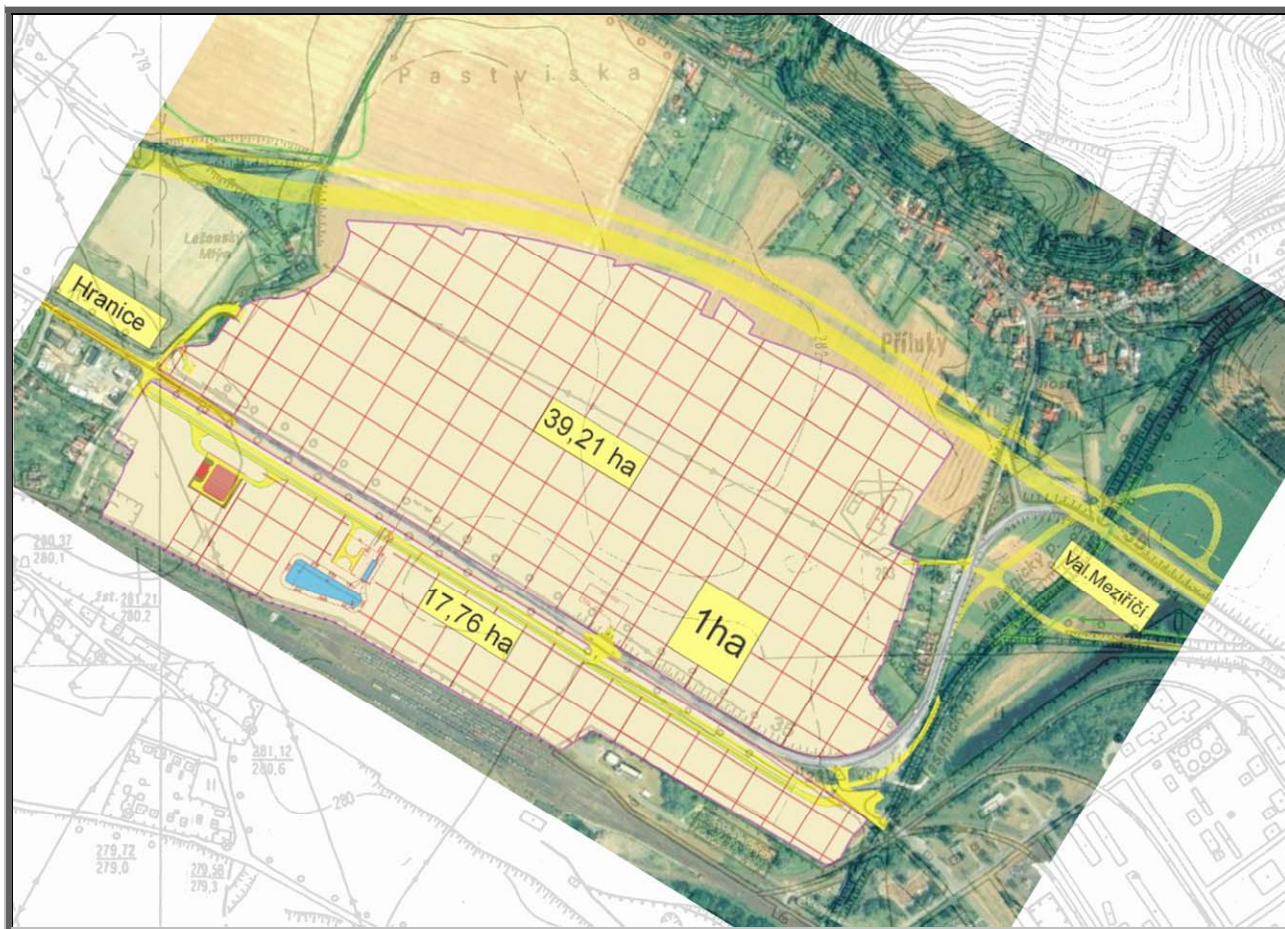
### B.I.3. Umístění záměru

Území přináleží do mikroregionu Valašskomeziříčsko – Kelečsko. Umístění záměru podle standardu územní lokalizace České republiky uvádí tabulka 2.

<i>tabulka 2 - údaje o umístění záměru</i>		
<b>typ územní jednotky</b>	<b>Název</b>	<b>kód</b>
Kraj	Zlínský	
Okres	Vsetín	3810
Obec	Lešná	08045 4 (IČZÚJ 544302)
ZSJ	Lhotka nad Bečvou	08142 6
katastrální území	Lhotka nad Bečvou	68142 3
Část obce	Lhotka nad Bečvou	08142 6
Mapový list:		03-14-21



obrázek 1 – výřez z mapy 1 : 100 000



obrázek 2 – umístění průmyslové zóny (kombinace leteckého snímku a mapového podkladu)



Z hlediska umístění do regionů NUTS je záměr umístěn následovně:

<i>tabulka 3 – umístění do statistických regionů</i>	
NUTS II	Střední Morava
NUTS III	Zlínský kraj
NUTS IV	okres Vsetín

Průmyslová zóna se nachází rovinném, téměř obdélníkovém, území rozprostírajícím se ve směru severozápad - jihovýchod mezi obcí Lešná a městem Valašské Meziříčí. Území zóny je na jihojihozápadě ohraničeno kolejištěm seřazovacího nádraží Českých drah, na severovýchodě a na severu je omezeno zástavbou obce Lešná a Příluky.

Na jihovýchodě tvoří hranici komunikace I/35 a na jihozápadě je území omezeno zástavbou obce Lhotka nad Bečvou. Severozápad zóny bude v dotyku s Lešenským mlýnem. Dosud je území využíváno zemědělská půda. Celá lokalita zaujímá rozlohu 110 ha, z toho plocha pro výstavbu průmyslových závodů činí 57 ha.

Nově navržená průmyslová zástavba není umístěna v těsném dotyku s obytnou zástavbou. Nejbližší obytná zástavba se nachází cca 200 metrů od severozápadní hranice průmyslového území a cca 170 - 200 metrů od severovýchodní hranice průmyslového území. Na severovýchodě tvoří přirozený filtr také rychlostní komunikace R35.

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

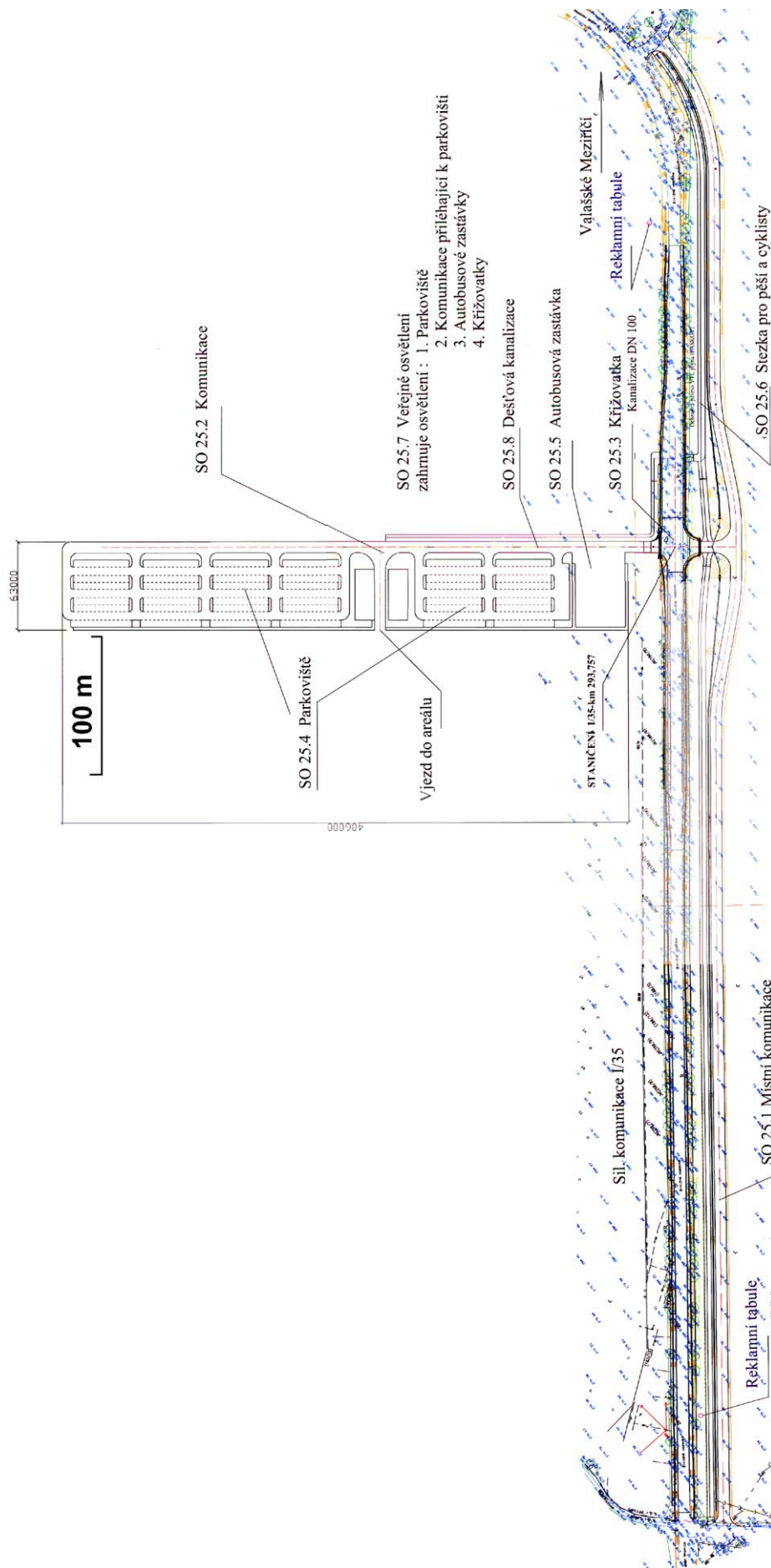
Jedná se o novostavbu, která je součástí infrastruktury průmyslové zóny.

#### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění**

Umístění záměru vyplynulo z logické potřeby vybudovat vhodnou příjezdovou komunikaci do průmyslové zóny a centrálního parkoviště pro tuto zónu. Umístění parkoviště je voleno téměř v centru zóny, nicméně, jak bude ukázáno dále, je možné v dalším stadiu na základě konkrétních potřeb investorů vybudovat i další nutné parkovací plochy. z hlediska životního prostředí je totiž záměr neutrální – samozřejmě při zachování regulativů daných územním plánem.

#### **B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru**

Technické řešení je standardní. Jedná se o přípojku z nynější komunikace I/35, která se bude nacházet zhruba uprostřed průmyslové zóny. Po vybudování obchvatu (severně od průmyslové zóny, jak ukazuje obrázek 2) bude hlavní dopravní proud probíhat po tomto novém obchvatu. Na přípojku pak bude přímo navazovat parkoviště (viz obrázek 3 níže). Současně se v rámci tohoto objektu se počítá s vybudováním autobusové zastávky a chodníků (250 m<sup>2</sup>). Křižovatka, komunikace a autobusová zastávka zaujmají plochu 3 380 m<sup>2</sup>.



obrázek 3 – přípojka a parkoviště





Projekty dílčích částí záměru byly zpracovány na základě vyjádření k správce komunikace I/35, ostatních dotčených orgánů státní správy a na základě stanovisek majitelů a provozovatelů jednotlivých sítí.

#### B.1.6.1. Přehled jednotlivých stavebních objektů

Technické řešení zahrnuje následující stavební objekty, přičemž přesné výměry záboru budou stanoveny zaměřením po dokončení stavby:

tabulka 4 – stavební objekty bezprostředně související se záměrem		
Označení objektu	Popis objektu	zábor (m <sup>2</sup> )
SO 25.1.	Komunikace - (místní- komunikace zabezpečující obsluhu technických zařízení zóny)	8656
SO 25.2.	Komunikace na parkovišti (místní komunikace na kterou navazuje autobusová zastávka a parkoviště osobních automobilů)	3832
SO 25.3.	Křižovatka - (spojuje průmyslovou zónu s dosavadní komunikací I/35)	1510
SO 25.4.	Parkoviště - (parkoviště osobních automobily pro zónu)	21 094
SO 25.5.	Autobusová zastávka	2120
SO 25.6.	Chodník a cyklistická stezka	6640
SO 25.7.	Veřejné osvětlení - (zabezpečuje osvětlení křižovatky, autobusové zastávky a parkovišť)	–
SO 25.8.	Dešťová kanalizace - (odvod vody z prostoru autobusové zastávky, parkovišť a z křižovatky)	4686
Zábor celkem		48 538

#### B.1.6.2. Parametry stavebních objektů

##### SO 25.1. MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Místní komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná komunikace kategorie S 7,5 pro návrhovou rychlost 50 km/h dle ČSN 73 61 01 (*Projektování silnic a dálnic*) se šířkou jízdního pruhu 3,0 m. Navržený typ komunikace odpovídá skutečnosti, že komunikace je vedena mimo zastavěné území.

Komunikace je vedena v přímé délce 574,21 m, kdy přechází ve dva protisměrné oblouky o poloměru 150 m, první z nich vpravo má délku 34,46 m a druhý vlevo má délku 34,04 m; mezi nimi je krátký přímý úsek o délce 36,7 m. Komunikace dále pokračuje přímo v délce 24,84 m a pak přechází ve směrový oblouk vlevo o poloměru 150 m délky 36,48 m a směrový oblouk vpravo o poloměru 200 m délky 48,86 m s vložení přímého úseku v délce 33,53 m. Následuje přímý úsek délky 144,54 m, který přechází v levý směrový oblouk o poloměru 150 m délky 98,44 m. Komunikace má minimální podélný sklon, který vychází z charakteristiky terénu a výškově se napojuje na stávající místní komunikace.

V ZÚ vede ve sklonu 0,39 % v délce 500 m a přímo přechází do sklonu 0,0 % v délce 400 m. Přejed na 1,51 % je řešen výškovým obloukem o poloměru R= 4000 m v délce 182,52 m. Komunikace má jednostranný příčný sklon vlevo 2 % v celém úseku mimo směrové oblouky, kde je normované rozšíření a klopení.

Komunikace bude samozřejmě osazena dopravním značením v souladu s TP 65 Ministerstva dopravy ČR. Konstrukce vozovky o celkové tloušťce 480 mm byla navržena podle Technických podmínek TP 78, vydaných a schválených Ministerstvem dopravy ČR (1996) ve složení podle následujícího obrázku:

5	5	Asfaltobeton ABS II	50 mm
4	4	Asfaltobeton ABS II	50 mm
3	3	Obalované kamenivo OK	80 mm
2	2	Penetrační makadam 32/63	200 mm
1	1	Štěrkopísek	100 mm

obrázek 4 - konstrukční provedení podkladu místní komunikace

Při budování uvedené místní komunikace bude odstraněna vrstva humusu v tloušťce 15 cm. Ta bude uložena na skládku v místě stavby a později bude použita na ohumsování svahů a úpravu terénu (půjde o cca 600 m<sup>3</sup>). Zbývající podíl humózní půdy bude použit podle dalších potřeb; většinou bude uložen na zelených plochách uvnitř průmyslové zóny (půjde o cca 1925 m<sup>3</sup>).

Odvodnění je zabezpečeno odvodňovacím systémem mezi místní komunikací a chodníkem s cyklistickou stezkou. Jednostranným sklonem bude voda svedena do žlabů a přes uliční vpustě a odvodňovací šachty bude odvedena do dešťové kanalizace a z ní do vodoteče.

### SO 25.2. KOMUNIKACE NA PARKOVIŠTI

Tato komunikace je navržena jako dvoupruhová obousměrná komunikace kategorie S 7,5 pro návrhovou rychlost 50 km/h dle ČSN 73 61 01 (Projektování silnic a dálnic) se šířkou jízdního pruhu 3,25 m. Komunikace je vedena od místa odbočení do centra průmyslové zóny v délce 53 m. V úseku kde cesta přechází do centra zóny má stejný sklon jako parkoviště - 1,5 %. Technické provedení podkladu bude stejné jako u objektu SO 25.1.

Co se týče odvodnění, bude zabezpečeno navrženou a vybudovanou dešťovou kanalizací. Jednostranným sklonem bude voda svedena do vybudovaných drénů a uliční vpustí a přes odlučovače ropných látek bude voda odvedena do dešťové kanalizace. Odkanalizování parkoviště a autobusové zastávky tvoří samostatný projekt a je součástí projektové dokumentace (projekt vypracovala fy. SIGMAINVEST Olomouc).

### SO-25.3 KŘÍŽOVATKA

Součástí tohoto stavebního objektu je i rozšíření silniční komunikace I/35 v úseku z Val. Meziříčí na Hustopeče nad Bečvou. Toto rozšíření je navrženo a kalkulováno v souladu s ČSN 73 61 02 (Projektování křižovatek na silničních komunikacích).

V křižovatce jsou navrženy dva průběžné a jeden odbočovací jízdní pruh (vlevo) ve směru staničení a dva průběžné a dva odbočovací pruhy (vpravo i vlevo) v protisměru. Směrové vedení zůstává nezměněno. Dochází ke zvýšení počtu jízdních pruhů, kdy je přidán odbočovací jízdní pruh vlevo ve směru staničení a průběžný jízdní pruh přechází v křižovatce do složeného směrového oblouku o poloměrech 12 m, 16 m a 12 m. Složený směrový oblouk na vjezd z místní komunikace má stejné poloměry. V protisměru jsou čtyři jízdní pruhy (2× průběžný, odbočení vlevo a odbočení vpravo). Pravé odbočení je řešeno zakružovacím obloukem o poloměru 9 m. Vjezd na hlavní komunikaci z prostoru autobusové zastávky a z parkoviště po místní komunikaci zabezpečuje zakružovací oblouk o poloměru 9 m.

Výškové umístění je řešeno v podélném profilu a vychází ze stávající nivelety vozovky. Vzhledem k požadavku správce komunikace provést celoplošné překrytí vozovky v rozšíření, byla upravena niveleta vozovky zvýšením o 50 mm v ose křižovatky na délku 48 m před a 107 m za křižovatkou ve směru staničení. Vozovka bude odfrézována v uvedených úsecích do výšky -50 až 0 mm (v ose křiž.) a 0 až -50 mm. Ostatní úseky budou odfrézovány do hloubky -50 mm v celé délce. Křižovatka se napojí na silnici I/35 v mírném stoupání (+0,3 %) od parkoviště. Místní komunikace se rovněž napojí na I/35 v mírném stoupání ve sklonu +0,54%.

Konstrukce podkladu se bude lišit od vlastní komunikace a je znázorněna na následujícím obrázku:

<b>5</b>	5	Asfaltobeton ABS I	50 mm
<b>4</b>	4	Asfaltobeton ABVH I	70 mm
<b>3</b>	3	Obalované kamenivo OK	80 mm
<b>2</b>	2	Penetrační makadam 32/63	200 mm
<b>1</b>	1	Štěrkopísek	180 mm

obrázek 5 - konstrukční provedení podkladu křižovatky

V prostoru výstavby nové vozovky bude odstraněna svrchní humusovitá vrstva<sup>1</sup> do hloubky 0,15 m a podloží bude dosypáno vhodným materiálem tak, aby únosnost odpovídala minimálně 45 MPa. Objem svrchní zeminy bude asi 674 m<sup>3</sup>.

Tato zemina bude využita na pokrytí svahů násypů příkopů v množství 180 m<sup>3</sup>. Ostatní zemina bude použita na sanaci "lagun" u čistírny odpadních vod. Ostatní vytěžená jílovitá zemina bude použita stejným způsobem do spodních vrstev.

Odvodnění rozšiřovaného úseku silniční komunikace I/35 bude upraveno délce 914 m po obou stranách komunikace. Odvodnění navazuje na dosavadní silniční příkopy a výškově je dáno podélným profilem, ve kterém je výškové uspořádání jak pravostranného, tak levostranného příkopu. Na základě požadavku ÚR je provedena úprava příkopů v délce větší, než je provedeno rozšíření silnice. Toto řešení bylo zvoleno na základě velmi nepříznivých sklonových poměrů dosavadního silničního příkopu, který řádně nezabezpečoval odvod vody. Proto bude v úseku km 293,059 – 293,973 příkop pročištěn a dno vyloženo příkopovými odvodňovacími žlaby. Sklon příkopů bude 0,30% až 0,45%.

Pro převedení vody přes komunikaci a plánovanou cyklistickou stezku s chodníkem budou vybudovány oboustranně čtyři propustky. Pro velmi nepříznivý spád a velmi stísněné výškové poměry, byl propustek č. I navržen jako deskový se světlou výškou 0,5m. Aby nedocházelo k jeho zanášení, byla před propustek umístěna odkalovací jímka v délce 1,5 m o šířce 1 m a hloubce 0,5 m z betonu. Průtočný profil všech propustek odpovídá předpokládanému množství přítoku vod, podle hydrotechnického výpočtu. Dosavadní vjezdy na přilehlé pozemky vzhledem k úpravě dna příkopů budou nahrazeny trubními propustky DN 600 s obetonovanými čely a obsypány štěrkovou drtí dle situace.

<sup>1</sup> Dá se oprávněně předpokládat, humus bude vykazovat velké množství zbytků posypového materiálu a soli za období několika let, kdy nebyla prováděna údržba příkopů.)

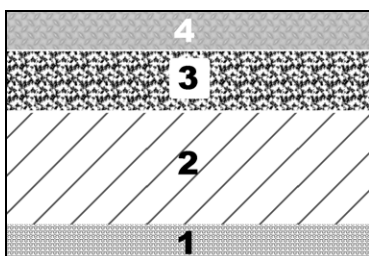
V rámci budování křižovatky bude vystavěna část dešťové kanalizace DN 400, která je součástí nově budované místní komunikace. Kanalizace vede v ose křižovatky a napojuje se na vybudovanou kanalizaci DN 1000 vlevo 19 m od podélné osy silnice I/35. Kanalizace se bude realizovat až po rozšíření pravé části komunikace tak, aby se mohla budovat po polovinách vozovky.

Pro zajištění provozu vozidel, bude v upravovaném úseku osazeno nové dopravní značení a to jak svislé tak vodorovné. Vodorovné dopravní značení je navrženo dle TP-133 a bude provedeno technologií strukturovaného plastu. Svislé dopravní značení bude umístěno v souladu s dle TP-65. Materiál značek bude z pozinkovaného plechu s reflexní fólií M-3. Sloupky z pozinkovaných trubek budou samozřejmě umístěny do betonových patek.

### SO-25.4 - PARKOVIŠTĚ

Toto parkoviště přímo navazuje na silniční komunikaci SO-25.2. Je navrženo v souladu s ČSN 73 60 56 (Odstavné a parkovací a plochy silničních vozidel pro motorovou dopravu). Je určeno pouze pro osobní automobily s předpokládaným počtem 604 parkovacích míst. Parkoviště sleduje v podstatě podélný sklon terénu; v konečné podobě bude tedy podélný sklon 0,06 %. V příčném směru je pro zabezpečení odtoku vody sklon 1,5 %.

Konstrukční řešení podkladu znázorňuje obrázek 6 níže:

	4	Asfaltobeton ABS I	50 mm
	3	Obalované kamenivo OK	80 mm
	2	Penetrační makadam 32/63	150 mm
	1	Štěrkopísek	50 mm

obrázek 6 - konstrukční provedení podkladu parkoviště

Příprava staveniště bude spočívat podle projektu v odstranění humusu do hloubky 0,15 m a pokud pláň nebude mít únosnost min. 45 MPa, bude únosnost upravena vhodným způsobem (např. stabilizací). Předpokládané množství odstraněného humusu z celé plochy připadající na parkoviště, autobus. zastávku a komunikaci, je 3856 m<sup>3</sup>. Pro zpětné použití se předpokládá využít cca 200 m<sup>3</sup>. Ostatní materiál bude uložen na meziskládku a dále bude využit dle požadavku investora.

Projekt navrhuje odvodnění dešťovou kanalizací. Jednostranným sklonem je voda svedena do vybudovaných drénů a uliční vpustí a přes odlučovače ropných látek odvedena do dešťové kanalizace.

Komentář k projektu odvodnění uvádíme v *Části C*.

### SO-25.5 - AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA

Autobusová zastávka je řešena jako jeden celek spolu s parkovištěm a komunikací, na které přímo navazuje. Velikost - 36×45 m předpokládá vybudování prostorů pro nástup a výstup cestujících. Tyto prostory jsou naproti sobě. Hrana nástupiště je 40 m. Celkové řešení je shodné jako u parkoviště, pouze konstrukce předpokládá vyšší zatížení a je navržena stejně jako u komunikace (viz obrázek 4).



## SO-25.6.-STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

Stezka pro pěší a cyklisty je navržena jako jeden celek v šířkovém i podélném uspořádání. Pro pohyb chodců a cyklistů budou oba dva objekty řešeny jako obousměrné; stezka pro cyklisty je široká 3,0 m a chodník 2,0 m. Stezka a chodník budou mít jednostranný sklon 1,5 %.

Co se týče směrového vedení, stezka navazuje na objekt SO 25.1. *komunikace*. Nejprve vede v přímé v délce 620 m a pak přechází ve směrový oblouk a navazuje na nejužší místo křižovatky resp. spojovací komunikace mezi silnicí I/35 a místní komunikací. Za křižovatkou stezka pokračuje dále mezi silnicí I/35 a místní komunikací, se kterou souběžně pokračuje až po konec úseku od km 0,760. V uvedeném km se dělí cyklistická stezka s chodníkem na dva směry, kdy kolmo odbočuje k silnici I/35, kterou překonává přechodem pro chodce a cyklisty a pokračuje na druhé straně, kde navazuje na rozšíření komunikace a pak pokračuje souběžně s komunikací v délce 192 m.

Výškové vedení cyklistické stezky a chodníku je shodné s výškou objektů u kterých jsou situovány a to tak, že navazují na horní hrany obrubníků daných objektů (SO 25.2), nebo jsou dány podélným profilem komunikace se snížením dle příčného řezu, případně tvoří spojnicí těchto výškových bodů.

Navržená konstrukce podkladu odpovídá lehkému provozu, přičemž se počítá s odklizem sněhu těžkou technikou. Tomu je přizpůsobena celková konstrukce objektu:

Asfaltobeton ABJ I	40 mm
Obalované kamenivo OK	40 mm
Penetrační makadam 32/63	180 mm
Štěrkopísek	100 mm
	CELKEM 360 mm

Příprava staveniště bude spočívat podle projektu v odstranění humusu do hloubky 0,15 m, přičemž půjde zhruba o 970 m<sup>3</sup> zeminy.

Odvodnění je zabezpečeno odvod. systémem mezi místní komunikací a chodníkem s cyklistickou stezkou. Jednostranným sklonem je voda svedena do uložených žlabů a přes uliční vpusť a odvodňovací šachtu odchází do dešťové kanalizace a do vodoteče.

## SO 25.7. VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Pro osvětlení parkoviště,-MK a křižovatky, bude použito svítidel SITECO SR 100 osazenými vysokotlakými sodíkovými výbojkami na bezpaticové pozinkované osvětlovací stožáry s výložníky. Svítidla budou propojena kabelem CYKY 4x25 uloženým ve výkopu v zemi. Propojení ze stožárové rozvodnice do svítidla je navrženo kabelem CYKY 4Dx4 se dvěma rezervními žílami. Uzemnění stožárů svítidel je provedeno ocelovým pozinkovaným uzemňovacím vodičem 8 mm silným, který bude uložen na dno výkopu pro napájecí kabel v celé jeho délce.

## DEŠŤOVÁ KANALIZACE

Stoka D1-3 je navržena ze železobetonových trub DN-600 až DN 400 ve sklonu 0,03% a délcé 362,0 m. Na sběrač D1 je napojena v šachtě Š-10. Uložení je navrženo na urovnaný a zhutněný výkop s vybráním v místě hrdel. Roury budou opatřeny asfaltovým nátěrem za studena jako ochrana proti podzemní vodě, která vykazuje střední až vysokou agresivitu na beton.



## OSTATNÍ OBJEKTY

V trase dešťové kanalizace pro odvodnění MK a chodníku s cyklistickou stezkou je uložen plynovod DN 100 - PASKOV, který je dle požadavku majitele v křížení nutno uložit do chráničky. Pro chráničku VTL plynu DN 100 (PASKOV) je zpracován samostatný návrh, který řeší křížení vedení dešťové kanalizace a VTL plynu a uložení vedení plynu do ocelové chráničky. Pro chráničku bude použita ocelová chránička DN200 TR Ø 219x5 mm, materiál 11353.1, opláštěná délky 21,0 m. Montáž bude provedena dle projektové dokumentace v souladu s G 702 O1 a G 702 O2. Chránička bude osazena na koncích číchačkami z ocelových trubek a ukončena cca 1,5 m nad terénem.

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

Se zahájením realizace se počítá v roce 2003 na jaře, přičemž dokončeno by mělo být nejpozději v roce 2004.

### **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávních celků**

Obec Lešná

Město Valašské Meziříčí (investor)



## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1. Půda

Půda pro stavbu parkoviště se nachází v průmyslové zóně města Valašské Meziříčí, v území, které je územním plánem určeno k zástavbě objekty průmyslové a stavební výroby a skladů. Zájmové území tvoří pozemky vedené v katastru nemovitostí jako orná půda a k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa tedy v tomto případě nedojde. Využití pozemků pro nezemědělské účely a jejich vynětí ze zemědělského půdního fondu je tedy nezbytnou podmínkou pro naplnění záměru územního plánu.

Pozemky pro průmyslovou zónu byly v územním plánu navrženy převážně na zemědělské půdě. Výstavbou parkoviště dojde k záboru orné půdy (kód BPEJ 6.59.00). Jedná se o půdu s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany zemědělské půdy zařazenou do III. třídy ochrany ZPF.

Pro vlastní parkoviště uvádí rozsah záboru půdy tabulka 4, která uvádí i rozčlenění na jednotlivé stavební objekty; celková plocha je pak 48 538 m<sup>2</sup>.

### B.II.2. Voda

Pitná voda bude v průmyslové zóně využívána především pro sociální účely (sociální zařízení, sprchy, kuchyň apod.), částečně bude pravděpodobně využívána pro průmyslové účely. Průmyslová zóna bude zásobována pitnou vodou z vodovodní přípojky DN 200 mm, napojené na veřejný vodovodní řad TLT DN 200 (300) mm, vedený v úzkém koridoru u silnice I/35 v průmyslové zóně Lešná. Vodovod je ve správě Vodovody a kanalizace Vsetín, a.s. Zájmová oblast je zásobována pitnou vodou ze zdroje - vodárenská nádrž Stanovice, skupinovým vodovodem Karolinka - Vsetín - Valašské Meziříčí, z vodojemu Helštýn s kótou dna 355,25 m n. m. a kótou max. hladiny 358,75 m n.m.

Parkoviště ani přípojka k silnici však pochopitelně nebudou pitnou vodu spotřebovávat, nicméně při výstavbě je nutné počítat s nyní předem neodhadnutelnou spotřebou pitné vody,

### B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Pro výstavbu bude nutné vynaložit energii, především ve formě pohonných hmot, dále pak i energii elektrickou. Spotřeba plynu při výstavbě bude sporadická (svařování). Jinak budou potřeba běžné suroviny (beton, písek, štěrk, kovové materiály, apod.), jejichž objemy budou specifikovány v projektu. Spotřeba těchto surovin a energií nepředstavuje z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí nějaké zvláštní rozlišovací kritérium. Pro informaci uvádíme zdroje energie pro celou průmyslovou zónu Lešná

*Zásobování plynem:* na okraji průmyslové zóny bude vybudována nová regulační stanice plynu - VTL/STL s výkonem 2500 m<sup>3</sup>, výstup 300 kPa, z regulační stanice budou vedeny pátevní rozvody IPE D 160.

*Zásobování elektrickou energií:* Pro posílení infrastruktury bude postavena rozvodna 110/22 kV. Z této rozvodny budou vedeny pátevní rozvody VN.

### B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Ve fázi výstavby dojde k určitému zvýšení nároků na existující dopravní síť; zvýšení bude vyplývat z dovozu stavebních materiálů, odvozu ornice a přebytečné výkopové zeminy, stavebních odpadů apod. Doprava bude vedena po budované přípojce na komunikaci I/35 Hranice - Valašské Meziříčí. Do průmyslové zóny budou přijíždět a odjíždět jak osobní tak i nákladní automobily. Osobní automobily budou používat především zaměstnanci případně



návštěvníci výrobního závodu. Nákladní automobily budou zajišťovat dovoz surovin a odvoz hotových výrobků, odpadů apod.

S výrobními závody v průmyslové zóně budou spojeny jak provoz osobních, tak i provoz nákladních automobilů. Osobní automobily budou používat především zaměstnanci případně návštěvníci výrobního závodu. Nákladní automobily budou zajišťovat dovoz surovin a odvoz hotových výrobků, odpadů, apod. Předpokládaná intenzita dopravy spojená s provozem výrobních závodů může být odhadnuta na 500 osobních automobilů a 40-50 nákladních automobilů za den. S ohledem na vazbu s okolním průmyslem lze uvažovat rozdělení směrů dopravy pro nákladní automobily následovně:

- ⊕ Západní směr, tj. na Hranice, 80% nákladních automobilů
- ⊕ Východní směr, tj. na Valašské Meziříčí, 20% nákladních automobilů.

Pro osobní automobily jsou uvažovány směry dopravy takto: 20% osobních automobilů - směr západní, tj. na Hranice, 80% směr východní, tj. na Valašské Meziříčí (předpokládáme více zaměstnanců z města Valašské Meziříčí a okolí).

### **B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH**

#### **B.III.1. Emise do ovzduší**

Průmyslová zóna bude obsahovat dílčí zdroje znečištění ovzduší, a to jak při výstavbě, tak i během jeho provozu a samozřejmě při případném odstraňování staveb. Budou se zde vyskytovat plošné zdroje (hlavně při výstavbě – zdroje prašnosti), liniové zdroje (doprava) a nakonec i zdroje bodové (výduchy z provozů a technologií).

Při výstavbě budou nejvýznamnější plošné zdroje znečišťování ovzduší (prašnost), význam bodových zdrojů znečištění ovzduší bude minimální. Při výstavbě je povinností dodavatele odpovídajícími prostředky zabezpečit minimalizování prašnosti. Jde hlavně o prašnost vznikající při hrubých technických úpravách terénu a při dopravě. Vozidla vyjíždějící ze stavby nesmí znečišťovat komunikace, čemuž se dá čelit standardními prostředky, které musí být ovšem použity. Pozitivní roli v omezení znečištění v průběhu stavebních prací hraje i skutečnost, že stavba je mimo obytnou zástavbu.

Liniové zdroje jsou představovány provozem stavební a nákladní techniky při návozu stavebního materiálu, přičemž maximální dopravní zatížení lze očekávat v první fázi při terénních úpravách staveniště. Odhad emisí z těchto zdrojů v etapě výstavby by však nyní byl příliš spekulativní. Totéž se týká pro etapu vyřazování z provozu. Pro provoz jsou odhady činěny v *Části C*.

#### **B.III.2. Odpadní vody**

Z komunikací a parkoviště budou odtékat pouze dešťové vody, které mohou být částečně znečištěny ropnými látkami, případně posypovými solemi v zimním období. Srážkové odpadní vody z parkovišť, jezdvových ploch a komunikací pro těžkou automobilovou dopravu budou před zaústěním do vnitroareálové dešťové kanalizace předčištěny v odlučovačích ropných látek. Co se týče vod z parkovišť pro osobní automobily, odkazujeme na vyhodnocení a komentář v *Části C*.

#### **B.III.3. Odpady – kategorizace a předpokládané množství**

Největší množství odpadů bude vznikat při výstavbě. Nepochybně zde budou vznikat odpady podobné odpadům komunálním, v období výstavby budou produkovány obvyklé odpady charakteru stavebního, včetně skrývky zeminy. Zdroje odpadů, jejich druhy a kategorie je možné odhadnout jen rámcově; kvantitativní odhady by byly již příliš spekulativní. Co se týče způsobů nakládání s odpady, musí být standardně v souladu se zákonem, přičemž prioritní je materiálové využití.





Podrobnější údaje zde neuvádíme, protože s odpady se bude muset nakládat standardním způsobem a tudíž i jejich vliv na životní prostředí se nebude vymykat ze standardů. Při nakládání s odpady budou muset být dodržena ustanovení zákona č. 185/2000 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisů zejména vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Nakládání s odpady, jejich odvoz a další zpracování musí být prováděno pouze oprávněnými organizacemi a firmami. Přitom příslušné orgány státní správy si v rámci žádosti o kolaudaci stavby je třeba předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využití či zneškodnění.

### **B.III.4. Energetické emise**

#### *B.III.4.1. Hluk a vibrace*

Hlukové emise, případně vibrace budou citelné v období přípravy staveniště (zemní stroje) a během fáze výstavby a jejich projevy budou spíše pouze místního charakteru. Po realizaci záměru pak jediným zdrojem hluku bude doprava.

#### *B.III.4.2. Záření*

Záření tohoto druhu při výstavbě ani při provozu továrny nebude emitováno. Rovněž uvolňování radonu z podloží bude na základě provedených průzkumů minimální.

### **B.III.5. Rizika havárií**

Rizika havárií vyplývají z toho, že po komunikaci bude probíhat doprava do průmyslové zóny. Proto tato rizika budou dána hlavně obecnými riziky dopravními a dále charakterem přepravovaných komodit. Dopravním rizikům lze dopravním rizikům lze čelit m.j. organizací dopravy (včetně omezení rychlosti na komunikaci a na parkovišti, systému značení dopravními značkami). K redukci těchto rizik samozřejmě přispěje tlak na dobrý technický stav dopravních prostředků a na zabezpečení dopravovaných komodit.

## ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Zpracovaná dokumentace o oznámení k posouzení vlivů na ŽP charakterizuje ty složky životního prostředí, které budou nebo by mohly být uvedeným záměrem dotčeny nebo v zájmovém území jsou významné:

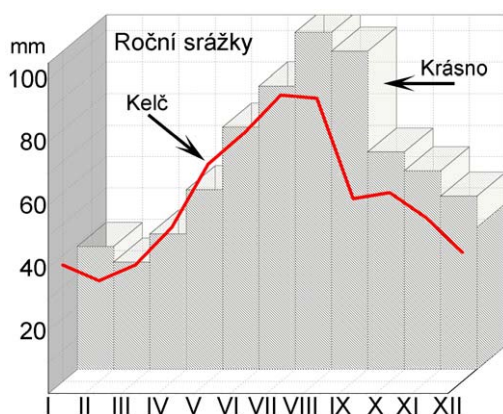
- ⊕ kvalita ovzduší
- ⊕ klimatické poměry
- ⊕ geologické a geomorfologické poměry
- ⊕ hydrogeologické poměry
- ⊕ hlukové poměry
- ⊕ seizmicita
- ⊕ eroze
- ⊕ fauna
- ⊕ flóra
- ⊕ územní systém ekologické stability a krajinný ráz
- ⊕ chráněná území

### C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

#### C.II.1. Klima a ovzduší

##### C.II.1.1. *Klima*

Širší území s lokalitou přísluší do mírně teplé oblasti - okrsku B: mírně teplý, mírně suchý s převážně mírnou zimou. Léto je poměrně dlouhé s krátkým přechodným obdobím, mírným jarem a podzimem. Zima je poměrně krátká (74 dní), mírně teplá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná roční teplota vzduchu je 7,9°C, zimní pak kolem 0°C. Nejnižší teploty jsou v lednu (s maximem až -30°C), nejvyšší pak v červenci, kdy teploty dosahují v průměru 17,6°C. Mezoklimatické poměry v místě jsou ovlivňovány podstatnou měrou geomorfologickými faktory, především nadmořskou výškou, tak i modelací terénu v místě.



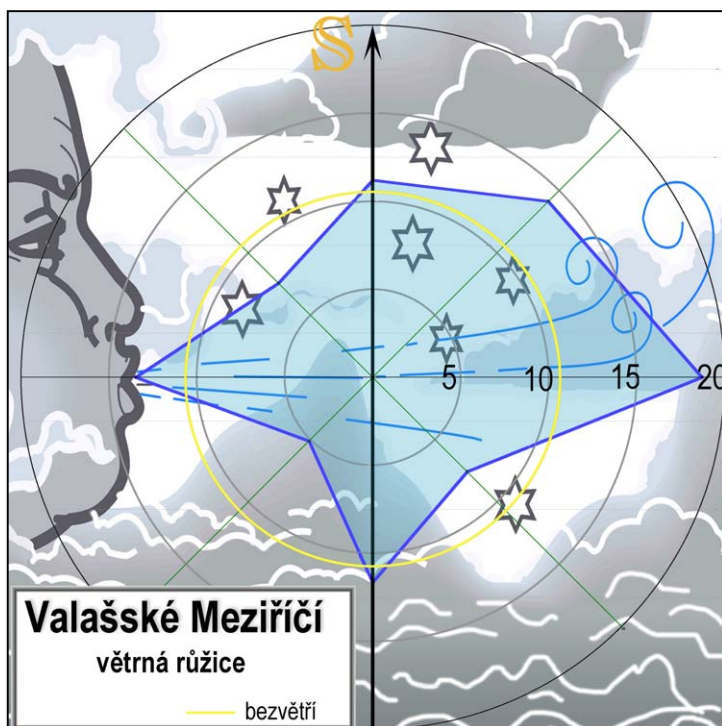
Roční úhrn atmosférických srážek činí 780 mm, s maximem v červenci a minimem v únoru, jak ukazuje graf dlouhodobých měsíčních průměrů srážek. Celoroční srážky ve stanici Krásno nad Bečvou (která reprezentuje lépe situaci v zájmovém území) je 780 mm srážek za rok.



obrázek 7 – dlouhodobý průměr měsíčních srážek

### C.II.1.2. Ovzduší

Z hlediska rozptylu škodlivin do ovzduší jsou důležité údaje o rychlosti a rozložení směru větru. Pro představu uvádíme celkovou větrnou růžici pro lokalitu (obrázek 8).



obrázek 8 – celková větrná růžice pro prostor průmyslové zóny

Co se týče imisní situace, s ohledem na rozsáhlou plynofikaci a zvýšení kvality topných médií došlo k silnému poklesu zatížení ovzduší oxidy síry, pevnými látkami. Zvláště v zimním období pokleslo zatížení centra města a vilových čtvrtí zplodinami z topení v lokálních topeništích. Na druhé straně se poněkud zvyšují podíly oxidů dusíku, jako polutantů produkovaných ve větší míře v důsledku zvýšené dopravy. Od roku 1996, kdy imise oxidu siřičitého v okrese Vsetín dosáhly za posledních 10 let svého maxima, zaznamenávají prudký meziroční pokles. Imise  $\text{SO}_2$  v roce 1996 splňovaly s velkou rezervou požadavky příslušných imisních limitů. Také imise prašného aerosolu dosáhly v roce 1996 svého maxima, které dosahovalo hodnot obou imisních limitů. V roce 1997 imise prašného aerosolu prudce poklesly pak zhruba stagnují na hodnotách roku 1997. Přes mírný meziroční nárůst jsou hodnoty imisních charakteristik oxidů dusíku hluboko pod denním i ročním imisním limitem. Valašské Meziříčí tak spadá do oblasti s mírnějším znečištěním výše uvedenými polutanty.

### C.II.2. Vodohospodářské poměry

Území s projektovanou stavbou je odvodňováno k jihu do řeky Bečvy (č. hydrogeologického pořadí 4-11-02). Kvartérní zvědeň v štěrkopiscích akumulacní terasy Bečvy je významným zdrojem jímání podzemní vody a to jak studnami individuálního zásobování obyvatel, tak i pro větší jímací zařízení obcí.



Většina domů v okolních obcích disponuje vlastní, zpravidla nevidovanou studnou, ale dnes jsou využívány zpravidla pouze pro čerpání užitkové vody a pitná voda je odebírána z vodovodního řadu. Jeho jímací území je situováno mezi Malý Choryňský rybník a západní okraj obce Lešná. Vydatnost jímaných zdrojů dosahuje až desítek l/sec.

Z kvalitativního hlediska je ale čerpaná voda řazena do druhé kategorie pro svou složitější parametrickou úpravu, především díky vysokým obsahům dusičnanových aniontů.

Plocha projektovaného parkoviště je mimo zátopové území Bečvy.

### **C.II.3. Horninové prostředí a přírodní zdroje**

#### **C.II.3.1. Geologické poměry**

Širší území lokality je součástí Valašskomeziříčské kotliny - ploché sníženiny o nadmořské výšce 280 - 282 m.n.m vytvořené erozní a akumulací činností Bečvy. Na SZ sousedí s Palačovskou brázdou, erozně – denudační sníženinou mezi Hluzovskou a Novojičínskou pahorkatinou. V brázdě, spojující moravskou bránu s valašskomeziříčskou kotlinou se vyskytují v kvartérním pokryvu glacialakustrinní, glaci-fluviální a deluvio-fluviální sedimenty a spraše. Na V se širší území dotýká úpatí Moravskoslezských Beskyd s flyšem Západních Karpat.

Vlastní kotlina představuje akumulací prostor kvartérních deluvio-fluviálních a fluviálních sedimentů, které se ukládaly podél toku Bečvy na podloží, tvořeném flyšoidními uloženinami paleogénu. Ty představují převážně jíly až jílovce šedých a červenohnědých barev, místy s vtroušenými valouny a oblázky křemene i pískovců. Jako vločky se v nich vyskytují jemně až středně zrnité pískovce. Východně od lokality vycházejí k povrchu i křídové vrstvy. V území s připravovanou stavbou byly sondami zastíženy paleogenní sedimenty v hloubce 6 – 7 m pod povrchem.

Kvartérní horninový profil, který bude stavbou dotčen, je tvořen svrchu deluvio-fluviálními hlínami, pod nimi glacienními a deluvio-fluviálními písčitoštěrkovými akumulacemi. Antropogenní sedimenty se přímo v lokalitě nevyskytují, objevují se v blízkosti průmyslových podniků na JV, u komunikací a obcí.

*Půdní horizont (ornice)* o mocnosti 0.2 - 0.6 m je v lokalitě prezentován illimerizovanými nivními půdami ve středním výškovém stupni pahorkatin a vrchovin s humornějším podnebím a nižší teplotou. Substrátem jsou především glacienní sedimenty, svahové hlíny a spraše. Nivní půdy jsou zastoupeny převážně v nížinách a na plochých dnech údolí řek. Typické pro výskyt těchto půd je rovinaté území na nevápnitých i vápnitých usazeninách podél vodních toků. Humózní horizont je nevýrazný, matečný substrát má barvu hnědou až hnědošedou. Obsah humusu je středně velký a má příznivé složení. Půdní profil je prohumózněn do hloubky. Půdní reakce je kyselá až neutrální, sorpční schopnosti i fyzikální vlastnosti jsou dobré. Zrnitostní složení kolísá v závislosti na vzdálenosti od řečiště a na rychlosti toku.

V podloží půdního horizontu byly zjištěny hnědé deluvio-fluviální písčité hlíny (holocén) o různé mocnosti - 0,2 až 2,0 m, místy i více. Tyto hlíny zpravidla nasedají na glacialakustrinní písčité jíly nebo jílovité písky. Směrem do podloží přecházejí tyto sedimenty do písčitých, štěrkových a smíšených uloženin fluvio-glacienního původu. Tyto k bázi kvartéru hrubnou a bazální vrstva, pokud se zachovala, je tvořena valounovým až balvanovým štěrkem (průměr klastik 120 - 200 mm).

#### **C.II.3.2. Přírodní zdroje**

Dotčeného území se přímo nedotýká žádné chráněné ložiskové území výhradního ložiska.



### C.II.3.3. Hydrogeologie

Hydrogeologické poměry nejsou rovněž složité. Hladina podzemní vody sleduje horní hranici štěrků. Hydrogeologické poměry širšího území jsou totiž podmíněny akumulací terasami Bečvy a glacigenními uloženinami na přechodu do Palačovské brázdy a dále k severu do Moravské brány. Kvartérní zvržení je vodohospodářsky velmi významná, kolektorem jsou písčité štěrky a štěrky s vysokým koeficientem filtrace v řádu  $n \cdot 10^{-4} \text{ m/s}$ . Hydrogeologický masiv dosahuje mocnosti 5-6 m, místy až 8 m. Hladina podzemní vody je volná, jen v místech s výskytem nadložní písčitojilovité vrstvy může být i napjatá a dosahuje od 1,4 do 2,5 m pod terén směrem J i méně. Proudění podzemní vody je dáno modelací paleoreliefu a směřuje k JZ. Z hlediska agresivity vody je podle dříve provedených analýz hodnocena jako slabě agresivní (Obsah  $\text{CO}_2$ -agres. dosahuje 2,6 – 3,2 mg/l,  $\text{SO}_4^{2-}$  pak je mezi 35 – 189 mg/l; pH se pohybuje kolem 7 - 7,5. Díky mělce pod povrch dosahující hladině podzemní vody a nepřítomnosti nadložního izolátoru je zvržení snadno zranitelná antropogenním znečištěním.

Týká se to zejména okolí průmyslových podniků na severozápadním okraji Valašského Meziříčí (CS Cabot a Deza a.s.). Z polutantů jsou zastoupeny polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU), chlorované uhlovodíky. Významná kontaminace byla způsobena těžkými aromáty BTX, dalšími kontaminanty jsou ropné látky a fenoly. Na jihozápadní straně areálu Deza a.s., v původním směru proudění podzemní vody, byla systémem vrtů vytvořena hydraulická bariéra zabraňující migraci polutantů. Ve směru proudění podzemní vody, směrem k řece- Bečvě, je vytvořena linie monitorovacích vrtů potvrzující účinnost sanačního čerpání. Zájmové území průmyslové zóny Lešná však neleží ve směru proudění kontaminovaných podzemních vod.

### C.II.3.4. Radonové riziko

Při pravděpodobnostním odhadu radonového rizika v území s projektovanou výstavbou se zpravidla využívá odvozené mapy radonového rizika České republiky. Je sice první indikací zařazení širší oblasti do regionu příslušné kategorie, ale nelze ji použít pro konkrétní zastavovaný pozemek. Vysoká plošná variabilita objemových aktivit radonu závisí na řadě geologických i jiných faktorů. To znamená, že v území v uvedené mapě vyznačené v kategorii např. středního rizika je možné očekávat i hodnoty nižší nebo naopak vyšší kategorie. Při stanovování kategorie přímým měřením objemové aktivity radonu je obvykle respektováno zařazení plochy podle nejvyšších hodnot. Vyšší kategorie rizika je stanovena i při určitém geologickém charakteru území, jako jsou např. říční terasy s vysokým podílem granitoidních hornin, pestrý faciální vývoj kvartérních uloženin nebo tektonická povaze území (zlomová pásma, otevřené puklinové systémy). V případě, že se potvrdí zařazení lokality do kategorie středního radonového rizika, je nutno při stavbě počítat s realizací speciálních stavebních opatření, zabraňujících pronikání radonu z podloží do objektu<sup>1</sup> tak, aby stavba odpovídala příslušným ustanovením zákona č. 184/1997 a Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 137/1998.

Podle "Odvozené mapy radonového rizika - Severomoravský kraj" (ÚÚG,1990) spadá zájmové území do oblasti středního radonového rizika. V průmyslové zóně bylo provedeno předběžné měření radonu v roce 1999 firmou Javan. Tato měření zařadila území jako prostory se středním radonovým rizikem. Propustnost zemního prostředí pro plyny byla klasifikována jako nízká, jednalo se o zeminy třídy F6 v souladu s klasifikací ČSN 73 1001 "Základová půda pod plošnými základy". Změřené hodnoty objemové aktivity radonu nebyly příliš vysoké, konkrétně do  $40 \text{ kBq m}^{-3}$ . Po vyhodnocení byla překročena hodnota objemové aktivity radonu  $30 \text{ kBq m}^{-3}$ , která představuje hranici mezi nízkým a středním radonovým rizikem.

<sup>1</sup> ČSN 730601 "Ochrana staveb proti radonu z podloží"



Podle § 63 vyhlášky 184/1997 Sb. při umístování nových staveb s pobytoвыми prostorami je směrným ukazatelem pro rozhodnutí o způsobu případné ochrany proti pronikání radonu z podloží zjištění, že se nejedná o stavební pozemek s nízkým radonovým rizikem.

Přímo na lokalitě budoucí stavby nebyl proveden podrobný radonový průzkum, ale v roce 2001 byl v souvislosti s projektem stavby objektů firmy PUNCH proveden v analogických geologických podmínkách detailní průzkum sousedním pozemku (Duke Engineering & Services, a.s. Z jeho výsledků vyplývá, že objemová aktivita radonu v území dosahuje 11- 15 kBq/m<sup>3</sup> a je zařazeno do kategorie nízkého radonového rizika a není nutné provádět protiradonovou ochranu v případě staveb pro trvalejší pobyt lidí.

#### C.II.3.5. *Riziko sesuvů a vlivů seismicity*

Dotčené území je mimo oblast s rizikem seizmických otřesů a konfigurace terénu vylučuje pravděpodobnost svahových deformací.

#### C.II.4. **Příroda**

V zájmovém území pro výstavbu parkoviště ani v jeho blízkosti se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národního parku, CHKO, NPR, PR, NPP, PP ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Území leží v oblasti původního výskytu společenstva luhů a olšin (Alpo-Padion), které se vyskytovalo v nivě řeky Bečvy a v nivách jejích přítoků. Z biogeografického hlediska je hodnocené území součástí provincie středoevropských listnatých lesů, subprovincie západokarpatské, sosiekoregion 2.06. Vymezené území průmyslové zóny se nachází v Hranickém bioregionu - 3.4, který v řešeném území a jeho bezprostředním okolí zabírá část geomorfologického celku Podbeskydské pahorkatiny. Bioregion je rovinný až pahorkatinný, se širokými nivami.

Budoucí staveniště bylo používáno jako zemědělská půda; proto se přímo v místě nenacházejí nějaké chráněné druhy. Není samozřejmě vyloučen občasný výskyt avifauny, nicméně dosavadní využití nevytvářelo pro faunu ani pro flóru možnost stabilního biotopu.

Průmyslová zóna a tedy parkoviště leží v široké nivě Bečvy, která vytváří v okolní krajině dominantní vodní tok. Do Bečvy jsou vyústěny drobné vodní toky, které svými břehovými porosty, vzhledem k poměrně jednotvárnosti krajiny, mají značnou krajinnotvornou hodnotu. Nachází se zde zbytky původních lužních lesů, které se střídají s intenzívně zemědělsky využívaným územím. Reliéf krajiny v okolí Bečvy je rovinný, ve větší vzdálenosti přechází v mírné vlnění. V širším okolí přechází údolní niva řeky Bečvy na jihozápadě v Hostýnské vrchy, na jihovýchodě ve Vsetínské vrchy a na severovýchodě v předhůří Moravskoslezských Beskyd, které je možno považovat za nejvýznamnější krajinou dominantu.

Pozemky průmyslové zóny nejsou součástí Územního systému ekologické stability (ÚSES) zpracovaného v rámci návrhu lokálního ÚSES, který je zpracován do ÚPSÚ. Zájmovým územím neprobíhá žádný biokoridor a rovněž se zde nenachází žádné biocentrum. Všechny prvky ÚSES jsou v dostatečné vzdálenosti od budoucí průmyslové zóny a tím i od parkoviště a nemohou být tudíž dotčeny.

#### C.II.5. **Hmotný majetek, kulturní a technické památky**

V prostoru plánované průmyslové zóny se nenacházejí žádné kulturní a technické památky. Ty se vyskytují ve větší vzdálenosti a posuzovaný záměr je nemůže ovlivnit.



### **C.III. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ**

Ekologická stabilita území v dnešní průmyslové zóně byla relativně nízká již před jejím vymezením v důsledku především velkého podílu intenzivně obdělávané zemědělské půdy. Realizace průmyslové zóny v území byla již schválena územním plánem a dalšími individuálními právními akty. Proto je možno konstatovat, že realizace parkoviště a příjezdové komunikace je s ohledem na umístění tohoto záměru, na jeho rozsah a způsob výstavby a provozu ve vztahu k životnímu prostředí zcela přijatelná.



# ČÁST D. ÚDAJE O VLIVU ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

## D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Hlavními vlivy ve vztahu k investičním záměrem zasaženému území jsou ztráta zemědělské půdy, zvýšení intenzity cílové. S ohledem na dosavadní znalosti o vstupních parametrech projektu je možné v této fázi přistoupit k hodnocení vlivů pravděpodobných výstupů realizace parkoviště.

### D.I.1. Vlivy na ovzduší a klima

Uvedený záměr není s ohledem na jeho rozsah a charakter z mikroklimatického hlediska významný. Významnějším by mohla být problematika znečišťování ovzduší, která je pojednána dále.

#### D.I.1.1. Při výstavbě

Plošným zdrojem znečištění ovzduší bude vlastní prostor staveniště, který může být zdrojem sekundární prašnosti. Dodavatel stavby musí v případě potřeby zajistit zkrápění plochy staveniště. Dodavatel stavby bude též zodpovědný za zajištění řádné údržby a očisty dopravních prostředků a za sjízdnost všech jím využívaných přístupových komunikací po celou dobu stavebních prací. Množství emitovaných škodlivin je velmi problematické stanovit, jedná se o sekundární prašnost (opětovné zvíření již dříve sedimentovaných částic). Větší prachové částice následně podléhají poměrně rychlé gravitační sedimentaci a za obvyklých meteorologických podmínek se budou vyskytovat pouze v blízkosti staveniště.

Vzhledem k relativně krátkodobému působení těchto zdrojů znečišťování se nejeví jejich působení na okolní prostředí za závažné. Z toho vyplývají požadavky na minimalizaci doby výstavby a na dodržování technologické kázně.

#### D.I.1.2. Při provozu a vyřazování z provozu

Zdrojem znečišťování ovzduší bude provoz na příjezdové komunikaci a na parkovišti s kapacitou 604 míst pro osobní automobily. Nejvýznamnějšími škodlivinami emitovanými z motorové dopravy jsou oxidy dusíku, oxid uhelnatý a uhlovodíky, obsažené ve výfukových plynech. Silniční doprava je nadto zdrojem pevných částic. Ty vznikají při nedokonalém spalování, zvláště u vznětových motorů (saze) a při víření nečistot z karosérií, oděrů pneumatik apod.. Velikost emisí plyných škodlivin lze odhadnout pomocí emisních faktorů uvedených v následující tabulce. Tyto hodnoty uvádí ÚVMV pro případ popojíždění po parkovišti.

<i>tabulka 5 - emisní faktory pro pohyb na parkovišti</i>			
Druh vozidla	CO	C <sub>x</sub> H <sub>y</sub>	NO <sub>x</sub>
	g/km		
osobní a dodávkový automobil	1,4	0,4	0,08
nákladní automobil a autobus	1,8	1,0	5,00





Při pojíždění většího množství vozidel na parkovišti bude parkoviště působit jako plošný zdroj znečišťování ovzduší na rozdíl od pohybu po komunikacích, kdy jde o zdroj liniový. Liniovými zdroji znečišťování ovzduší pak budou osobní automobily a nákladní vozy, pohybující se po příjezdové komunikaci.

Emise  $\text{NO}_x$  jsou nejvyšší při nízkých a velmi vysokých rychlostech vozidel, jejich produkce velmi rychle roste až po dosažení určitých teplot motoru, takže ani omezení plynulosti provozu nemá podstatný vliv na velikost celkových emisí  $\text{NO}_x$ . V případě  $\text{CO}$  emise klesají při plynulé jízdě a vyšších rychlostech, emise  $\text{CO}$  naopak prudce stoupají v prostoru zatížených křižovatek. Množství produkovaných uhlovodíků závisí rovněž na typu motoru. Vozidla se zážehovými motory produkují méně uhlovodíků, než vozy se vznětovými motory, které jsou nadto zdrojem pevných částic (saze). Plynulost jízdy má stejně jako v případě oxidu uhelnatého  $\text{CO}$  pozitivní vliv na množství emisí uhlovodíků.

Uvažujeme-li maximální hodnoty emisí při střídání ranní a odpolední směny, je možno odhadnout průměrný emisní tok (v g/s) z parkoviště dosažený během půlhodinového střídání (počítáme s maximální obsazeností parkoviště) následovně:

oxid uhelnatý	$\text{CO}$	0,0233
uhlovodíky	$\text{C}_x\text{H}_y$	0,0067
oxidy dusíku	$\text{NO}_x$	0,0013

Navýšení emisí bude krátkodobé a s ohledem na okolní dopravu nevýznamné.

Pro srovnání je možno uvést výsledky emisní studie již dříve provedené pro dopravní emise, zahrnující i emise z původně plánovaného výrobního závodu firmy Punch<sup>1</sup>, která prokázala, že výstavba závodu nezvýší imisní situaci nad limity, danými legislativou. Co se týče vlastního parkoviště a příjezdové komunikace, resp. provozu na nich, můžeme porovnat např. emisní tok  $\text{NO}_x$  na jednotku vzdálenosti u parkoviště a u komunikace I/35 (pro silnici I/35 jsou data uvedena v citované Dokumentaci<sup>1</sup>):

	parkoviště	I/35
$\text{NO}_x$	0,000027	0,000067

Z toho je vidět, že vliv parkoviště bude ve srovnání s okolním provozem i ve špičce za nejnejpříznivějších okolností pro okolní zástavbu nevýznamný.

### D.1.2. Vliv na hlukovou situaci

Co se týče hlukových poměrů, je možno o vlivech provozu na parkovišti uvést totéž, co bylo uvedeno o ovzduší. Ve srovnání s provozem na komunikaci I/35 půjde o vlivy minoritní a po přeložení této silnice na severní okraj průmyslové zóny by mělo v nejbližší zástavbě (Lhotka) dojít naopak ke zklidnění. S ohledem na rozsah a charakter tohoto dílčího záměru nemá smysl provádět detailní hlukovou studii, je však možné přiměřeně aplikovat závěry provedené pro celý závod firmy Punch International v již výše citované podrobné studii.<sup>1</sup> Stavba a provoz navrhovaného záměru nepovede k překročení nejvyšších přípustných hodnot ekvivalentní hladiny hluku ve smyslu nařízení vlády č. 502/2000 Sb, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a tedy nebude mít znatelný negativní vliv na zdraví obyvatel a na okolní životní prostředí.

<sup>1</sup> Punch Valašské Meziříčí. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí ve smyslu zák. č. 244/1992 Sb. – EIA. Tebodin Praha, 2001.



### D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavba a především provoz parkoviště je určitým rizikem pro podzemní vody a to díky poměrně mělko pod povrch zasahující saturované zóně a neexistence horninového izolátoru, snižujícímu průnik případných kontaminantů do zvodně s vysokým koeficientem filtrace.

Hlavním rizikovým polutantem ropné látky, které by při masivním úniku pronikat do podložních sedimentů a do podzemní vody kvartérní zvodně. Technický stav současných automobilů již nebývá zdrojem masivních úkapů, rizika by mohla hrozit při havárii na komunikaci. Jedinými odpadními vodami z parkoviště a komunikace budou

#### DEŠŤOVÉ VODY

Množství dešťových vod odtékajících z areálu závisí na

1. ploše areálu
2. průměrném koeficientu odtoku
3. intenzitě dešťových srážek

Podle projektu se počítá pro odvod dešťových vod s napojením do veřejné dešťové kanalizace ve dvou místech na hlavní veřejné stoce DN 1000 mm, která je vedena podél silnice I/35. Dešťové se gravitačně odvedou do sedimentační nádrže, retenční nádrže a následně do biologické vsakovací nádrže, kde bude celý objem dešťových vod zasakován. Zasakování bude provedeno do prostředí velmi dobře propustných terasových sedimentů - štěrků a písčitých štěrků. Srážkové odpadní vody z parkoviště a pojezdových ploch a komunikací pro těžkou automobilovou dopravu budou před zaústěním do dešťové kanalizace předčištěny v odlučovači ropných látek.

Pro rámcový výpočet množství dešťových vod je možno použít údajů týkajících se rozsahu nepropustných ploch v areálu a uvedených v kap. B.1.6.

Odtok z komunikace a parkoviště při přívalovém dešti je možno stanovit s použitím rovnice

$$Q = \varphi_{prům} \times S \times i ,$$

kde  $\varphi_{prům}$  je průměrný součinitel odtoku z plochy S (ha) a  $i$  je intenzita deště ( $l \times ha^{-1} \times s^{-1}$ ). Pro  $\varphi_{prům}$  máme:

$$\varphi_{prům} = \frac{\sum_k \varphi_k \times S_k}{\sum_k S_k}$$

Pro dobu trvání přívalového deště  $t = 15$  min s periodicitou  $p=1$  činí intenzita deště  $125 l \times ha^{-1} \times s^{-1}$ . Na základě tabelovaných standardních koeficientů odtoku pro jednotlivé typy ploch bylo zjištěno, že hodnota odtoku z areálu je před započítáním prací zhruba  $32 l \times s^{-1}$ . Pro posuzovaný záměr dostáváme pro odtok z plochy areálu při přívalovém dešti hodnotu odtoku  $304 l \times s^{-1}$ . To znamená, že místo  $29 m^3$  vyprodukují zpevněné plochy parkoviště za 15 minut přívalového deště téměř desetkrát tolik dešťové vody -  $273 m^3$ .

Při povolování staveb zpevněných ploch (komunikace, parkoviště apod.) požadují obvykle vodohospodářské orgány, aby tyto plochy byly zcela nepropustné a aby byly zabezpečeny proti unikání ropných látek do podzemních vod. Z těchto důvodů předepisují stavebníkovi nepropustné odvodnění přes odlučovač ropných látek.



Tyto požadavky odrážely zcela nevyhovující technický stav vozidel v minulosti, kdy z nich zcela běžně unikal olej ve velkém množství. V současné době jsou požadavky na technický stav vozidel zpřísněné a s obnovou vozového parku se stávají větší úkapy oleje nestandardní záležitostí.

Odlučovač ropných látek nemusí být ve všech případech - zvláště při malé koncentraci těchto látek ve vodě a při nedokonalé péči - plně účinný a lepší zábranu proti úniku (byť malé) koncentrace olejů představuje záchyt ropných látek v zemině. Pokud jde o malé úkapy, bakteriální populace je schopna tyto látky do značné míry eliminovat. Větší úkapy (olejová náplň automobilu) se snadno odstraní lokálním odtěžením zeminy. Tyto malé koncentrace z odlučovačů stejně unikají a pokud se snižují záchytem na sorbentech, vzniká nebezpečný odpad.

Pod dojmem posledních povodní si vodohospodáři uvědomují, že postupný nárůst zpevněných ploch v povodích řek může vést ke zhoršování náhlých povodňových situací. Při zvažování jednotlivých rizik začíná převládat při hodnocení spíše riziko povodňových situací před rizikem kontaminace z vozidel. V SRN je s ohledem na tento fakt důrazně doporučováno, aby byl rozsah plně nepropustných ploch omezován na minimum - jen tam kde je to nutné z hlediska technického a tam, kde hrozí riziko úniku velkého množství koncentrovaných polutantů. Pokud jde o manipulační plochy a parkoviště, doporučuje se spíše polopropustné provedení ploch.

Proto je důležité s ohledem na snížení rizik povodňových situací co nejvíce snižovat rozsah nepropustných ploch. Nepropustně provedení je nutno omezit na plochy komunikací, na plochy ohrožené únikem polutantů a na plochu budov.

Vodní zdroje podzemních vod se v okolí zájmového území nacházejí v okolí obcí Lešná, Vysoká a Jasenice. Vodní zdroj Lešná je situován jihozápadně od obce v směrem k Malému Choryňskému rybníku v údolní nivě řeky Bečvy. Ovlivnění tohoto zdroje je vyloučeno vzhledem ke směru proudění podzemních vod v průmyslové zóně, který směřuje od severovýchodu k jihozápadu. Navíc v současné době je odběr ze zdroje Lešná minimální vzhledem k vysokému obsahu manganu. Výhledově se z využitím podzemní vody tohoto zdroje nepočítá; již v r. 1994 byl do obce Lešná přiveden skupinový vodovod "Porubská brána". Vodní zdroje tohoto vodovodu nemohou být rovněž projektovanou stavbou ovlivněny vzhledem k hydraulickým poměrům a směru proudění podzemních vod. Ovlivnění vodních zdrojů Vysoká a Jasenice je vzhledem k vyšší nadmořské výšce těchto obcí ve srovnání s výškovou polohou zájmového území vyloučené.

#### D.1.4. Vlivy na půdu

Jak uvádí Část B, v zájmovém území se nachází půdy zařazené do systému půdně-ekologických jednotek (BPEJ) do 6.59.00. Tzn., že jde o region mírně teplý až teplý, značně vlhký, s průměrnými ročními teplotami 7,5 - 8,5°C a průměrnými ročními úhrny srážek 700 až 900 mm. Typ půd je HPJ 59 - pivní půdy glejové na pivních uloženinách, těžké až velmi těžké, vláhové poměry nepříznivé, po odvodnění příznivější, terén rovinný, expozice všesměrná, půda hluboká. Převážná část průmyslové zóny je od roku 1925 meliorována: Meliorace je vyústěna do nefunkčního zatrubněného podzemního náhonu Lešenského mlýna, který vede přes pole do zatrubněné vodoteče, která vede pod povrchem pole v blízkosti areálu výstavby a vlévá se do bezejmenné vodoteče přítékající do areálu Lešeňského mlýna ze severovýchodu a vedoucí vodu na Choryňské rybníky. Zatrubněný náhon v minulosti vedl vodu do Lešenského mlýna, avšak již zhruba 30 let není-funkční a žádná voda jím do bývalého výtoku pod Lešenským mlýnem nevytéká.

Tyto půdy jsou zařazené do III. třídy ochrany zemědělského půdního fondu<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Do III. třídy ochrany patří půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a se středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro výstavbu.



Kromě trvalého záboru zemědělských pozemků a odtěžení kulturní vrstvy půdy nebude mít stavba parkoviště zásadní negativní dopad na půdu v případě, že budou eliminována rizika splachování kontaminantů z plochy nebo z podloží jak je uvedeno výše.

#### **D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a na přírodní zdroje**

Přímo se stavba se nedotkne známých přírodních zdrojů v dané lokalitě, budoucí staveniště nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území ani do ochranného pásma vodního zdroje či přírodní minerální vody. Nepřímé vlivy jsou spojeny s vyčerpáváním přírodních zdrojů (spotřeba PHM, surovin atd.).

#### **D.I.6. Vlivy na faunu, flóru a na ekosystémy**

S ohledem na to, co bylo uvedeno v kap. C.II.4, vlivy záměru na faunu, flóru a na ekosystémy budou minimální a v podstatě nepozorovatelné. K významnému ovlivnění žádného rostlinného ani živočišného druhu, případně jejich biotopů nedojde. Lokalita nemá význam ani přechodně a zprostředkovaně v širším měřítku např. v důsledku potravních možností, refugia, hnízdišť, migrace atd. Ovlivnění akvatických systémů novou stavbou bude vázáno na řešení odvodu dešťových odpadních vod do soustavy zdrží budovaných pro potřeby odvodu dešťových vod.

Protože jde o zemědělsky intenzivně využívané a obdělávané pozemky - orná půda, nedojde ani k významnému poklesu biodiverzity. Přírodní prvky jsou spíše pauperizované fragmenty rudérálního charakteru na okrajích pozemku.

#### **D.I.7. Vlivy na krajinu**

Z krajinářského hlediska je stavba vlastního parkoviště bezvýznamná. Větší význam budou mít objekty uvnitř zóny, ale ty nejsou předmětem tohoto posouzení.

V zájmovém území se nenacházejí žádné architektonické objekty chráněné v zájmu památkové péče. Území se nenachází v oblasti prokázaného výskytu archeologických nálezů. Z výše uvedených důvodů se nedají očekávat žádné negativní vlivy na tyto objekty a památky. Architektonické památky v širším okolí zájmového území, nebudou vzhledem k jejich vzdálenosti od prostoru plánované výstavby ovlivněny. Funkční využití zájmového území bude změněno v souladu s územním plánem. Projektovaná stavba nebude mít ani významný vliv na rekreační využití krajiny.

### **D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI**

Nejvýznamněji se záměr (pochopitelně pouze ve spojení s výstavbou průmyslové zóny) projeví v sociálně-ekonomické oblasti a to vysoce pozitivně. Podrobnější rozbor – viz Úvod, str. 3

### **D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE**

Záměr se v podstatě neprojeví ani lokálně, natož pak v přeshraničním měřítku.



#### **D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ**

Jak bylo uvedeno, rizika havárií vyplývají obecných dopravních rizik a z charakteru přepravovaných látek. Dopravním rizikům se bude čelit omezením rychlosti na komunikaci a na parkovišti, systémem značení vodorovnými a svislými dopravními značkami. K redukci těchto rizik samozřejmě přispívá dobrý technický stav dopravních prostředků a správné zabezpečení nákladu.

V místech, kde by mohlo dojít k masivnímu úniku nebezpečných látek (přípojná komunikace), bude zařazena jímka s odlučovačem oleje. Stavba musí být pokryta vodohospodářským havarijním plánem, případně povodňovým plánem. Dále musí být provedeny vhodné sadové úpravy areálu.

Rovněž je třeba zpracovat (jako součást výstavby celé infrastruktury) plán organizace výstavby, který bude mezi jiným obsahovat řešení následující problematiky:

- ⊕ časový harmonogram prací tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu,
- ⊕ určení skladovacích ploch, zásoby sypkých materiálů by měly být minimalizovány,
- ⊕ stanovení přepravních tras pro dopravu materiálu včetně příjezdu na staveniště,
- ⊕ opatření ke snížení hluku a prašnosti na staveništi i podél přepravních tras,

Dále je třeba při výstavbě

- ⊕ omezit skladování a deponování volně ložených prašných materiálů na technologické minimum,
- ⊕ neprovádět s výjimkou denní údržby údržbu mechanismů (např. výměny mazačích náplní), nedoplňovat PHM na nezabezpečených plochách
- ⊕ omezit rychlost v areálu výstavby a mimo zpevněné vozovky; hlučné mechanismy nebo technologie budou využívány pouze v určené době,
- ⊕ v maximální možné míře používat stavební mechanismy se sníženou hlučností (např. odhlučněné kompresory)
- ⊕ při dlouhodobém suchém počasí bude prováděno kropení komunikací v areálu stavby a případně také míst provádění zemních prací,
- ⊕ v případě nebezpečí znečištění vozovek blátem ze staveniště čistit dopravní prostředky a mechanismy, které budou opouštět areál stavby,
- ⊕ všechna použitá stavební mechanizace musí být v dobrém technickém stavu, průběžně kontrolována, aby bylo zamezeno případným úkapům ropných látek či nadměrným emisím výfukových plynů,

#### **D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ**

Toto hodnocení vychází z odhadů pohybu dopravních prostředků po příjezdové komunikaci a po parkovišti. Tento údaj je samozřejmě zatížen velkou chybou, nicméně byla volena nejhorší možná varianta (která by měla mít maximální negativní dopad do životního prostředí). I z těchto pesimistických předpokladů však vyplývá, že vliv příjezdové komunikace a parkoviště je zanedbatelný.



## ČÁST E. VARIANTY ZÁMĚRU A JEJICH HODNOCENÍ

Navrhovaný záměr je hodnocen z hlediska lokalizace v jediné variantě, vyplývající z umístění investičního záměru do průmyslové zóny, která již byla zakomponována do územního plánu města a ten byl i z hlediska environmentální únosnosti území podroben připomínkovým řízením. Technické řešení záměru je zatím navrhováno v jedné variantě podle projektu. Dokumentace dovoluje rozumným způsobem odhadnout budoucí vlivy na životní prostředí i při změnách v rozmístění výrobních celků a při drobných změnách rozmístění infrastruktury. Ukazuje se, že parkoviště a příjezdová komunikace jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a na obyvatelstvo v porovnání s ostatními možnými objekty v zóně velmi málo významným faktorem. Jejich umístění dokonce může být modifikováno, aniž by došlo ke změnám dopadů do životního prostředí.

Pokud by se objevil zájem specifického investora umístit do navrhovaného do průmyslového parku nějaký environmentálně kritičtější objekt (vyjmenovaný v zák. č. 100/2001 Sb.), musel by tento projekt být posouzen podle zák. č. 100/2001 Sb. K takovému projektu bude již známo více podrobností posouzení bude moci být důkladnější bude zaměřeno na konkrétní okolnosti spojené s projektem.



## ČÁST F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V této fázi přípravy projektové dokumentace nejsou žádné doplňující údaje připojeny. Mapové a další přílohy jsou vloženy jako výřezy v textu příslušných kapitol této Dokumentace.



## ČÁST G. SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Podstatou navrhovaného záměru je připravit infrastrukturu pro investory, kteří by této infrastruktury využili pro realizaci svých záměrů – pokud ovšem tyto záměry budou respektovat stanovená pravidla a omezení pro toto území.

Zlínský kraj je postižen poměrně velkou nezaměstnaností a je nutné vytvářet pro jeho obyvatele vhodné pracovní příležitosti. Protože se snižuje počet pracovních míst v zemědělském sektoru, je nutno napomáhat zvláště k vytváření pracovních míst v průmyslu a ve službách. Rozvoj průmyslových zón je právě jednou z metod, jak napomoci zvýšení počtu pracovních příležitostí, ať již v důsledku vytvoření pracovních míst přímo v podnicích umístěných v dané zóně, nebo v důsledku kooperací s firmami v blízkém i vzdálenějším okolí.

Tyto průmyslové zóny však musí být umístěny na vhodném místě, aby vlivy na životní prostředí a na zdraví obyvatelstva byly minimalizovány. Tyto skutečnosti si uvědomili i představitelé města Valašské Meziříčí a přišli se záměrem výstavby Průmyslová zóna Lešná – Valašské Meziříčí. Záměr umístění průmyslové zóny do prostoru u obce Lešná byl schválen územním plánem města Valašské Meziříčí. Tento záměr navazuje i na zamýšlenou výstavbu rychlostní komunikace, která by měla procházet na severním okraji průmyslové zóny (realizace se počítá v roce 2004). V letech 2000 až 2001 došlo k majetkovému vypořádání a všechny dotčené pozemky jsou nyní ve vlastnictví města.

Valašské Meziříčí začalo nabízet zatím nezasíťované pozemky potenciálním investorům a byla postupně vydána jednotlivá územní rozhodnutí a některá stavební povolení pro většinu infrastruktury.

V roce 2001 platil zákon č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento zákon nepožadoval posuzovat průmyslové zóny jako takové v režimu tohoto zákona. Nicméně od tohoto roku platí zákon č. 100/2001 Sb., který změnil spektrum aktivit, které musí být podle tohoto zákona posuzovány. Protože na infrastrukturu průmyslové zóny a na vlastní průmyslovou zónu byla již vydána příslušná územní rozhodnutí, nebude tato zóna jako taková posuzována režimem podle zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Nicméně zatím nebylo vydáno územní rozhodnutí na příjezdovou komunikaci a na parkoviště průmyslové zóny. Výše zmíněný zákon č. 100/2001 Sb. uvádí pro kategorii II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) v bodě 10.6, že zjišťovací řízení je obligatorní pro:

- 10.6 Průmyslové zóny a obchodní zóny včetně nákupních středisek o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; areály parkovišť nebo garáží se zastavěnou plochou nad 1000 m<sup>2</sup>.

Z tohoto důvodu bylo nutné zpracovat toto *Oznámení*, které bilancuje přínosy a negativní důsledky na životní prostředí podle požadavku zákona, přičemž bude následovat vlastní zjišťovací řízení.

Záměrem je zřídit přípojnou komunikaci a parkoviště pro automobily, což bude součástí infrastruktury průmyslové zóny. Tyto objekty se nacházejí uvnitř průmyslové zóny, která sama má rozlohu 57 ha. Na infrastrukturu (inženýrské sítě s výjimkou parkoviště a přípojných komunikací) bylo vydáno územní rozhodnutí již v roce 2001.

Umístění záměru vyplynulo z logické potřeby vybudovat vhodnou příjezdovou komunikaci do průmyslové zóny a centrálního parkoviště pro tuto zónu. Umístění parkoviště je voleno téměř v centru zóny, nicméně, jak bude ukázáno dále, je možné v dalším stadiu na základě konkrétních potřeb investorů vybudovat i další nutné parkovací plochy. z hlediska





životního prostředí je totiž záměr neutrální – samozřejmě při zachování regulativů daných územním plánem.

Technické řešení je standardní. Jedná se o přípojku z nynější komunikace 1/35, která se bude nacházet zhruba uprostřed průmyslové zóny. Po vybudování obchvatu (severně od průmyslové zóny) bude hlavní dopravní proud probíhat po tomto novém obchvatu. Na přípojku pak bude přímo navazovat parkoviště. Současně se v rámci tohoto objektu se počítá s vybudováním autobusové zastávky a chodníků.

Ekologická stabilita území v dnešní průmyslové zóně byla relativně nízká již před jejím vymezením v důsledku především velkého podílu intenzivně obdělávané zemědělské půdy. Realizace průmyslové zóny v území byla již schválena územním plánem a dalšími individuálními právními akty. Proto je možno konstatovat, že realizace parkoviště a příjezdové komunikace je s ohledem na umístění tohoto záměru, na jeho rozsah a způsob výstavby a provozu ve vztahu k životnímu prostředí zcela přijatelná.

Vliv dopravy na parkoviště bude ve srovnání s okolním provozem i ve špičce za nejnejpříznivějších okolností pro okolní zástavbu nevýznamný ať již z hlediska hluku, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Co se týče vod, lze doporučit omezení nepropustných ploch na minimum, jen na skutečně rizikové plochy z hlediska jejich ohrožení kontaminanty.

Protože jde o zemědělsky intenzivně využívané a obdělávané pozemky - orná půda, nedojde ani k významnému poklesu biodiverzity ani k ohrožení fauny a flóry a jejich stanovišť.

Pro omezení rizik a relativně malých dopadů do životního prostředí je navržena řada opatření, uvedených v tomto oznámení.

**ČÁST H. PŘÍLOHY****H.I. ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE**

Název:	Parkoviště průmyslové zóny Lešná		
Datum zpracování:	červenec 2002		
ZPRACOVATELÉ DOKUMENTACE			
	Zpracovatel	Bydliště	Telefon
1	RNDr. Zbyněk Ryšlavý, CSc.	Liberec	+420(0604)809 203
SPOLUPRACOVNÍCI			
2	RNDr. Miloslav Kučera	Liberec	+420(048)5104123
3			
4			
5			
6			

.....  
podpis zpracovatele Dokumentace

Č. j: 3747/597/OPV/93

Datum vydání: 22. 4. 1993

**OSVĚDČENÍ**

RNDr. Zbyněk Ryšlavý, CSc.

Titul, jméno, příjmení \_\_\_\_\_

Trvalé bydliště ..... Sametová 734, Liberec, 460 01.....

Datum narození, rodné číslo ..... 19. 8. 1948 48-08-19/169.....

Ministerstvo životního prostředí České republiky v dohodě s ministerstvem zdravotnictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

**OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI**

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti, nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a § 6 odst. 1 a příloha 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků hodnotících vlivy staveb, činností a technologií na životní prostředí (§ 9 zákona České národní rady č. 244/1992 Sb.).



kulaté razítko

Předseda komise..... *P. Dvořák*.....Tajemník komise..... *K. K.*.....



---

## **H.II. VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE**