



G-Consult, spol. s r.o.



TÁBOR

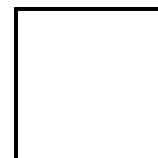
Revitalizace nádražního uzlu

*Oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí
dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.*

Číslo zakázky	2009 0033
Katastrální území	Tábor (kód k.ú. 764701)
Kraj	Jihočeský kraj
Objednatel	Město Tábor

Zpracoval	Ing. Michal DAMEK
Oprávněná osoba	RNDr. Věra TÍŽKOVÁ <i>autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí č.j.3188/487/OPV/93 ze dne 8.6.1993</i>
Statutární zástupce organizace	Ing. Michal KOFROŇ
Datum zpracování	Duben 2009

Výtisk č.



O B S A H

O b s a h	2
S e z n a m p ř í l o h	3
S e z n a m z k r a t e k	4
Část A. Údaje o oznamovateli	5
A.I. Oznamovatel	5
A.II. IČ.....	5
A.III. Sídlo.....	5
A.IV. Oprávněný zástupce oznamovatele.....	5
Část B. Údaje o záměru.....	5
B.I. Základní údaje.....	5
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1.....	5
B.I.2. Rozsah záměru.....	6
B.I.3. Umístění záměru.....	6
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	6
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....	7
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru	8
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	11
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	11
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat	12
B.II. Údaje o vstupech	12
B.II.1. Půda	12
B.II.2. Voda.....	13
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	14
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	15
B.III. Údaje o výstupech	19
B.III.1. Ovzduší	19
B.III.2. Odpadní vody	24
B.III.3. Odpady.....	24
B.III.4. Hluk	27
B.III.5. Vibrace.....	32
Část C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	32
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	32
C.I.1. Územní systém ekologické stability (ÚSES).....	32
C.I.2. Zvláště chráněná území, Natura 2000	33
C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP), památné stromy	33
C.I.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná.....	34
C.I.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území	35
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny.....	35
C.II.1. Ovzduší a klima.....	35
C.II.2. Povrchová a podzemní voda.....	38
C.II.3. Půda	40
C.II.4. Geofaktory.....	41
C.II.5. Přírodní zdroje	42
C.II.6. Fauna a flóra, ekosystémy	42
C.II.7. Krajinný ráz.....	43
C.II.8. Obyvatelstvo.....	43
C.II.9. Hmotný majetek	43
Část D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.....	44
D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti.....	44
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	44
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima.....	51
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	56

D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	62
D.I.5.	Vlivy na půdu	63
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	63
D.I.7.	Vlivy na faunu a flóru a ekosystémy.....	64
D.I.8.	Vlivy na charakter území (krajinný ráz).....	64
D.I.9.	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	65
D.II.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	67
D.III.	Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	68
D.IV.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	68
D.V.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	71
Část E.	Porovnání variant řešení záměru.....	71
Část F.	Doplňující údaje, přehled podkladů, závěr.....	75
F.I.	Přehled podkladů použitých při zpracování oznámení	75
F.II.	Závěr.....	76
Část G.	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	77
Část H.	Přílohy	78

SEZNAM PŘÍLOH

- 1a Vyjádření k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- 1b Vyjádření NATURA 2000
- 2 Situace širších vztahů
- 3 Situace zájmové lokality (letecký snímek) s vyznačením řešeného území a výpočtových bodů rozptylové a hlukové studie
- 4 Řez objekty
- 5 Vizualizace
- 6 Rozptylová studie
- 7 Hluková studie
- 8 Studie oslunění a denního osvětlení
- 9 Fotodokumentace a řez plánovanými objekty

SEZNAM ZKRATEK

AN	autobusové nádraží
BaP	benzo/a/pyren
BEN	benzen
CO	oxid uhelnatý
ČOV	čistírna odpadních vod
CZT	centrální zásobování teplem
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
MHD	městská hromadná doprava
NA	nákladní automobil/y
NN	nízké napětí
NO _x	oxidy dusíku
NP	nadzemní podlaží
OA	osobní automobil/y
PP	podzemní podlaží
TUV	teplá užitková voda
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚSES	územní systém ekologické stability krajiny
VKP	významný krajinný prvek
VN	vysoké napětí
VZT	vzduchotechnika

ČÁST A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.I. Oznamovatel

Město Tábor

A.II. IČ

00253014

A.III. Sídlo

Žižkovo náměstí 2, 390 15 Tábor

A.IV. Oprávněný zástupce oznamovatele

Jméno: JUDr. Dana ŠVECOVÁ
Adresa: Žižkovo náměstí 2, 390 15 Tábor
Tel.: 381 486 210, 723 890 292
Email: dana.svecova@mu.tabor.cz

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

„Revitalizace nádražního uzlu – varianta V.“

Dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, spadá předmětný záměr do kategorie II, bodu 10.6 – *Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu a bodu 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihočeského kraje.

B.I.2. Rozsah záměru

Záměr představuje komplexní revitalizaci nádražního uzlu v Táboře, spočívající v demolici stávajícího nevyhovujícího autobusového nádraží a výstavbu nového moderního komplexu, který nabídne uživatelům další možnosti využití. Konkrétně se jedná o kombinaci autobusového nádraží, kancelářských ploch a doprovodných komerčních ploch zahrnujících služby, veřejné stravování a parkovací plochy. Součástí záměru je také výstavba samostatně stojícího parkovacího domu v severovýchodní části řešeného území, rekonstrukce ulice Valdenské, parkové úpravy před objektem autobusového nádraží a úprava hlavních pěších koridorů a parkové zeleně na Husově náměstí.

Základní parametry záměru:

- | | |
|--|---------------------------------|
| ◆ Objekt autobusového nádraží | |
| - celková zastavěná plocha | 8 075 m ² |
| - komerční plochy – kanceláře (celkem) | 16 080 m ² |
| - počet podlaží | 1 podzemní a 4 nadzemní podlaží |
| - počet parkovacích stání | 256 |
| ◆ Parkovací dům | |
| - zastavěná plocha | cca 2 200 m ² |
| - počet parkovacích stání | 200 |
| - počet podlaží | 3 nadzemní podlaží |

B.I.3. Umístění záměru

Kraj:	Jihočeský
Obec:	Tábor
Katastrální území:	Tábor
Parc. č.:	2180, 278/2, 2296, 5836, 5837, 2279/1, 2279/2, 2279/3, 2292/1, 2292/2, 2292/3, 2292/4, 2292/5, 2292/6, 2292/7, 2292/8, 2292/9, 2292/10, 2292/11, 2292/14, 2292/16, 2292/17, 2292/18, 2292/19 (přehled pozemků je pouze orientační a bude upraven po zpracování projektové dokumentace na základě zpřesnění technického řešení záměru)

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

Záměr představuje kompletní revitalizaci dopravního uzlu ve městě Tábor. Základním objektem je budova autobusového nádraží, která nahradí stávající otevřené nádraží s již nevyhovující nádražní budovou. Pro lepší zhodnocení dotčené plochy bude v prvním podzemním patře nové budovy autobusového nádraží vybudováno parkoviště osobních aut s výjezdem na ul. Valdenskou. V prvním nadzemním podlaží (úroveň okolních komunikací) budou autobusové zastávky jednotlivých spojů (17 autobusových stanovišť a 8 odstavných autobusových stání), dále zde bude umístěna hala nového autobusového nádraží a komerční plochy k pronájmu. V dalších třech nadzemních podlažích jsou navrženy administrativní plochy.

Dále bude v severovýchodní části zájmového území postaven nový parkovací dům v ploše, která je již v současné době částečně využívána jako pozemní parkoviště, zbývající část je nyní zastavěna objekty ČD. Parkovací dům bude mít tři nadzemní podlaží, každé s kapacitou 64 až 68 parkovacích míst.

V návaznosti na uvedené objekty bude provedena rekonstrukce dotčených komunikací spočívající ve vybudování dvou malých okružních křižovatek a rekonstrukce inženýrských sítí (např. vodovod, kanalizace).

Samostatně (nikoli jako součást posuzovaného záměru) probíhá rekonstrukce mostu přes železniční trať severně od popisovaného území. Dle dopravního modelu města Tábor se předpokládá, že po provedení rekonstrukce železničního mostu po něm bude směřována jedna až dvě autobusové linky městské hromadné dopravy. Z hlediska časové souslednosti lze předpokládat, že v době zahájení revitalizace nádražního uzlu, bude již rekonstrukce železničního mostu hotova – ke kumulaci vlivů výstavby tedy s největší pravděpodobností nedojde.

V budoucnu je plánována rekonstrukce budovy nádraží ČD v Táboře a rekonstrukce železničního koridoru. Kumulace negativních vlivů těchto staveb s posuzovaným záměrem se rovněž neočekává.

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

Trvale udržitelný rozvoj města vyžaduje funkční systém všech prvků veřejné dopravy. Doprava je spojujícím článkem mezi základními funkcemi města jako jsou bydlení, zaměstnání, vzdělávání, podnikatelské aktivity, turistický ruch aj., a proto musí být realizována na takové úrovni, která zajistí harmonický rozvoj všech městských funkcí. Z tohoto důvodu bylo pro řešení dopravní politiky města přikročeno ke komplexní revitalizaci autobusového nádražního uzlu. Prvním počinem byla architektonická soutěž, která proběhla v roce 2007. Ta prověřila možnost využití ploch nad zastávkami autobusových stání pro parkování v prvním patře. Následně byla dopracována varianta s dvoupatrovým uspořádáním parkoviště a pro toto řešení byla zpracována hluková studie, která ukázala nutnost dodatečných opatření, jež budou mít vliv na obvodový plášť a vjezdy a výjezdy do plánovaného objektu.

Z architektonické soutěže vzešly čtyři varianty možného řešení lokality, které byly zhodnoceny ve studii proveditelnosti. Ta měla za úkol posoudit rozhodující aspekty ovlivňující celkovou realizaci projektu. Čtyři varianty revitalizace nádražního uzlu byly ve studii proveditelnosti doplněny pátou variantou (někdy označovanou jako X2, resp. V.). Tuto variantu V. lze chápat jako nový pohled na řešení celé lokality, které se neomezí pouze na blok stávajícího autobusového nádraží, ale pojme řešení v širších souvislostech. Zmiňovaná pátá varianta revitalizace nádražního uzlu byla vybrána oznamovatelem jako finální a jediná určená k posouzení vlivů na životní prostředí.

Revitalizace autobusového nádražního uzlu s sebou ponese výrazné možnosti oživení a zatraktivnění centra města. Kvalitní bydlení občanů města se pochopitelně musí opírat o atraktivní nabídku pracovních příležitostí a rovněž dobrou dostupnost, a to zejména veřejných dopravních systémů. Modernizace vysokorychlostního koridoru, autobusové a vlakové spojení tak přinesou nejen zkvalitnění centra města a systému veřejné dopravy, ale také řadu

možností pro mnoho firem, které budou zvažovat odliv přetlaku poptávky z centrální části republiky – města Prahy a jejích předměstí – do dalších atraktivních oblastí České republiky.

B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru

V současné době se v zájmové lokalitě nachází funkční autobusové nádraží provozované společností COMETT PLUS, spol.s r.o. Dopravní uzel je využíván pro dálkovou a místní dopravu. Zastávky místní dopravy jsou situovány na Husově náměstí před terminálem autobusového nádraží.

Záměr předpokládá demolicí stávající odbavovací budovy autobusového nádraží, jakož i všech ostatních objektů v zájmovém území. Řešené území bude zahrnovat kromě vlastního autobusového nádraží také navazující plochy ČD a ve výhledu bude zasahovat jižním směrem až do Husova náměstí, kde je zvažována rekonstrukce chodníků pro pěší a doplnění zeleně.

V současném stupni přípravy záměru není zpracována projektová dokumentace, níže uvedený popis tedy vychází ze studie proveditelnosti (DHV, 2008).

Rámcové předpoklady záměru z hlediska dispozic a funkčního řešení

Navrhované řešení předpokládá umístění autobusového nádraží prakticky ve stávajícím místě, ale se zásadní úpravou plochy nástupišť a zcela novou částí s odbavovací halou a zázemím v přízemí administrativního komplexu. Na volných plochách v úrovni parteru (a v úrovni mezipatra) by vznikly jednak vstupní prostory pro kancelářský komplex, jednak komerčně využitelné plochy služeb, drobné provozovny např. operátorů mobilních telefonů nebo kanceláře cestovních kanceláří, a veřejné stravování. Od druhého podlaží výše, je v dalších třech podlažích navržen komplex kancelářských ploch (třídy A). Blok je kolem vnitřních atrií rozdělen na čtyři části, každá dle potřeby samostatně přístupná a uzavíratelná. (viz přílohu č. 6). Atria by měla zajistit denní osvětlení uvnitř kancelářského bloku a částečně zlepšit podmínky denního osvětlení a odvětrání autobusového nádraží. Parkování pro potřeby kancelářského komplexu je navrženo v podzemním podlaží. Fasáda objektu od druhého nadzemního podlaží výše se předpokládá prosklená se stínícími prvky na jižní, východní a západní straně. Součástí jižní fasády by mohly být ve vyšších patrech fotovoltaické panely. Střecha objektu se předpokládá zatravněná extenzivní zelení.

Jedná se o „inteligentní“ budovu, při jejíž přípravě byla uplatněna maximální snaha o energeticky úsporné řešení (třída A, dle vyhlášky č. 148/2007 Sb., s měrnou spotřebou max. 60 kWh.m² užitné plochy, kontrolované větrání, rekuperace a využití solárních kolektorů na jižní fasádě, hospodárné nakládání s pitnou vodou). Systém atrií by rovněž měl zlepšit podmínky pro využití denního světla uvnitř bloku.

Parkovací objekt je navržen s opláštěním síťovinou, případně s popínavou zelení. Celý objekt tak vytvoří další městský blok, kterým město „doroste“ až k vlakovému nádraží. Na základě dohody s oznamovatelem byla při posouzení záměru doplněna varianta opláštění parkovacího domu (50 % vyzdění, 50 % sklo), zejména s ohledem na hluk šířící se z tohoto objektu.

Stavební program:

- ◆ autobusové nádraží, terminál s nástupišti (17 stání), hala a zázemí
- ◆ komerční plochy, maloobchod a provozovny služeb v přízemí v rozsahu cca 500 m², ve vazbě na ulici Šafaříkovu a Husovo náměstí
- ◆ komerční plochy, kanceláře typu A, minimalizace kolizních bodů s provozem autobusového nádraží, vlastní parkovací kapacity v objektu, přístup z více stran, variabilní interiér, řešení by mělo maximálně eliminovat rušivé vlivy provozu autobusového nádraží, předpokládaná výměra kancelářských ploch cca 16 000 m²
- ◆ plochy parkování pro vlastní potřebu ve vlastním objektu, kapacita odpovídá velikosti administrativní části,
- ◆ plochy pro P&R¹ v samostatném parkovacím objektu na pozemcích Českých drah, a.s.

Rámcové předpoklady záměru z hlediska dopravy (viz koordinační situaci v příloze č. 4)

Plocha autobusového nádraží bude určena pouze pro vozidla odjíždějící, výstup bude situován v místě Husova náměstí na hlavním pěším tahu. Odstavování vozidel bude řešeno mimo autobusové nádraží, nejlépe však tak, aby byly omezeny tzv. jalové jízdy. Hlavním cílem celého návrhu je zvýšení komfortu cestujících, jednoznačné určení míst příchodů a odchodů na nástupiště, zvýšení komfortu pro cestující na dálkových linkách, které budou přiléhat přímo k nové výpravní budově. Redukuje se počet autobusových stání z dnešních 22 na cca 17, z nichž 8 bude se šikmým řazením a 9 podélných stání. Minimálně 3 stání umožní přistavování kloubových autobusů, případně provoz vozidel o délce 15 m, ostatní stání jsou dimenzována na 12 m dlouhé vozidlo. Rozměry vychází z platné ČSN 73 6075, přestože tato norma již neodpovídá aktuálnímu vývoji, a je zde proto prostor pro redukcí šířek. (Např. nově otevřené autobusové nádraží v Mladé Boleslavi nebo Hradci Králové má daleko užší nástupiště a provozní schéma jiné než normové).

Výpravní budova bude začleněna do komplexu celého objektu a bude vybavena potřebnými místnostmi pro prodej jízdenek, halu, čekárnu, dispečink, toalety, stravování, doplňkový prodej, úschovnu zavazadel, informační kancelář, příp. cestovní kancelář, dále plochy pro jízdní řády, provozní a sociální zázemí pro řidiče a další potřebné plochy dle dispozic provozovatele autobusové dopravy. Zastřešením prostoru dojde k omezení hlukové zátěže vůči okolní zástavbě. Nájezd je koncentrován do prostoru z ul. Šafaříkovy, avšak bude řešen pouze čtyřmi samostatnými vjezdy, což přispěje k usměrnění dopravy a k lepšímu provoznímu schématu. Výjezd je situován do ul. Valdenské přibližně doprostřed mezi křižovatkami s ul. Jeronýmovou a Husovým náměstím. U nástupišť a stání se předpokládá vybavení elektronikou pro zajištění provozních informací a hladkého výjezdu ze šikmých stání (kamerový systém). Tím, že veškeré pohyby jsou vedeny v jedné úrovni, zabezpečí se požadavek na minimalizaci ztracených výšek, zajistí se bezbariérovost, a také bezpečnost provozu – zřízením zóny s omezením rychlosti na 20 km/hod na celém nádraží. Nutno je však zajistit dostatečné nasvětlení přechodů pro chodce - zejména na vjezdu (kontrast světlo x tma). Veškeré volné plochy kolem nádraží je vhodné doplnit vegetačními úpravami.

¹ P+R (park and ride) je forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se budováním parkovišť v blízkosti nádraží a jiných terminálů veřejné dopravy. Budování parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů.

Ulice Valdenská je navržena jako městská třída s výrazným retardačním prvkem ve směru od mostu (vjezd do zástavby). Tato městská třída bude tvořena dvěma jízdními pásy, tvořenými pruhem pro vozidla a cyklistickým pruhem v návaznosti na vedení cyklistů na mostě. Střední dělicí pás umožní zřízení zeleně a navodí atmosféru městského prostředí, zároveň rozdělí přechody tak, aby chodci měli možnost vyčkání uprostřed vozovky. V křižovatkách s Husovým náměstím jsou navrženy dva malé kruhové objezdy, které zabrání zbytečnému průjezdu z Blanického předměstí. Zároveň umožní toto řešení vytvoření urbanistických dominant v obou křižovatkách. Provoz všech komunikací v prostoru severovýchodní části Husova náměstí pak lze případně uvažovat i jako obousměrný, pokud to bude z důvodu zajištění autobusů nebo převedení dopravy z mostu nutné. Z rondelů budou napojeny stávající komunikace a vjezd do předprostoru vlakového nádraží. Nově jsou navrženy dva hlavní pěší tahy navazující na vstup do výpravní budovy železniční stanice a na podchod. Díky rondelům a středním dělicím pásům ulice Valdenské budou moci chodci bezpečně přecházet ulici Valdenskou a pokračovat nově řešenými pěšími tahy Husova náměstí. Stání pro MHD je navrženo v blízkosti hlavního pěšího tahu do ul. 9. května a výstupních zastávek příměstské a dálkové autobusové dopravy. Bude zachováno dělení na směr z centra a do centra, nástupiště budou vybaveny přístřeškem s přesahem nad vozovku. Pěší tahy se vybaví bezbariérovými úpravami a slepeckou reliéfní dlažbou, místa přechodů se nasvětlí speciálními svítidly nebo jiným vhodným řešením.

V souladu s parkovací politikou města budou rušena zbytečná stání na terénu pro osobní vozidla na Husově náměstí a v ul. Jeronýmově. Náhradou za rušené stání bude parkovací dům na pozemku severovýchodně od autobusového nádraží. Pod objektem autobusového nádraží bude také podzemní garáž s vjezdem z rondelu, určená pro parkování vozidel nájemců komerčních ploch nad nádražím.² Vjezd do podzemní garáže je navržen v prostoru vstřícně výjezdu z autobusového nádraží v ul. Valdenské. Tato podzemní garáž bude doplněna plochou pro parkování na Blanickém předměstí na druhém konci východu z podchodu (cca 13 parkovacích stání).

Cyklistická doprava bude v hlavních směrech segregována od dopravy motorové. Kromě již zmiňovaných cyklistických pruhů v ul. Valdenské se navrhuje též zřízení protisměrného pruhu pro cyklisty v ul. Jeronýmově a vytvoření stezky pro návaznost na železniční stanici. V návrhu bude v dalším stupni nutno zohlednit rovněž plochy pro odstavení jízdních kol.

Alternativně k výše popsané variantě byla zpracovatelem studie proveditelnosti též navržena podvarianta, kdy byly místo okružních křižovatek s prstencem na Husově náměstí navrženy průsečné křižovatky a rondel byl zvažován na křižovatce pod mostem. Toto řešení by umožnilo v předprostoru železniční stanice vybudování dvou samostatných nástupišť MHD pro každý směr, avšak znamenalo by zrušení všech stání pro osobní vozidla. Rondel pod mostem by umožnil lepší napojení všech ramen. Z pohledu bezpečnosti a atraktivity však byla po dohodě s oznamovatelem tato varianta vyhodnocena jako méně vhodná a nebyla proto dále ve vizualizacích ztvárňována a posuzována z hlediska vlivů na životní prostředí.

² Pro potřeby výpočtu parkování je možno případně použít až 40 % redukční součinitel pro dobrou obsluhu hromadnou dopravou dle ČSN 73 6110 pro města do 50 000 obyvatel – to bude však asi v přímém rozporu s předpokládanými požadavky nájemců.

Tabulka č. 1. - Charakteristiky objektu (varianta V.)

Podlaží	Navrhované funkční využití, kapacity, popis	Výměra	Poznámka, důvod navrženého řešení
1.PP	Parkování, 256 míst	8 075 m ² , z toho 630 m ² technické zázemí, 240 m ² komunikace a 7 205 m ² parkování	Kapacita podzemního parkoviště pokryje vlastní potřeby administrativní budovy, parkovací objekt určen pro veřejnost.
1.NP	Autobusové nádraží, 10 míst v přednádražním prostoru	3 400 m ² plocha AN + 800 m ² (vstupní část) + 500 m ² (komerční plochy)	Hlavní přechod ulice Valdenské řešen v prostoru před vlahovým nádražím.
2.NP	Komerční plochy / kanceláře typu A	5 640 m ² , z toho 280 m ² komunikační jádra, 5 360 m ² komerčních ploch – kanceláře	Komplex administrativní budovy s minimalizací kolizních bodů s provozem autobusového nádraží.
3.NP	Komerční plochy / kanceláře typu A	5 640 m ² , z toho 280 m ² komunikační jádra, 5 360 m ² komerčních ploch – kanceláře	
4.NP	Komerční plochy / kanceláře typu A	5 640 m ² , z toho 280 m ² komunikační jádra, 5 360 m ² komerčních ploch – kanceláře	
Celkem	Celkem 256 parkovacích míst v objektu	16 080 m ² komerčních ploch kanceláří (16 920 m ² včetně komunikačních jader)	

Stávající inženýrské sítě jsou převážně vedeny po obvodu řešeného území, ve stávajících komunikacích ulic Valdská, Šafaříkova a Jeronýmova a přilehlých zatravněných plochách. Jedná se o STL plynovod, kanalizace, vodovod, kabelové elektrické vedení VN a NN, parovod a dálkový optický kabel.

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

Předpokládaný termín zahájení výstavby: v současné době není stanoven

Předpokládaný termín ukončení výstavby: po 15 měsících od zahájení výstavby

Pozn.: pro účely hodnocení vlivů na životní prostředí byl jako rok zahájení provozu zvolen rok 2015.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

- ◆ Město Tábor

³ Celkem 256 parkovacích stání je v podzemním podlaží budovy, dalších 200 stání bude v parkovacím domě.

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

- ◆ Povolení k odstranění stavby (demolice stávajících objektů)
- ◆ Územní rozhodnutí
- ◆ Stavební povolení
- ◆ Kolaudační souhlas

Uvedená rozhodnutí vydá místně příslušný stavební úřad, kterým je Městský úřad Tábor – stavební úřad.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Záměr bude realizován na pozemcích parc. č.: 2180, 278/2, 2296, 5836, 5837, 2279/1, 2279/2, 2279/3, 2292/1, 2292/2, 2292/3, 2292/4, 2292/5, 2292/6, 2292/7, 2292/8, 2292/9, 2292/10, 2292/11, 2292/14, 2292/16, 2292/17, 2292/18, 2292/19. Pozemky se nacházejí v katastrálním území Tábor. Přehled pozemků je pouze orientační a bude upraven po zpracování projektové dokumentace na základě zpřesnění technického řešení záměru.

Dle výpisu z katastru nemovitostí nejsou parcely součástí zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Tabulka č. 2. - Způsob využití a druhy dotčených pozemků

Parc. č.	Způsob využití	Druh pozemku
2180	ostatní komunikace	ostatní plocha
278/2	ostatní komunikace	ostatní plocha
2296	zastavěná plocha a nádvoří	budova
5836	manipulační plocha	ostatní plocha
5837	zastavěná plocha a nádvoří	budova
2279/1	ostatní komunikace	ostatní plocha
2279/2	ostatní komunikace	ostatní plocha
2279/3	zeleň	ostatní plocha
2292/1	ostatní komunikace	ostatní plocha
2292/2	zastavěná plocha a nádvoří	budova
2292/3	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/4	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/5	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/6	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/7	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/8	ostatní komunikace	ostatní plocha
2292/9	zastavěná plocha a nádvoří	budova
2292/10	zastavěná plocha a nádvoří	budova
2292/11	ostatní dopravní plocha	ostatní plocha
2292/14	ostatní komunikace	ostatní plocha
2292/16	zastavěná plocha a nádvoří	budova

2292/17	ostatní komunikace	ostatní plocha
2292/18	zastavěná plocha a nádvoří	budova
2292/19	jiná plocha	ostatní plocha

Na pozemcích se v současné době nachází autobusové nádraží s jednotlivými stáními, nádraží zasahuje severním a západním směrem až k hranici řešeného území. V jižní části plochy se nachází nádražní budova v rámci které jsou i další podnikatelské aktivity (např. restaurace). Ve východní části autobusového nádraží se nachází několik parkovacích stání pro autobusy, dále pak komunikace Valdenská a za ní pozemky ČD, které budou dotčeny stavbou parkovacího domu. Na těchto pozemcích se nachází několik budov a parkovací plocha. Až na drobné výjimky (z hlediska rozlohy) jsou dotčené plochy zcela zpevněny, nebo zastavěny.

B.II.2. Voda

Během výstavby

Pro stavební účely nebude větší množství vody na staveništi pravděpodobně potřebné, předpokládá se dovoz hotové betonové směsi v domíchávácích.

Napojení zařízení staveniště na vodovod se předpokládá z místní uliční vodovodní sítě v místě stavby. Konkrétní přípojovací místo určí správce sítě na základě podkladů v dalších stupních projektu.

Během provozu

Předmětné území je zásobeno pitnou vodou převážně z Vodárenské soustavy Jižní Čechy s doplňkovým zdrojem úpravy vody Rytíř s celkovou projektovanou kapacitou 110 l.s^{-1} .

Bilance dodávky pitné vody je poplatná potřebě sociálního zázemí vztaženého k administrativním a obchodním aktivitám a činí $0,51$ až $0,65 \text{ l.s}^{-1}$. Přípojka pitné vody bude v rámci potřeb jednotlivých variant vedena v rozdílné dimenzi DN 50 a DN 80 (100) ze směru Husova náměstí.

Součástí napojení objektu autobusového nádraží na vodovod může být jako doprovodná investice provedena postupná rekonstrukce vodovodní sítě (dle jejího technického stavu).

Tabulka č. 3. - Odhadovaná spotřeba vody

Parametr	Jednotka	Spotřeba
potřeba pitné vody	$\text{m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$	9 755
nárůst kapacity potrubí	l.s^{-1}	0,56
rekonstruovaná délka	m	104

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Během výstavby

Stávající inženýrské sítě jsou v řešeném území převážně vedeny v souběhu, po jeho obvodu ve stávajících komunikacích ulic Valdenská, Šafaříkova a Jeronýmova a jim přilehlých zatravněných plochách. Jsou zde zastoupeny rozvody STL plynovodu, kanalizace, vodovodu, kabelového elektrického vedení VN a NN, parovodu a dálkového optického kabelu.

Před zhotovením finálních přípojek a případných částečných či úplných rekonstrukcí sítí (dle zjištění jejich technického stavu) lze pro účely stavby na tyto sítě provést dočasné napojení stavebních přípojek. Stávající stav projekční a technické připravenosti zřízení stavebních přípojek nevyklučuje ani nepotvrzuje. V případě, že nebudou stavební přípojky provedeny, bude nutné zajistit přísun suroviny a energií jiným způsobem, např.

- ◆ dovoz již hotových stavebních směsí,
- ◆ dovoz balené vody pro zajištění pitného režimu pracovníků,
- ◆ zřízení mobilních sociálních zařízení,
- ◆ zajištění el. energie, tlakového vzduchu apod.

Během provozu

◆ **Teplo**

Zdrojem tepla pro vytápění a ohřev teplé užitkové vody v zájmovém území je systém centrálního zásobování teplem – parovod DN 350, s parametry páry 0,9 MPa, 230°C dodávanou z teplárny TTA 1 s tepelným výkonem 132 MW provozovanou Teplárnou Tábor, a.s. Parovod je veden po ulici Valdenská, Jeronýmova a Šafaříkova a na Husově náměstí v blízkosti stanice autobusového nádraží.

Předpokládá se výstavba předávací stanice s tepelným výkonem cca 700 kW. Návrh potřebných výkonů je poplatný potřebám budovy autobusového nádraží, administrativních provozů a ostatních zařízení. Připojení předávací stanice do systému CZT je možné z parovodu vedeného po ulici Valdenská.

Tabulka č. 4. - Odhadovaná spotřeba tepla

Parametr	Jednotka	Spotřeba
požadovaný příkon	kW	718
potřeba tepla pro vytápění, TUV a VZT	GJ.rok ⁻¹	6 606

◆ **Vzduchotechnika (VZT)**

Přesná specifikace vzduchotechniky není v současném stupni přípravy záměru provedena. Pro účely zpracování modelových výpočtů v hlukové a rozptylové studii a pro posouzení záměru v oznámení EIA byl systém odvětrání objektu autobusového nádraží a parkovacího domu navržen takto:

- U budovy autobusového nádraží + administrativy budou sání a výtlačky vzduchotechnických jednotek umístěny na střeše objektu. Celkem se předpokládá osazení 4 VZT jednotek a 4 kondenzační jednotek klimatizace.
- U parkovacího domu bude v případě varianty s plnou obvodovou zdí nutná vzduchotechnika k provětrání prostorů objektu (ve studiích řešeno variantně jako plná boční fasáda a polootevřená větratelná samovolně). Předpokládá se odvětrání nad střechu objektu a sání z fasády v 1. NP. U objektů podobného typu a rozměrů se většinou osazují VZT jednotky s akustickým výkonem do sání a výtlačku 80 dB.

◆ Elektrická energie

Dodávka elektrické energie (E.ON Distribuce, a.s.) je zajištěna prostřednictvím 22 kV primárního kabelového vedení napájející nejbližší trafostanic 22/0,4 kV na Husově náměstí, ulici Purkyňova, U Bechyňské dráhy, Kollárova a nízkonapěťovou kabelovou distribuční sítí NN 0,4 kV. Převážnou část trafostanic 22/0,4 kV tvoří zděné kabelové trafostanice typového výkonu 2 x 630 kVA a 1 x 630 kVA, jejich zatížení resp. kapacitní rezerva je závislá na spotřebě připojených odběratelů a její identifikaci nelze bez šetření u dodavatele stanovit. Sekundární síť NN je provedena kabely uloženými do výkopů.

Navýšení příkonu elektrické energie odpovídá potřebě pro osvětlení, odvětrání prostor autobusového nádraží a parkovacích míst, dále osvětlení, technologii pro vytápění a větrání a technická zařízení vnitřního vybavení komerčních prostor čítající kanceláře a obchody případně bytové prostory. Pro realizaci varianty V. vzniká potřeba připojení nové zděné trafostanice o výkonu 2 x 630 kVA prostřednictvím 22 kV kabelového podzemního v délce cca 250 m vedeného ze stávajících trafostanic z Husova náměstí po ulici Šafaříkova nebo po ulici Valdská z prostoru U Bechyňské dráhy.

Vyvolané investice do stávajících inženýrských sítí jsou poplatné rozsahu stavebních prací a dočasné zajištění napájení trafostanice 22/0,4 kV U Bechyňské dráhy, případně přeložky stávajícího kabelového podzemního vedení 22 kV vedeného po ulici Valdská a Jeronýmova v délce cca 250 m.

Tabulka č. 5. - Odhadovaná spotřeba elektrické energie

Parametr	Jednotka	Spotřeba
požadovaný příkon	kW	1045
spotřeba osvětlení, větrání, ostatní	GWh.rok ⁻¹	1,171

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

Dle studie proveditelnosti (DHV, 2008) respektuje návrh řešení dopravy následující principy:

- ◆ Unikátní poloha vlakového a autobusového nádraží (dále AN) umožňuje ztvárnit celý prostor jako komplexní přestupní uzel představující jednu z hlavních bran do města při příjezdu hromadnou dopravou. To v současnosti je eskalováno ještě probíhající rekonstrukcí železničního koridoru procházejícího městem.

- ◆ Zájmová plocha je tak dopravně a urbanisticky cenná, že odstavování autobusů v této poloze na úrovni terénu by nemělo být připuštěno. Na druhé straně je vhodné najít polohu pro odstavování autobusů pokud možno co nejbližší tak, aby byly vyloučeny jalové jízdy jak z pohledu ochrany životního prostředí, tak i z pohledu růstu nákladu dopravců, kteří si tyto náklady potom promítají do ceny jízdného.
- ◆ Jednoznačnou prioritu v celém prostoru obou nádraží a přilehlého parku by měl mít chodec – hlavní pěší tahy musí být bezpečné, bezbariérové, příjemné a dostatečně dimenzované. Křížení hlavních pěších tahů s motorovou dopravou by mělo být minimalizováno anebo upraveno vhodným dopravně-inženýrským, technickým, estetickým a materiálovým řešením. Toto řešení je nutné zejména z důvodu očekávaného nárůstu dopravy po opravě mostu přes železniční koridor.
- ◆ V souladu s politikou trvale udržitelného rozvoje města by v tomto prostoru měly být rovněž jednoznačně vymezeny cyklistické trasy a v souladu s požadavky na preferenci šetrné dopravy by bylo žádoucí v hlavních směrech tuto dopravu segregovat od dopravy motorové. Zároveň je nutno zajistit návaznost na vlak i autobus pro cyklisty včetně bezbariérového řešení. V návrhu zohlednit rovněž plochy pro odstavování jízdních kol.
- ◆ Celý prostor autobusového nádraží by měl kromě nezbytných technických a normových předpokladů působit na cestujícího příjemně a bezpečně. Pro preferenci hromadné dopravy je kromě vlastního komfortu ve vozidle důležité i zajištění bezpečného příchodu a odchodu cestujících a adekvátní prostředí po dobu čekání na zastávce. Proto by návrh měl nadřadit potřeby cestujícího nad potřebami dopravců, bude-li to technicky možné. I při respektování dodatečných podmínek dopravců (délky stání, potřeba zachování výstupní hrany, apod.) by měly být zváženy možnosti různého řešení nástupišť dopravy městské, příměstské a dálkové. Pěší trasy pak musí být navrženy tak, aby znemožňovaly nebo znesnadňovaly pohyb pěších přes manipulační prostory nádraží včetně vjezdu a výjezdu.
- ◆ Návrh řešení parkování včetně sazeb a počtu vyhrazených míst by měl především zohlednit potřebu parkování pro cestující hromadnou dopravou (park & ride), návoz a odvoz cestujících (kiss & ride), parkování pro vozidla taxislužby a teprve pak ostatní potřeby (zaměstnanci, návštěvníci okolní občanské vybavenosti).
- ◆ Celkové dopravní řešení v širších souvislostech by mělo zabránit zatahování zbytečné dopravy do tohoto prostoru vhodnou technickou či dopravně-inženýrskou regulací formou (zvážit např. situování okružních křižovatek, apod.).
- ◆ Upravené autobusové nádraží by mělo minimalizovat negativní vlivy na okolní zástavbu.
- ◆ Navržené řešení parkovacích ploch by mělo zohlednit též plochy pro bezpečný příchod a odchod pěších, a to alespoň z hlavních směrů.

Doprava během výstavby

Staveniště je na okolní napojeno stávajícími trasami po ul. Valdenská, Šafaříkova a Husovo náměstí na okolní hlavní trasy městem (zejména ul. Budějovická). Vzhledem k v současné době probíhající rekonstrukci mostu přes železnici severně od zájmové lokality lze předpokládat, že v době realizace záměru již bude most v provozu. Lze však také předpokládat dopravní omezení pro nákladní dopravu na tomto mostě. Dopravní napojení je svým charakterem a technickým řešením pro stavební techniku a nákladní automobily dostatečné. Její trasování podél stávající obytné zástavby bohužel poněkud nevhodné. Vzhledem k železniční trati a celkovému charakteru území není jiné trasování dopravy možné.

Pro zhodnocení vlivů dopravy v průběhu realizace záměru byly údaje o provozu získány z následujících podkladů:

- ◆ Modelu silniční dopravy v Táboře (DHV, 10/2008)
- ◆ Akustického posudku „Autobusové nádraží v Táboře“ (Studio D – akustika, 8/2007)
- ◆ Hlukové studie „Tábor, přemostění nádraží ČD“ (Naturchem, 2/2007)
- ◆ Dodatku hlukové studie „Tábor, přemostění nádraží ČD“ (Naturchem, 2/2007)

Provoz bude probíhat zejména na ul. Valdenská, Jeronýmova, Šafaříkova a Husovo náměstí současně s provozem na autobusovém nádraží. Jmenované komunikace jsou v okolí autobusového nádraží jednosměrné. V souvislosti se stavbou přemostění nádraží ČD potom dále o ul. Vodňanského a Budovcova. Počty příjezdů a odjezdů autobusových linek byly zjištěny z podkladů poskytnutých firmou Comett Plus, spol. s r.o.. Celkový počet jízd autobusů činí 627 jízd průměrně denně, z toho 80 jízd v noční době. Do prostoru autobusového nádraží nezajíždí linky MHD, které mají zastávky před výpravní budovou na Husově náměstí (226 z toho 31 v noční době).

Předpokládá se, že pro dopravní obsluhu staveniště bude využit vjezd na staveniště z ul. Valdenské a odjezd ul. Šafaříkovou. Předpokládaný počet jízd nákladních automobilů bude nejvyšší v období provádění demoličních, výkopových prací. Pro tuto fázi výstavby se předpokládá 100 jízd těžkých nákladních automobilů denně v denní době. Dále se předpokládá počet jízd osobních automobilů v souvislosti s dopravní obsluhou stavby ve výši 30 denně, v denní době. Po dobu výstavby se předpokládá, že autobusové linky budou mít zastávky na Husově nám., před stávající výpravní budovou.

Doprava během provozu

Realizace záměru představuje z pohledu dopravní infrastruktury realizaci nových komunikací kolem objektu autobusového nádraží. Komunikace budou vedeny ve stejných směrech jako v současné době. Vzhledem k rekonstrukci mostu přes železnici bude vybudováno nové napojení na tento most (není součástí posuzovaného záměru). Na ul. Valdenské budou zbudovány dva kruhové objezdy (ve finálním projektu může ještě dojít ke změně) a komunikace bude doplněna o pásy zeleně.

Z hlediska parkovacích ploch bude v podzemním podlaží objektu autobusového nádraží vytvořeno 256 parkovacích stání. V prvním podlaží bude mimo autobusová stanoviště 8 parkovacích stání pro autobusy. Součástí záměru bude postaven parkovací dům navržený v severovýchodní části zájmového území v ploše, která je již v současné době částečně využívána jako pozemní parkoviště (zbývající část je nyní zastavěna objekty ČD). Parkovací dům bude mít tři nadzemní podlaží, každé s kapacitou 64 až 68 parkovacích míst.

Návrh organizace dopravy uvnitř nádraží počítá s vjezdem z ul. Šafaříkovy a s výjezdem na ul. Valdenskou. Pro provoz na parkovací ploše v 1. PP se předpokládá úplná dvojnásobná obměna všech parkovacích stání v denní době. V době noční odjezdy posledních zaměstnanců administrativních objektů (cca 10 % počtu stání). Vjezd do prostoru podzemního parkoviště bude z nové okružní křižovatky z ul. Valdenská, výjezd je po stejné trase.

V parkovacím objektu na pozemku ČD (na protější straně ul. Valdenská) se rovněž předpokládá úplná dvojnásobná obměna všech parkovacích stání v denní době. V době noční 10 % počtu stání. Vjezd i výjezd z parkovacího objektu je řešen rovněž z ul. Valdenská.

Na novém mostu přes trať ČD se předpokládá, že v souladu se závěry hlukové studie („Tábor, přemostění nádraží ČD“) bude zákaz vjezdu vozidel s hmotností vyšší než 3,5 t, kromě autobusů MHD. Dle sdělení pracovníků MěÚ Tábor se předpokládá, že zde budou vedeny dvě linky MHD (pravděpodobně č. 21 a č. 22, v rozsahu 63 jízd denně, z toho 8 v noční době).

Tabulka č. 6. - Průměrná denní četnost provozu na komunikacích (rok 2015)

Profil	N _{OA}	N _{NA}	N _{OA}	N _{NA}	N _{OA}	N _{NA}
	bez realizace		výstavba		s realizací	
Valdenská po AN	1413	627	1443	727	3277	627
Valdenská k mostu	-	-	-	-	4538	60
Jeronýmova	1222	2	1222	2	1931	10
Šafaříkova	1350	410	1380	100	1780	410
Husovo nám.	927	254	927	627	1145	254
Budovcova	1350	28	1350	28	2347	63
Vodňanského	1324	40	1324	40	2191	86
parkoviště I.PP	-	-	-	-	1024	0
parkovací objekt	-	-	-	-	840	0
autobusové nádraží	-	401 ⁴	-	-	-	401 ⁵
staveniště	-	-	30	50	-	-

Poznámka: V době zpracování studie byla ul. Valdenská v úseku křižovatek s ul. Husovo nám – Jeronýmova uzavřena z důvodu provádění stavebních prací. Ve výpočtu pro stav bez realizace záměru je počítáno s tímto úsekem jako průjezdným.

Trasování autobusové dopravy bude obdobné jako v současné době, kdy městská hromadná doprava přijíždí k autobusovému nádraží po ul. Purkyňově a pak objíždí Husovo náměstí aby přijela od vlakového nádraží před budovu autobusového nádraží a pak odjížděla zpět na ul. Purkyňovu. Autobusová doprava dálkových spojů je vedena rovněž po ul. Purkyňově avšak neobjíždí Husovo náměstí, ale pokračuje dále po ul. Šafaříkově a po zadní straně autobusového nádraží přejezdí až k ul. Valdenské odkud najíždí do jednotlivých uliček autobusového nádraží k jednotlivým stanovištím. Výjezd linek je na ul. Šafaříkovu a Purkyňovu. Po revitalizaci nádražního uzlu budou všechny autobusy přijíždět po ul. Purkyňově a Šafaříkově k autobusovému nádraží, zde budou rovnou najíždět do jednotlivých ulic s jejich stanovišti a vyjíždět budou na ul. Valdenskou naproti vjezdu do parkovacího domu. Oproti stávajícím trasám autobusových linek je nově zvažován provoz jedné až dvou linek přes nově rekonstruovaný most. Vjezd a výjezd z podzemního parkoviště bude rovněž na ul. Valdenskou.

⁴ z tohoto počtu je 49 spojů v noční době

⁵ z tohoto počtu je 49 spojů v noční době

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Během výstavby

V období výstavby budou zdrojem znečištění ovzduší stavební mechanizmy a nákladní automobily odvázející demoliční odpad a výkopovou zeminu a přivážející stavební materiály a technologické vybavení. Hlavní znečišťující látkou ve výfukových plynech automobilů jsou oxidy dusíku. Předpokládaná intenzita provozu nákladních a osobních vozidel není přesně známa – pro účely výpočtu hlukového modelu je odhadována na 100 jízd těžkých nákladních automobilů denně v denní době. Dále se předpokládá 30 jízd osobních automobilů v souvislosti s dopravní obsluhou stavby 30 denně, v denní době. Po dobu výstavby se předpokládá, že autobusové linky budou mít zastávky na Husově náměstí, před stávající výpravní budovou.

Plošným zdrojem znečištění ovzduší, zejména prachu (tuhých znečišťujících látek), bude prostor vlastního staveniště, zejména ve fázi provádění demolic stávajících objektů a při výkopu základové jámy pro podzemní parking.

Během provozu

V rámci výstavby nových objektů nebude instalován žádný velký ani střední spalovací zdroj emisí škodlivin do ovzduší. Veškerá potřeba tepla bude zajišťována napojením na systém CZT z Teplárny Tábor.

Vlivem revitalizace nádražního uzlu dojde v místě úpravy k reorganizaci dopravy a také k navýšení její intenzity. Reorganizace dopravy bude způsobena tím, že budou nově vybudovány příjezdy, okružní křižovatky a zejména dvě nová parkoviště. Tím se změní směry a délky pohybů některých automobilů (zejména osobních). Nárůst intenzity dopravy v lokalitě se předpokládá zejména v souvislosti s vytvořením nových aktivit v lokalitě (obchody, administrativa), které sem přivedou více motorizovaných návštěvníků obchodů a zaměstnanců v administrativních celcích. V souvislosti s tímto očekávaným navýšením dopravy je navrženo nové parkování jak v nových podzemních garážích pod objektem nového nádražního uzlu, tak také v novém parkovacím domě. Zde všude se jedná především o nárůst intenzity osobní dopravy.

Předpokládalo se, že intenzity dopravy autobusů se vlivem provedení revitalizace území prakticky nezmění. Může se mírně změnit pouze trajektorie jejich pohybů. Pro současný i výhledový stav se předpokládá, že místní linky městské dopravy v Táboře mají svou zastávku před objektem autobusového nádraží a nezajíždějí k terminálům uvnitř nádraží. Stávající terminály slouží pro odbavení a průjezd dálkových autobusů, stejně tak tomu bude i v případě nového revitalizovaného nádražního uzlu, kdy „dovnitř“ budovy budou zajíždět jen dálkové autobusy. Možností ve výhledu je také vedení jedné nebo dvou autobusových linek přes nově budovaný most přes železnici.

Bodové zdroje znečištění ovzduší

Odvětrání podzemních garáží

Pod autobusovým nádražím budou vybudovány podzemní garáže pro 256 osobních automobilů. Tyto podzemní garáže bude nutné odvětrávat a odtahovanou vzdušinu odvést nad střechu celého objektu. Výduchy tohoto odvětrání podzemních garáží tvoří první skupinu bodových zdrojů emisí škodlivin. Protože v současném stupni přípravy záměru nebyly známy podrobnosti o systému odvětrání podzemních garáží, muselo se vycházet z obecně známých nebo obvyklých parametrů takových a/nebo podobných odvětrávacích systémů.

Předpokládalo se, že podzemní garáže jsou větrány podtlakovým systémem s nuceným odvodem a přirozeným přívodem vzduchu. Množství vzduchu se předpokládá $300 \text{ m}^3 \text{ h}^{-1}$ na jedno parkovací místo, v souladu s ČSN 78 6058. Pro celkový počet cca 256 parkovacích míst to pak znamená průtok odvětrávané vzdušiny o objemu cca $76\,800 \text{ m}^3 \text{ h}^{-1}$. Tento průtok byl za účelem modelování rozdělen celkově do 4 výduchů, jejichž výstup byl vyveden nad střechu nového objektu.

Odvětrání parkovacího domu

V rámci revitalizace území se plánuje také výstavba nového parkovacího domu pro celkový počet 200 osobních automobilů. Parkovací objekt je ve studii proveditelnosti navržen s opláštěním síťovinou, případně s popínavou zelení. Na základě dohody s oznamovatelem byla při posouzení záměru doplněna varianta opláštění parkovacího domu (50 % vyzdění, 50 % sklo), zejména s ohledem na hluk šířící se z tohoto objektu. Proto je rozptylová studie řešena variantně pro dva případy.

VARIANTA A: Parkovací dům bude proveden jako otevřený, tzn. že jej nebude nutno nuceně větrat. V tomto případě nevznikne žádný další bodový zdroj emisí.

VARIANTA B: Parkovací dům bude proveden jako uzavřený. V tom případě bude provedeno odsávání odpadní vzdušiny nad střechu parkovacího domu a tím vzniknou další bodové zdroje emisí – odtahy tohoto odvětrání.

Ve variantě B se předpokládalo, že parkovací dům je větrán podtlakovým systémem s nuceným odvodem a přirozeným přívodem vzduchu. Množství vzduchu se předpokládá $300 \text{ m}^3 \text{ h}^{-1}$ na jedno parkovací místo, v souladu s ČSN 78 6058. Pro celkový počet 200 parkovacích míst to pak znamená průtok odvětrávané vzdušiny o objemu cca $60\,000 \text{ m}^3 / \text{hod}$. Tento průtok byl za účelem modelování rozdělen celkově do 2 výduchů, jejichž výstup byl vyveden nad střechu parkovacího domu.

Emisní parametry bodových zdrojů

Bodovými zdroji se rozumí výduchy odvětrání podzemních garáží a ve variantě B také odvětrání uzavřeného parkovacího domu.

Pro stanovení hmotnostních toků emisí škodlivin odcházejících do ovzduší odtahy vzduchotechniky garáží se vycházelo z průměrné předpokládané délky pohybu automobilů na parkovištích, kterou zde automobil urazí. Na základě délky pohybu a také znalosti emisních faktorů dle metodického doporučení Ministerstva životního prostředí (program MEFA02)

byly stanoveny hmotnostní toky jednotlivých škodlivin vznikající při provozu vozidel po plochách parkovacího domu a v podzemních garážích. Předpokládalo se, že se automobily na parkovišti a v garážích budou pohybovat průměrnou rychlostí 5 km/hod.

Hmotnostní toky byly rozděleny do výše popsaných výdechů (podzemní parkoviště = 4 výdechy nad střechu objektu autobusového nádraží, parkovací dům = 2 výdechy nad střechu parkovacího domu) stejným dílem pro každý výdech. Celkové hmotnostní toky škodlivin z pohybu automobilů se pak pohybují na těchto úrovních:

- ◆ Odvětrání podzemních garáží – emisní parametry:
 - Celkový tok NO_x 20,31 g/hod
 - Celkový tok PM10 1,25 g/hod
 - Celkový tok BEN 0,45 g/hod
 - Celkový tok B(a)P 2,93 μg/hod
 - Výška výdechů 18 m
 - Průměry výdechů 0,8 m
 - Teplota odcházející vzdušiny 20 °C

- ◆ Odvětrání parkovacího domu (varianta B) – emisní parametry:
 - Celkový tok NO_x 19,46 g/hod
 - Celkový tok PM10 1,14 g/hod
 - Celkový tok BEN 0,38 g/hod
 - Celkový tok B(a)P 2,48 μg/hod
 - Výška výdechů 11 m
 - Průměr výdechů 1 m
 - Teplota odcházející vzdušiny 20 °C

Plošné zdroje znečištění ovzduší

Podzemní parkoviště a také parkovací dům ve variantě B je odvětráván podtlakově a výdechy tohoto odvětrání budou tvořit bodové zdroje emisí (popsané výše). Nebude se tedy jednat o klasické plošné zdroje.

V případě otevřeného parkovacího domu (varianta A) nedochází k uvolňování emisí do ovzduší po celé ploše, ale na okrajích objektu parkovacího domu. Proto ani tento otevřený parkovací dům není plošným zdrojem emisí a je dále hodnocen jako liniový zdroj emisí (linii tvoří obvod objektu parkovacího domu) ve třech výškových úrovních (tři podlaží parkovacího domu).

Nový plošný zdroj znečištění ovzduší tedy v souvislosti s realizací záměru nevznikne.

Liniové zdroje znečištění ovzduší

Novým liniovým zdrojem bude pohyb vozidel po komunikacích v okolí zájmové lokality vyvolaný provozováním nových parkovacích ploch. Jedná se o ulice v okolí autobusového nádraží a ulice, kudy budou osobní automobily odjíždět a přijíždět na nové parkovací plochy (tedy ulice Jeronýmova, Šafaříkova, Valdenská, komunikace okolo Husova náměstí, 9. Května, Purkyňova, nový most přes železnici, Vodňanského, Budovcova).

Jak je uvedeno výše, součástí prognózy navýšení intenzity a její následní směrovosti je také nový most, který se v současné době buduje přes železnici a napojen na ulice Valdenská a Vodňanského. Existující most je pro automobily neprůjezdný a slouží jen jako lávka pro chodce.

Pro hodnocení liniových zdrojů se dále vycházelo z následujících předpokladů:

- ◆ Parkoviště pod objektem autobusového nádraží má kapacitu 256 parkovacích míst. Předpokládá se, že bude sloužit zejména pro administrativu ve třech patrech nového objektu. Na tomto parkovišti se předpokládalo, že se každé parkovací místo obmění 2x denně, což je obvyklý počet u administrativních parkovacích ploch. To pak znamená, že celkově do těchto garáží přijede a zase z nich odjede 512 automobilů denně. Předpokládá se, že ve špičkovou hodinu do tohoto parkingu přijede 128 automobilů a 128 automobilů zase odjede.
- ◆ Parkování v parkovacím domě má kapacitu 200 míst. Obrátkovost se předpokládala na stejné úrovni jako je tomu u výše popsaných podzemních garáží. To znamená, že denně do tohoto parkovacího domu přijede 400 automobilů a 400 zase odjede. Přitom se předpokládalo, že přízemím parkovacího domu projedou všechna vozidla, do prvního patra se dostanou jen dvě třetiny z nich a do třetího patra zajede třetina všech vozidel. Předpokládá se, že ve špičkovou hodinu do objektu přijede 100 automobilů a 100 automobilů zase odjede.
- ◆ Předpokládá se, že dopravní proud se rozdělí v poměru 20 % automobilů směrem na nový most přes železnici a 80 % směrem do města. Za mostem se předpokládá rozdělení doplňkové intenzity dopravy v poměru 1:1 mezi ulice Vodňanského a Budovcova.
- ◆ Mezi komunikací Budějovickou (hlavní komunikační tepna v lokalitě) a areálem autobusového nádraží se nachází složitý dopravní systém s řadou jednosměrných komunikací. Pro příjezd „z města“ se předpokládalo, že veškeré nové osobní automobily přijedou do areálu po ulici Purkyňova. Odjíždět pak budou v poměru 1:1 po ulici Purkyňova a 9. května.

Emisní parametry liniových zdrojů

Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byly použity emisní faktory dle metodického doporučení Ministerstva životního prostředí (program MEFA02) a doplňková intenzita dopravy uvedená a popsána v kapitole 1.2.1. Není přesně známo, kdy bude celá akce realizována, nicméně emisní faktory dle MEFA02 jsou pouze do roku 2010. Tyto emisní faktory pro rok 2010 byly použity pro výpočet. Přitom bylo uvažováno s průměrným stářím vozidel odpovídajícím emisní úrovni Euro4.

Národní metodika pro stanovení emisních faktorů PM₁₀ nezahrnuje sekundární prašnost vyvolanou pohybem vozidel po komunikacích (re-emise prašných částic usazených na povrchu komunikace). Sekundární hmotnostní tok tuhých látek (PM₁₀), vznikající pohybem vozidel po komunikacích byl proto stanoven podle metodiky amerického vládního úřadu na ochranu životního prostředí (U.S. Environmental Protection Agency). Metodika umožňuje výpočet sekundární prašnosti pro zpevněné i nezpevněné vozovky. Sekundární prašnost je

závislá na celé řadě činitelů, ze kterých jsou nejvýznamnějšími hmotnost vozidel pohybujících se po vozovce a průměrný počet vozidel, které projedou vozovkou za jeden den.

Jedním z rozhodujících faktorů pro stanovení měrné emise na vozidlo je jeho rychlost. Popis rychlostního profilu projíždějících vozidel po sledovaných komunikacích je velmi složitý a zahrnoval by akceleraci vozidel, jejich zastávky na křižovatkách a podobně. Modelovat přesně rychlostní profil je prakticky nemožné a hlavně s časem proměnlivé. Proto se zde vycházelo ze zjednodušujícího předpokladu, že rychlost vozidel na volných komunikacích byla volena na úrovni 50 km/h a při pohybu vozidel v okolí křižovatek a na parkovištích byla volena rychlost na úrovni 5 km/h.

Tabulka č. 7. - Emisní parametry liniových zdrojů

Druh automobilu	Rychlost pohybu	Emisní faktor pro NO _x	Emisní faktor pro PM10 ⁶	Emisní faktor pro Benzen	Emisní faktor pro B(a)P
	[km/h]	[g/km]	[g/km]	[g/km]	[μg/km]
Osobní automobil - benzín	5	0,1899	0,0007	0,0070	0,0444
	50	0,1175	0,0005	0,0019	0,0427
Osobní automobil - diesel	5	0,5082	0,0539	0,0021	0,0177
	50	0,2230	0,0393	0,0006	0,0271

Emitované látky

Při provozu motorů osobních i nákladních vozidel je do ovzduší emitována celá řada škodlivin. Liniové zdroje (doprava) jsou pak dále pro stanovení emisí tříděny na osobní automobily (OA – benzín a diesel), lehké nákladní automobily (LNA), těžké nákladní automobily (TNA) a autobusy (BUS). Vliv na složení výfukových plynů má zejména rychlost pohybu a stáří vozidla.

Jako referenční látky byly zvoleny

- oxidy dusíku (NO_x)
- tuhé znečišťující látky, resp. frakce PM10
- benzen (BEN)
- benzo(a)pyren (BaP)

Tabulka č. 8. - Celkové roční emise vznikající v souvislosti se záměrem

Znečišťující látka	Jednotka	Pohyb vozidel po komunikacích	Podzemní garáže	Parkovací dům	Celkem
NO _x	kg/rok	90,66	44,48	42,62	177,76
TZL	kg/rok	28,61	2,74	2,50	33,85
BEN	kg/rok	1,06	0,99	0,83	2,88
BaP	mg/rok	21,24	6,42	5,43	33,09

Roční emise z liniových zdrojů jsou vypočteny pro pohyb vozidel po sledovaných komunikacích v záměrové lokalitě, netýkají se jejich dalšího pohybu mimo záměrovou lokalitu.

⁶ Emisní faktory pro PM10 uvedené v tabulce zahrnují pouze primární prašnost

B.III.2. Odpadní vody

Během výstavby

Během výstavby se předpokládá vznik splaškových odpadních vod a dešťových vod. Staveniště bude vybaveno mobilním sociálním zařízením. Dešťové vody budou ze zařízení staveniště odváděny buď staveništní přípojkou do jednotné městské kanalizace nebo budou volně zasakovat do terénu.

Během provozu

Dešťové i splaškové odpadní vody budou odvedeny jednotnou kanalizací, která je ve správě VaK JČ a.s. Č. Budějovice, divize Tábor. Kanalizace je vybudována v kombinaci z betonových a kameninových trub, PVC a monolitických stok DN 300 – 1000 a z trub HD PE DN 150 -160. Kanalizace zájmového území je propojena s kanalizačním sběračem B na ČOV Klokoty s projektovanou kapacitou $Q_d = 13\,560 \text{ m}^3 \cdot \text{d}^{-1}$, $\text{BSK}_5 = 4\,340 \text{ kg} \cdot \text{d}^{-1}$, $\text{EO} = 80\,000$. Kanalizační síť ve staré části zástavby je dle údajů ve studii proveditelnosti ve velmi špatném stavu, její rekonstrukce se neprováděla nebo byl jen částečně realizován projekt výstavby kolektorů. V rámci revitalizace nádražního uzlu bude tedy nutné stavbou dotčenou kanalizací rekonstruovat.

Odvedení odpadních vod z nových objektů bude realizováno novými přípojkami na jednotnou kanalizaci vedenou v komunikacích ulic Jeronýmova, Šafaříkova a Valdenská. Pro parkovací a zpevněné plochy se předpokládá vybavení kanalizační sítě odlučovací ropných látek („lapoly“) a případné zařízení pro zasakování srážkových vod s opalescenčním nebo sorpčním filtrem.

Tabulka č. 9. - Produkce odpadních vod

Parametr	Jednotka	Množství
splaškové vody	$\text{m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$	9 755
průtok dešťových vod	l.s	246,9
množství dešťových vod	$\text{m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$	527

B.III.3. Odpady

Během výstavby

Při výstavbě bude vznikat řada odpadů, z nichž bude převládat zejména odpad z demolic stávajících objektů v lokalitě, odpad ze stavební činnosti, výkopová zemina při hloubení podzemního patra budovy autobusového nádraží a základů parkovacího domu, aj. Při realizaci stavby vzniknou odpady, které budou zaříděny v souladu s katalogem odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. a vyhlášky č. 381/2001 Sb., v aktuálním znění.

Tabulka č. 10. - Přehled předpokládaných druhů odpadů vznikajících při výstavbě

Katalog. číslo	Druh odpadu	Kategorie ⁷
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
17 xx xx	odpady skupiny 17 – Stavební a demoliční odpady (vč. vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Zejména se bude jednat o odpady této skupiny uvedené níže:	O/N
17 01 02	Cihly	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O
17 01 07	Směsi, nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramiky neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Dřevo, sklo a plasty obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod číslem 17 06 01 a 17 06 03	O
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	O
17 09 01	Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť (zářivky)	N
17 09 02	Stavební a demoliční odpady obsahující PCB *)	N
17 09 03	Jiné stavební demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad (odpad ze zeleně)	O
20 03 99	Komunální odpad jinak blíže neurčený	O

Při provádění výkopových prací při hloubení základů objektů nelze vyloučit, že zemina bude vlivem dlouhodobého provozování autobusového nádraží kontaminována. Při provozu nádraží mohlo dojít k porušení celistvosti zpevněných ploch a k prosakování úkapů paliva a maziv z autobusů do navážek a podložních vrstev. Před zahájením stavebních prací bude v lokalitě proveden inženýrsko-geologický průzkum v rámci, kterého budou odebrány

⁷ O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad



vzorky zeminy a vody pro ověření možné kontaminace. Při provádění výkopových prací pak bude s kontaminovanou zeminou nakládáno jako v nebezpečném odpadem.

Speciální průzkum na obsah azbestu ve stavebních konstrukcích nebyl na lokalitě proveden, a proto nelze jeho přítomnost na lokalitě jednoznačně vyloučit. S ohledem na stáří budov je přítomnost azbestu v jiných stavebních materiálech nepravděpodobná. Azbest se však může vyskytovat v těsnění a jiných izolačních materiálech. Podle české legislativy musí odstranění materiálů obsahujících azbest provádět autorizované společnosti a práce s azbestem musí být oznámena hygienické stanici. Kromě toho musí být přijata opatření ochrany zdraví a bezpečnosti při práci. Možnou přítomnost azbest-obsahujících materiálů by měli vzít v úvahu dodavatelé provádějící na lokalitě demontážní a demoliční práce.

Odhad množství výkopových zemin nebyl v současném stupni projektové přípravy proveden. Veškerá výkopová zemina i stavební suť se bude odvážet mimo lokalitu.

Veškerý vzniklý odpad bude tříděn, ukládán do kontejnerů a předáván oprávněným osobám k využití či likvidaci.

Při provádění prací budou provedena opatření ke snížení negativních vlivů na okolí – zakrývání otvorů plachtami, kropení stavební suti, použití plastových shozů při svislém přesunu hmot aj.

Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o způsobu likvidace odpadů.

Shromažďovací místa a prostředky musí být označeny v souladu s požadavky vyhlášky č.383/2001 Sb., o podobnostech nakládání s odpady. Pro shromažďování uvedených druhů odpadů je nutné zajistit dostatečný počet shromažďovacích nádob tak, aby byl zajištěno jejich vyhovující shromažďování a zároveň zajištěno i třídění jednotlivých druhů odpadů.

Stavební odpad musí být po celou dobu přistavení kontejneru zajištěn proti nežádoucímu znehodnocení nebo úniku. Původce stavebního odpadu je povinen odpad třídít a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu.

Přepravní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

Během provozu

Provoz autobusového nádraží, jakožto provoz nevýrobního charakteru, nebude spojen s významnou produkcí odpadů. Lze konstatovat, že odpadové hospodářství je v nevýrobních provozech do značné míry bezproblémové. Provozem záměru bude docházet ke vzniku zejména běžného komunálního odpadu. Odpady vznikající z provozu pronajatých ploch budou záviset na charakteru činnosti v nich prováděných, tzn. mimo odpadu charakteru komunálního lze očekávat např. zbytky jídel a odpady ze stravoven (v případě provozování např. rychlých občerstvení), odpady obalů aj. Při údržbě zeleně bude vznikat biologicky rozložitelný odpad (kompostovatelný). Provozem administrativních ploch bude vznikat opět odpad charakteru komunálního. Provozem parkovacích ploch budou vznikat odpady z čištění a údržby komunikací (shrabky, smetky, posypový materiál, kal z lapolů aj.). Dále budou vznikat od-

pady z údržby objektu a jeho technického zázemí (např. čisticí tkaniny, znečištěné ochranné oděvy aj.).

V souladu s platnými právními předpisy se předpokládá třídění odpadů – zejména papír, plasty, sklo. Sběr odpadu bude pomocí kontejnerů (označeny dle druhu odpadu) umístěných na zpevněné ploše u objektu s následným odvozem a likvidací firmou oprávněnou k takové činnosti. Nebezpečné odpady budou skladovány odděleně a předávány oprávněné firmě k odstranění.

Tabulka č. 11. - Přehled druhů odpadů vznikajících při provozu

Katalog. číslo	Název druh odpadu	Kategorie ⁸
13 05 07	Zaolejovaná voda z odlučovačů oleje	N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 08	Biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven	O
20 01 35	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení obsahující nebezpečné látky	N
20 01 36	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení	O
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

B.III.4. Hluk

Zdroje liniové

Liniovými zdroji hluku je v současné době automobilový provoz na komunikacích v okolí hodnoceného záměru. Jedná se zejména o ul. Valdenská, Jeronýmova, Šafaříkova a Husovo náměstí a provoz na autobusovém nádraží. Jmenované komunikace jsou v okolí autobusového nádraží jednosměrné. V souvislosti se stavbou přemostění nádraží ČD potom dále o ul. Vodňanského a Budovcova. Předpokládané stavy dopravního zatížení komunikací byly pro účel výpočtu hlukového modelu (pro vyhodnocení viz kapitulu D.I.3) převzaty z údajů v Modelu silniční dopravy v Táboře a z studie proveditelnosti.

⁸ O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad

Počty příjezdů a odjezdů autobusových linek byly zjištěny z podkladů poskytnutých firmou Comett Plus, spol. s r.o. Celkový počet jízd autobusů činí 627 jízd průměrně denně, z toho 80 jízd v noční době. Do prostoru autobusového nádraží nezajíždí linky MHD, které mají zastávky před výpravní budovou na Husově náměstí (226 z toho 31 v noční době).

V období výstavby bude ke stávající liniovým zdrojům přistupovat doprava demoličních, výkopových a stavebních materiálů, jejímž zdrojem a cílem bude místo výstavby. Pro účely výpočtu v hlukové studii se předpokládá, že pro dopravní obsluhu staveniště bude využit vjezd na staveniště z ul. Vladenská a odjezd ul. Šafaříkovou. Předpokládaný počet jízd nákladních automobilů bude nejvyšší v období provádění demoličních, výkopových prací. Pro tuto fázi výstavby se předpokládá 100 jízd těžkých nákladních automobilů denně v denní době. Dále se předpokládá počet jízd osobních automobilů v souvislosti s dopravní obsluhou stavby ve výši 30 denně, v denní době. Po dobu výstavby se předpokládá, že autobusové linky budou mít zastávky na Husově nám, před stávající výpravní budovou.

Pro cílový stav se předpokládá, že provoz na autobusovém nádraží bude ve stejném rozsahu jako v současné době. Návrh organizace dopravy uvnitř nádraží počítá s vjezdem z ul. Šafaříkova a s výjezdem na ul. Valdenskou. Pro provoz na parkovací ploše v I. PP se předpokládá úplná dvojnásobná obměna všech parkovacích stání v denní době. V době noční potom odjezdy posledních zaměstnanců administrativních objektů (cca 10% počtu stání). Vjezd do prostoru pozemního parkoviště bude z nové okružní křižovatky z ul. Valdenská, výjezd je po stejné trase.

V parkovacím objektu na pozemku ČD (na protější straně ul. Valdenská) se rovněž předpokládá úplná dvojnásobná obměna všech parkovacích stání v denní době. V době noční 10% počtu stání. Vjezd i výjezd z parkovacího objektu je řešen rovněž z ul. Valdenská.

Na novém mostě přes trať ČD se předpokládá, že v souladu se závěry hlukové studie („Tábor, přemostění nádraží ČD“) bude zákaz vjezdu vozidel s hmotností vyšší než 3,5 t, kromě autobusů MHD. Dle sdělení pracovníků MěÚ Tábor se předpokládá, že po provedení revitalizace budou přes most vedeny jedna až dvě linky MHD (pravděpodobně linka 21 a linka 22, celkem 63 jízd denně, z toho 8 v noční době).

Tabulka č. 12. - Průměrná denní četnost provozu na komunikacích (rok 2015)

Profil	N _{OA}	N _{NA}	N _{OA}	N _{NA}	N _{OA}	N _{NA}
	bez realizace		výstavba		s realizací	
Valdenská po AN	1413	627	1443	727	3277	627
Valdenská k mostu	-	-	-	-	4538	60
Jeronýmova	1222	2	1222	2	1931	10
Šafaříkova	1350	410	1380	100	1780	410
Husovo nám.	927	254	927	627	1145	254
Budovcova	1350	28	1350	28	2347	63
Vodňanského	1324	40	1324	40	2191	86
parkoviště I.PP	-	-	-	-	1024	0
parkovací objekt	-	-	-	-	840	0
autobusové nádraží	-	401 ⁹	-	-	-	401 ¹⁰
staveniště	-	-	30	50	-	-

⁹ Z tohoto počtu je 49 spojů v noční době

¹⁰ Z tohoto počtu je 49 spojů v noční době

Poznámka: V době zpracování studie byla ul. Valdenská v úseku křižovatek s ul. Husovo nám – Jeronýmova uzavřena z důvodu provádění stavebních prací. Ve výpočtu pro stav bez realizace záměru je počítáno s tímto úsekem jako průjezdným.

Zdroje plošné

V současné době je významným plošným zdrojem hluku areál autobusového nádraží. Počty autobusů, které se pohybují v prostoru nádraží jsou uvedeny v tabulce výše.

V období výstavby bude plošným zdrojem hluku plocha hlavního staveniště. Zde bude hluk způsoben provozem stavebních mechanismů a pojezdy nákladních automobilů pro odvoz demoličních materiálů a výkopových zemin, automobilů se stavebními materiály a komponenty technologického zařízení v prostorech mimo veřejné komunikace. Počty nákladních automobilů jsou pro fázi výstavby stejné, jako v případě liniových zdrojů.

Dále k těmto zdrojům přistupuje i hluk ze stavebních činností. Tyto činnosti budou prováděny v pouze v denní době. nejvyšší hlukové emise se předpokládají při provádění demoličních a výkopových prací. Hluk na ploše staveniště budova autobusového nádraží a parkovacího domu byl modelován nepřetržitou činností stavebního stroje s akustickým výkonem 105 dB (např. bagr, nakladač atp.) na každém staveništi.

Po uvedení stavby do provozu budou plošnými zdroji hluku otevřené části obvodového pláště, které přísluší autobusovému nádraží v I. NP nové budovy. Vjezd na nádraží je situován z ul. Šafaříkova, výjezd na ul. Valdenská. Na těchto stranách bude volný prostor pro vjezd a výjezd autobusů. Na severní straně (směrem k ul. Jeronýmova) a na jižní straně (směr Husovo náměstí) byl ve studii proveditelnosti navržen uprostřed volný prostor pro vstup. Vzhledem k tomu, že naproti volného vstupu do ulice Jeronýmovy se očekávaly problémy s hlukem pronikajícím z prostoru autobusového nádraží k bloku obytných domů, byla pro další posuzování navržena místo volného vstupu prosklená fasáda s automatickými dveřmi.

Parkovací objekt na pozemku ČD je navrhován ve dvou variantách, první je s opláštěním síťovinou, příp. s popínavou zelení, druhá varianta je klasický dozdívaný plášť s 50% prosklení¹¹.

¹¹ Uvedené způsoby opláštění jsou zvoleny pro výpočet v rozptylové studii, pro stavbu v současné době neexistuje projektová dokumentace, která by přesnou specifikaci opláštění řešila, nelze tedy vyloučit, že finální realizace stavby nezvolí opláštění dalším (nyní nezvažovaným) způsobem.

Tabulka č. 13. - Neprůzvučnost obvodového pláště – prosklení severní fasády, autobus. nádraží

Typ konstrukce : dvojité

číslo	Název	D[m]	Ro[kg/m ³]	c[m/s]	eta[-]	Ed[MPa]/alfa[-]
1	Sklo tabulové	0,0080	2450,0	4738	0,006	-----
2	Vzduchová vrst	0,0160	1,1	340	0,200	0,03
3	Sklo tabulové	0,0080	2450,0	4738	0,006	-----

Kmitočet f[Hz]	Dílní neprůzvučnosti			Neprůzv. R[dB]	Ref. křivka Rref[dB]	Rozdíl deltaR[dB]
	1.kce[dB]	2.kce[dB]	DR(sep.)[dB]			
100	18,3	18,3	-2,5	21,9	17	-----
125	20,4	20,4	-4,5	21,9	20	-----
160	22,3	22,3	-5,8	22,6	23	0,4
200	24,4	24,4	-4,8	25,6	26	0,4
250	26,3	26,3	-3,8	28,6	29	0,4
315	28,3	28,3	-2,8	31,6	32	0,4
400	30,3	30,3	-1,8	34,6	35	0,4
500	30,5	30,5	-0,8	35,7	36	0,3
630	30,5	30,5	0,0	36,5	37	0,5
800	30,5	30,5	0,0	36,5	38	1,5
1000	30,5	30,5	0,0	36,5	39	2,5
1250	30,5	30,5	0,0	36,5	40	3,5
1600	30,5	30,5	0,0	36,5	40	3,5
2000	30,5	30,5	0,0	36,5	40	3,5
2500	30,5	30,5	0,0	36,5	40	3,5
3150	30,5	30,5	0,0	36,5	40	3,5
Součet:						24,5

Vážená neprůzvučnost (laboratorní) R_w : 36 dB

Faktor přizpůsobení spektru C: -1 dB

Faktor přizpůsobení spektru C, tr: -3 dB

Zápis dle ČSN EN ISO 717-1: R_w (C;Ctr) = 36 (-1;-3) dB**Tabulka č. 14. - Neprůzvučnost obvodového pláště parkovací dům, varianta s prosklením**

Typ konstrukce: složená (kombinovaná)

Jednotlivé dílní konstrukce (celkem 2):

Pořad. č. kce	Název	Plocha [%]
1	Obvodová stěna	50%
2	Prosklení	50%

Kmitočet f[Hz]	Neprůzv. R[dB]	Ref. křivka Rref[dB]	Rozdíl deltaR[dB]
125	28,5	18	-----
160	26,5	21	-----
200	27,5	24	-----
250	28,5	27	-----
315	29,5	30	0,5
400	30,5	33	2,5
500	32,5	34	1,5



630	33,5	35	1,5
800	34,5	36	1,5
1000	35,5	37	1,5
1250	35,5	38	2,5
1600	35,5	38	2,5
2000	32,5	38	5,5
2500	32,5	38	5,5
3150	34,5	38	3,5
Součet:			28,4

Vážená neprůzvučnost (laboratorní) R_w : 34 dB
 Faktor přizpůsobení spektru C: -1 dB
 Faktor přizpůsobení spektru C, tr: -1 dB
 Zápis dle ČSN EN ISO 717-1: R_w (C;Ctr) = 34 (-1;-1) dB

Tabulka č. 15. - Akustické výkony na obvodových konstrukcích

LpA [dB]	prvek	X'as [dB]	Cd	plocha [m ²]	Lwa [dB]
aut. nádraží – severní fasáda					
68	stěna	55,29	-3	150	31,35
68	prosklení	23,05	-3	150	63,71
68	vstup	1	-3	4	70,02
park. objekt – východní a západní fasáda					
60	stěna	57,84	-3	150	20,92
60	prosklení	25,33	-3	150	53,43

Zdroje bodové

Významné bodové zdroje hluku se v současné době v blízkém okolí předmětné lokality nevyskytují.

V období výstavby se výskyt bodových zdrojů hluku nepředpokládá. Plocha hlavního staveniště se bude pravděpodobně chovat jako plošný zdroj hluku.

V období provozu objektu budou bodovými zdroji hluku sání a výtlaky vzduchotechnických jednotek. Tyto jednotky budou pravděpodobně umístěny na střeše objektu autobusového nádraží. V současném stadiu přípravy projektové dokumentace nejsou známy podrobnosti o těchto zařízeních. Pro účely výpočtu se předpokládá, že na střeše budou umístěny 4 VZT jednotky a 4 kondenzační jednotky klimatizace. Výpočtem budou stanoveny maximální akustické výkony těchto zařízení, které budou v závěrech studie dány jako nutné podmínky pro realizaci projektu.

V případě parkovacího objektu na pozemku ČD bude u realizace varianty s plnou obvodovou zdí nutná vzduchotechnika k provětrání prostorů objektu. Předpokládá se odvětrání nad střechu objektu a sání z fasády v I. NP. U objektů podobného typu a rozměrů se většinou osazují VZT jednotky s akustickým výkonem do sání a výtlaku 80 dB.

B.III.5. Vibrace

Vibrace jsou kapitolou, kterou v posuzovaném případě nelze opominout. Vibrace budou v průběhu realizace stavebních prací vznikat jednak z pohybu automobilové dopravy souvisejících s realizací stavby (odvod demoličních odpadů, příjezd automobilů se surovinami, aj.) ale i provoz na vlastním staveništi. Dále budou vibrace vznikat při provádění demolicí, hloubení základové jámy, hutnění a jiné stavební činnosti.

V průběhu provozu autobusového nádraží budou vibrace vznikat ve stejném rozsahu jako v současné době, neboť četnost autobusové dopravy je zvažována ve stejném rozsahu jako v současné době. Vzhledem k tomu, že směřování dopravy a objekt autobusového nádraží bude jiný lze předpokládat i jiné šíření vibrací.

Novým zdrojem vibrací bude provoz parkovacího domu v severovýchodní části území podél ulice Valdenské. Vzhledem k tomu, že parkovací dům je určen pouze pro osobní dopravu nepředpokládá se daleký vliv vznikajících vibrací. Pro zhodnocení jejich vlivu není v současné době dostatek podkladů, je proto v kapitole D.IV navrženo provést statické šetření vlastní budovy parkovacího domu, autobusového nádraží a okolní obytné zástavby po dvou letech provozu záměru.

ČÁST C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.I.1. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb. jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor a interakční prvek.

Základním faktorem pro stanovení prvků územních systémů ekologické stability je vymezení ekologicky nejstabilnějších míst v území, která jsou nejbližší potenciálním přírodním systémům.

Lokální systém ekologické stability nezasahuje do zájmového území. Nejbližší posuzovanému záměru se nachází lokální biokoridor ID 46-47 „Tisemenický potok – Jordán“ (břeh rybníku Jordán ve vzdálenosti 180 m severozápadním směrem). Dále se v okolí posuzovaného záměru nachází lokální biocentrum ID 9 „Za Mostem“, které je vymezeno podél toku Lužnice za železničním mostem ve vzdálenosti cca 700 m jihozápadně od zájmové lokality.

Nadregionální a regionální systém ekologické stability rovněž není přímo v zájmové lokalitě zastoupen žádnými prvky. Nejbližší lokalitě se nachází regionální biokoridor ID 318 „Pintovka-Samoty“, který vede podél toku Lužnice v celém úseku města Tábor. Tok se nachází nejbližší posuzovanému záměru cca 600 m jihozápadním směrem.

C.I.2. Zvláště chráněná území, Natura 2000

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližším chráněným územím je přírodní památka „Granátová skála“ ve vzdálenosti cca 1,3 km západním směrem na pravém břehu Lužnice mezi ul. Pod Parkány a Na Parkánech. Jedná se o rulovou skálu s výskytem granátů. Ve větší vzdálenosti se pak nacházejí:

- ◆ přírodní památka Luna (cca 3,7 km jihovýchodně);
- ◆ přírodní památka Stříbrná Huť (cca 5,8 km východním směrem);
- ◆ přírodní památka Vlásenický potok (cca 6,1 km západním směrem);
- ◆ národní přírodní památka Luční (cca 6,5 km jihovýchodně).

Žádná evropsky významná lokalita (EVL) ani ptačí oblast nebudou záměrem dotčeny. Nejbližší lokalitou systému NATURA 2000 je evropsky významná lokalita „Lužnice a Nežárka“ (kód CZ0313106) - cca 600 m jihozápadně. Předmětem ochrany uvedené EVL je výskyt páchníka hnědého, vydry říční, piskoře pruhovaného a velevruba tupého. Další EVL je „Tábor – Zahrádka“ (kód CZ0313125) ve vzdálenosti cca 3,5 km západním směrem.

C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP), památné stromy

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. V řešeném území se VKP „ze zákona“ nevyskytují. Nejbližší VKP je rybník Jordán (cca 180 m severozápadně), tok a niva řeky Lužnice (cca 600 m jihozápadně). Nejbližší lesní pozemky se nacházejí podél toku Lužnice na opačném břehu ve vzdálenosti cca 650 m od zájmové lokality.

Registrované VKP (dle § 6 citovaného zákona) rovněž nejsou v posuzovaném území evidovány. Nejbližším registrovaným VKP je „Botanická zahrada při SZeS“ (cca 320 m západním směrem). Botanická zahrada je druhou nejstarší botanickou zahradou v České republice a jedinou v Jihočeském kraji; byla založena v roce 1866, jako VKP byla registrována v roce 1994.

Přímo v zájmovém území se nenachází památný strom (dle § 46 citovaného zákona). Nejbližší památný strom je lípa velkolistá – *Tilia platyphyllos Scop.* (kód 2638), rostoucí na zahradě hostince "Na Zelené", blízko prádelny OPS, u č. p.464 (což je cca 800 m jižně od zájmové plochy).

C.I.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě za- lidněná

Městská památková rezervace

Ve městě Tábor je vymezena městská památková rezervace. Tato rezervace byla vyhlášena dvěma výnosy a to:

- ◆ ID č: 1961701, Rok: 1961, Obsah: 36568/61, Název rozhodnutí: Výnos MŠK čj. 36.568/61-V/2 o prohlášení městské památkové rezervace v Kutné Hoře, Táboře, Jindřichově Hradci, Slavonicích, Žatci a zřízení archeologické památkové rezervace Slavníkovská Libice.
- ◆ ID č: 1987701, Rok: 1989, Obsah: 16417/87, Název rozhodnutí: Výnos MK ČSR čj. 16.417/87-VI/1 ze dne 21.12.1987 o prohlášení historických jader měst Kutné Hory, Českého Krumlova, Jindřichova Hradce, Slavonic, Tábora, Žatce, Hradce Králové, Jičína, Josefova, Litomyšle, Pardubic, Znojma, Nového Jičína, Olomouce, obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě, souboru technických památek Stará huť v Josefském údolí u Olomoučan a archeologických lokalit Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice, Třisov, Tašovice, Bílina, České Lhotice, Staré Zámky u Líšně a Břeclav - Pohansko za památkové rezervace.

Zájmová lokalita se nachází cca 820 m západně od hranice městské památkové rezervace, avšak na její území zasahuje ochranné pásmo této rezervace.

Nemovitě památky

Na území města Tábora je vyhlášeno a systémem MonumNet (<http://monumnet.npu.cz>) při Národním památkovém ústavu (<http://www.npu.cz>) evidováno 184 nemovitých památek. V okolí posuzovaného záměru se nachází tyto památky:

- ◆ nádrž Jordán – cca 180 m severozápadně, číslo rejstříku ÚSKP: 11059/3-6104, vyhlášeno 30.6.1992;
- ◆ pomník Mistra Jana Husa s meteorologickým sloupem – cca 100 m jihozápadním směrem, číslo rejstříku ÚSKP: 19462/3-4650, vyhlášeno 3.5.1958.

Archeologická naleziště

Z hlediska archeologické památkové péče se jedná o exponovaný prostor ochranného pásma městské památkové rezervace. Zahájení stavebních prací je nutnost předem nahlásit místně příslušnému orgánu památkové péče. V případě, že budou během stavby nalezeny předměty archeologické povahy musí být práce zastaveny a umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu. Na základě jeho výsledků budou upřesněny požadavky na provádění dalších prací.

C.I.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Zájmové území je zatíženo dopravou, zejména autobusovou. Přímé měření hluku není k dispozici, ale z výsledků modelového výpočtu hlukové studie (viz přílohu č. 7) vyplývá, že hygienické limity jsou u obytné zástavby v současné době překračovány jak v denní, tak i noční době. Z hlediska kvality ovzduší nejsou překračovány imisní limity pro sledované látky (prach – PM10, oxidy dusíku a benzem). Výjimkou jsou denní koncentrace PM10, u kterých dochází k mírnému překročení.

Dle Systému evidence starých ekologických zátěží (<http://sez.cenia.cz>) nejsou v místě plánovaného záměru staré zátěže evidovány. Nejbližší záměru je ekologická zátěž – komunální skládka „Skládka Tábor Elektroisola“, která se nachází cca 1,2 km východním směrem.

S ohledem na dlouhodobý provoz autobusů v zájmovém území nelze vyloučit lokální kontaminaci zemin v podloží zpevněných ploch autobusového nádraží.

Celkově lze však konstatovat, že území není zatěžováno nad únosnou míru, nebyly zde indikovány extrémní poměry. Zatížení odpovídá situování lokality v blízkosti centra většího města.

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

C.II.1. Ovzduší a klima

Klimatické faktory

Zájmové území je součástí mírně teplé klimatické oblasti MT 7. Podél toku Lužnice na území Tábora zasahuje od západu výběžek území MT 9 (Quitt, 1975). Mírně teplé oblasti jsou charakterizována dlouhým, teplým a mírně suchým létem, s krátkým přechodným obdobím, s mírně teplým jarem a podzimem, krátkou mírně teplou a suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Tabulka č. 16. - Klimatické charakteristiky

	MT 7	MT 9
Počet letních dnů	30 – 40	40 – 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140 – 160	
Počet mrazových dnů	110 – 130	
Počet ledových dnů	40 – 50	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3	-3 až -4
Průměrná teplota v červenci	16 – 17	17 – 18
Průměrná teplota v dubnu	6 – 7	
Průměrná teplota v říjnu	7 – 8	
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100 – 120	
Srážkový úhrn ve vegetačním období	400 – 450	
Srážkový úhrn v zimním období	250 – 300	
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 – 80	
Počet dnů zamračených	120 – 150	

Počet dnů jasných	40 – 50
-------------------	---------

Dle mapy normálů srážkových úhrnů v období 1961 – 1990 určených metodou splinguu Dr. Květoně a Ing. Retta spadá zájmová oblast do plochy s úhrnem 501 – 600 mm. Dle mapy průměrných teplot vzduchu v období 1961 – 1990 (ČHMÚ, 1999), leží zájmová plocha v oblasti s teplotou 7,1 – 8,0 °C.

Tabulka č. 17. - Celková průměrná větrná růžice lokality (zdroj: Rozptylová studie – Vý-tisk, 2009)

Směr	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Bezvětří
%	4,01	7,01	11,00	17,00	8,00	13,00	14,00	10,00	15,98

Z výše uvedené tabulky a podrobné větrné růžice lze odvodit, že nejčastěji v roce se vyskytuje jihovýchodní směr proudění větrů, a to v 17 % roku, tj. 62 dní ročně. Rychlosti proudění větrů se nejčastěji pohybují v rozmezí rychlostí 0 m/s až 2,5 m/s.

Z podrobné stabilitní růžice lze dále odvodit, že nejčastěji se vyskytující stabilitní vrstvou atmosféry je III. třída stability (izotermní) s četností cca 29 %, což je přibližně 106 dnů v roce. Tato třída je charakteristická výskytem slabých inverzí, izotermií nebo malým kladným teplotním gradientem. Často se vyskytují mírně zhoršené rozptylové podmínky.

Z hlediska rozptylu škodlivin je nejméně příznivá I. třída stability atmosféry charakterizovaná častou tvorbou inverzních stavů. I. třída stability se v posuzované oblasti vyskytuje průměrně 36 dnů ročně.

Kvalita ovzduší

Posuzovaná stavba se nachází ve městě Tábor. Svou polohou spadá místo stavby pod působnost stavebního úřadu Městského úřadu Tábor. Dle Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat roku 2007, uveřejněného ve Věstníku MŽP 2/2009 byl na 4,8 % území, které spadá do působnosti Stavebního úřadu v Táboře překračován cílový imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Imisní limity pro další sledované látky (PM10, benzen a oxid dusičitý) nebyly překračovány.

Pro hodnocení imisního pozadí byly použity údaje nejbližší vhodné monitorovací stanice kvality ovzduší. Jedná se o stanici s označením CTAB (1490 dle ISKO) v Táboře, kde se provádí měření a vyhodnocování imisních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic frakce PM10 a benzenu. Stanice je od místa stavby vzdálená přibližně 300 m vzdušnou čarou a její reprezentativní dosah je v rozsahu okružního měřítka (0,5-4 km). To umožňuje použít zde naměřená data jako dostatečně reprezentativní pro stanovení imisního pozadí z pohledu oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM10 a benzenu. Na stanici CTAB ani na jiné vhodné monitorovací stanici se neprovádí měření a vyhodnocování koncentrací benzo(a)pyrenu. Pro benzo(a)pyren není možné tudíž stanovit stávající imisní pozadí v zájmové lokalitě.

Následující tabulky uvádí hodnoty naměřených imisních koncentrací na stanici CTAB.

Tabulka č. 18. - Naměřené hodnoty imisních koncentrací NO₂ v roce 2007 na stanici CTAB [ng/m³]

Hodinové hodnoty (LV=200, MT=30)				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=40, MT=6)			
Max.	19MV	VOL	50% Kv	Max.	95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N	
Date	Date	VOM	98% Kv	Date		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv	
109,4	78,8	0	24,9	49,9	~	41,6	26,7	28,8	23,2	23,6	31,3	26,9	8,38	325
17.10.	02.10.	0	60,3	28.11.	~	~	44,6	73	69	91	92	25,5	1,40	8

Tabulka č. 19. - Naměřené koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ v roce 2007 na stanici CTAB [ng/m³]

Hodinové hodnoty				Denní hodnoty (LV=50)				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=40)		
Max.		95% Kv	50% Kv	Max.	36MV	VoL	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum		99,9% Kv	98% Kv	Datum	Datum	VoM	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
437,0	~	77,0	24,0	151,3	53,5	49	25,6	37,3	25,3	21,8	40,0	30,8	18,98	351
24.03.	~	230,0	107,0	24.03.	11.03.	49	96,1	76	91	92	92	26,6	1,70	7

Tabulka č. 20. - Naměřené koncentrace benzenu v roce 2007 na stanici CTAB [ng/m³]

Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty (LV=5, MT=3)		
Max.		95% Kv	50% Kv	Max.		95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Datum		99,9% Kv	98% Kv	Datum			98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
22,4	~	4,2	1,1	6,4	~	3,8	1,2	2,3	0,9	0,9	2,3	1,5	1,06	341
08.02.	~	15,9	6,0	10.12.	~	~	4,2	76	91	91	83	1,2	1,95	7

Poznámka: **Tučně** vyznačené hodnoty jsou považovány za imisní pozadí pro danou látku.

Tabulka č. 21. - Zkratky použité v imisních tabulkách

19MV, 36MV	4., 19., 25., 36. nejvyšší hodnota v kal. roce pro daný časový interval
50%kv	50% kvantil
95%kv	95% kvantil
98%kv	98% kvantil
99,9%kv	99,9% kvantil
C1q, C2q, C3q, C4q	počet hodnot, ze kterých je spočítán aritmetický průměr za dané čtvrtletí
č.p.	absolutní četnost překročení IH _d
č.p.%	relativní četnost překročení IH _d
DAT.	datum výskytu MAX.
dv	doba trvání nejdelšího souvislého výpadku
LV	limitní hodnota
MAX.	hodinové, 8hod. nebo denní maximum v roce
MAX8h	denní maximum v roce pro ozon v čase 9.00 – 17.00 hod. UTC
mc	měsíční četnost měření
MT	mez tolerance pro rok 2004
N	počet měření v roce
pLV	počet překročení LV
pMT	počet překročení LV+MT
S	směrodatná odchylka
SG	standardní geometrická odchylka

VoL	počet překročení limitní hodnoty LV
VoM	počet překročení meze tolerance LV+MT
X	roční aritmetický průměr
X1q, X2q, X3q, X4q	čtvrtletní aritmetický průměr
XG	roční geometrický průměr
Xm	měsíční aritmetický průměr

C.II.2. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Zájmová lokalita leží v povodí Košínského potoka (číslo hydrologického pořadí 1-07-04-075), který protéká ve vzdálenosti cca 600 m západním směrem. Jižně ve vzdálenosti cca 100 m se prochází hranice povodí řeky Lužnice (číslo hydrologického pořadí 1-07-04-066/0).

Zmiňovaný Košínský potok protéká vodní nádrží Jordán a za mostem přes Lužnici na ulici Bechyňské se do ní vlévá. Rybník Jordán se nachází cca 180 m severně. Jedná se o nádrž, která byla vybudována jako zásobárna vody pro Tábor v roce 1492. Dnes slouží jako rekreační areál, je hojně navštěvována i rybáři - pod hrází se nachází rybí sádky a velká štičí líheň. Z nádrže přepadá část vody do Tismenického potoka tzv. Jordánským vodopádem, který je 18 metrů vysoký. Jordán má rozlohu 50 ha a maximální hloubku 14 m.

Dle mapy regionů povrchových vod (Vlček, 1971) se zájmové území nachází v oblasti II-B-3-b, která je charakterizována jako oblast málo vodná ($q = 3$ až 6 l/s.km^2) s nejvodnějším obdobím v březnu. Retenční schopnost území je malá, odtok je středně rozkolísaný a koeficient odtoku nízký (0,11 až 0,20).

Lokalita se dle údajů geografického informačního systému města Tábor (<http://gis.mu.tabor.cz>) nachází mimo záplavové území zóny Q_{100} , mimo území povodně v roce 2002 i mimo území, které by bylo zaplavené při protržení hráze rybníka Jordán.

Dle mapy jakosti vody v tocích (server Hydroekologického informačního systému Výzkumného ústavu T.G.M.) byla kvalita vody v řece Lužnici v letech 2005–2006 v V. jakostní třídě podle ČSN 75 7221 Klasifikace jakosti povrchových vod (novela z r. 1998). Podle této normy se povrchové vody zařazují do 5 tříd.

Tabulka č. 22. - Definice tříd jakosti povrchových vod podle ČSN 75 7221

Třída	Klasifikace
I	Neznečištěná voda
	Stav povrchové vody, který nebyl významně ovlivněn lidskou činností, při kterém ukazatele jakosti vody nepřesahují hodnoty odpovídající běžnému přirozenému pozadí v tocích.
II	Mírně znečištěná voda
	Stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které umožňují existenci bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému.
III	Znečištěná voda

	Stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které nemusí vytvořit podmínky pro existenci bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému.
IV	Silně znečištěná voda
	Stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které vytvářejí podmínky, umožňující existenci pouze nevyváženého ekosystému.
V	Velmi silně znečištěná voda
	Stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které vytvářejí podmínky, umožňující existenci pouze silně nevyváženého ekosystému.

Klasifikace jakosti vody vychází z hodnocení údajů o vybraných ukazatelích jakosti vody. Základní klasifikace jakosti vody musí být založena na klasifikaci všech vybraných ukazatelů jakosti vod. Vybranými ukazateli jakosti vod jsou: saprobní index makrozoobentosu, biochemická spotřeba kyslíku, chemická spotřeba kyslíku dichromanem, dusičnanový dusík, amoniakální dusík a celkový fosfor. Výsledná třída se určí podle nejnepříznivějšího zařazení zjištěného u jednotlivých vybraných ukazatelů. Mezní hodnoty tříd jakosti vody pro vybrané ukazatele uvádí následující tabulka:

Ukazatel	Měrná jednotka	Třída				
		I	II	III	IV	V
BSK ₅ biochemická spotřeba kyslíku pětidenní	mg/l	<2	<4	<8	<15	>=15
CHSK _{Cr} chemická spotřeba kyslíku dichromanem	mg/l	<15	<25	<45	<60	>=60
N-NH ₄ amoniakální dusík	mg/l	<0,3	<0,7	<2	<4	>=4
N-NO ₃ ⁻ dusičnanový dusík	mg/l	<3	<6	<10	<13	>=13
P _{celk} celkový fosfor	mg/l	<0,05	<0,15	<0,4	<1	>=1
saprobní index makrozoobentosu	číslo	<1,5	<2,2	<3,0	<3,5	>=3,5

Dle údajů Hydroekologického informačního systému Výzkumného ústavu T.G.M. jsou na Košínském potoce evidována dvě odběrná místa, severně od zájmové lokality. Jedná se o odběr „Rudolf sladovna Tábor“ společnosti Rudolf, s.r.o., které je na západní straně rybníka Jordán, a „EIT Tábor“ společnosti Elektroisola a.s.

Podzemní voda

Dle mapy regionů mělkých podzemních vod (Kříž, 1971) náleží předmětná lokalita do oblasti II E 3, která je charakterizována jako oblast se sezónním doplňováním zásob, s nejvyšším výskytem stavů hladin podzemních vod a vydatností pramenů v období květen – červen a nejnižším září – listopad. Průměrný specifický odtok podzemních vod z území je 0,51 až 1,00 l/s.km².

Dle hydrogeologického členění území leží zájmová lokalita v hydrogeologickém rajonu ID 6320 – Krystalinikum v povodí Střední Vltavy.

Tabulka č. 23. - Charakteristika hydrogeologického rajónu

Plocha hydrogeologického rajónu	5 727,32 km ²
Oblast povodí	Horní Vltava
Hlavní povodí	Labe
Skupina rajónů	Krystalinikum Jižních a Jihozápadních Čech
Geologická jednotka	Horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika
Litologie	převážně granitoidy
Hladina	volná
Typ propustnosti	puklinová
Transmisivita	nízká $1 \cdot 10^{-4}$ m ² /s
Mineralizace	0,3-1 g/l
Chemický typ	Ca-Mg-HCO ₃ -SO ₄

Přímo v zájmové lokalitě nejsou odběry podzemních vod evidovány. Nejbližší jímací objekty podzemních vod se nacházejí severovýchodně od zájmové lokality na Blanickém předměstí (zdroj: Základní vodohospodářská mapa ČR 23-13 Tábor).

Území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Údaje o hloubce haldimy podzemní vody přímo v zájmovém prostoru nejsou k dispozici. Dle archivních dat České geologické služby – Geofondu (<http://www.geofond.cz>) nebyl v zájmové lokalitě žádný průzkum v minulosti proveden. Pro údaje o hladině podzemní vody byly získány informace ze tří vrtů v okolí autobusového nádraží. Dva vrty byly suché (tzn. hladina vody v nich nebyla zastižena), jednalo se o vrty realizované poblíž nádražní budovy železniční stanice a u nájezdu na most přes železniční trať. Třetí vrt byl realizován v roce 2005 poblíž křižovatky ulic Nerudovy a Jeronýmovy (cca 100 m jihovýchodně od hranice autobusového nádraží). V tomto vrtu byla hladina vody zastižena a ustálila se v hloubce 6,20 m p.t.

C.II.3. Půda

Dle mapy pedogenetických asociací (Pelíšek, Sekaninová, 1975) se podél toku řeky Lužnice nachází hnědozemě přírodních a zemědělsky zkulturněných nížin a pahorkatin, dále od toku pak asociace ilimerizovaných půd podzolových přírodních a zemědělsky zkulturněných. Vzhledem k měřítku mapy nelze přesně stanovit linii přechodu.

Zájmové území leží v hustě zastavěném území a je zřejmé, že původní půdní pokryv byl během stavebních činností v minulosti zcela odstraněn a nahrazen navážkami. Dle údajů v Katastru nemovitostí (<http://nahlizenidokn.cuzk.cz>) nejsou dotčené pozemky (viz kap. B.II.1) zařazeny do zemědělského půdního fondu a nemají BPEJ, rovněž se nejedná o lesní pozemky.

C.II.4. Geofaktory

Geomorfologická pozice

Zájmové území náleží z hlediska geomorfologického systému Hercynskému, provincii Česká vysočina, subprovincii Česko-moravská soustava, oblasti Středočeská pahorkatina, celku Tábořská pahorkatina, podcelku Soběslavská pahorkatina a okrsku Sezimoústecká pahorkatina. Za soutokem Lužnice a Košetického potoka se dále západním směrem nachází okrsek Malšická pahorkatina.

Nadmořská výška lokality se pohybuje kolem 437 m n.m.

Dle mapy typologického členění reliéfu (Balatka, Czudek, 1971) leží zájmová lokalita v oblasti 463a, poblíž hranice s oblastí 411b:

- ◆ 463a – členité pahorkatiny nezpevněných terciérních struktur České vysočiny a Západních Karpat a nezpevněných mezozoických struktur České vysočiny tektonicky a litologicky podmíněné (pánve, kotliny a brázdy) s výraznými strukturálně podmíněnými tvary.
- ◆ 411b – členité pahorkatiny vrásno-zlomových struktur a hlubinných vyvřelin České vysočiny tektonicky méně porušené s rozsáhlými zbytky zarovnaných povrchů.

Geologické poměry

Podle regionálně geologického členění je předkvartérní podklad budován metamorfovanými horninami pestré série moldanubika proterozoického stáří (tzv. drosendorfská jednotka), konkrétně biotitickou až sillimaniticko-biotitickou plagioklasovou pararulou, částečně migmatitizovanou. Pararuly jsou hojně protkány žilnými tělesy dvojslídneho granitu až metagranitu. Ve svrchní části je předkvartérní fundament zvětralý, charakteru hlinitopísčitého eluvia, na svazích redeponovaného (deluvium totožného charakteru – hlinité písky až pevné písčité hlíny). V širším okolí byly ověřeny i diskordantně uložené, denudační relikty neogéních sedimentů mydlovarského souvrství (jíly, písky, šterky). Povrch předkvartérního podloží se pohybuje cca 2 – 5 m pod terénem dle mocnosti kvartérního pokryvu a navážek, které byly dle archivních vrtů v okolí ověřeny v mocnosti 0,6 – 1,2 m.

Hydrogeologické poměry

Předkvartérní podloží, tvořené metamorfovanými horninami pestré série moldanubika, zde představuje hydrogeologický puklinový kolektor, se zvýšenou propustností v přípovrchové zoně rozvolnění hornin. Dle hydrogeologické mapy se transmisivita pohybuje v řádu $n \cdot 10^{-6} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$.

Relikty neogénu (mydlovarské souvrství) představují vzhledem ke svému litologickému charakteru nepravidelné střídání izolátorů a průlinovo-puklinových kolektorů.

Případné zvodnění v kvartérních uloženinách (archivními vrty neprokázáno) se váže na písčité charakter deluvia či eluvia. Na bázi navážek se předpokládá výskyt pseudozvodní, především za vyšších srážkových stavů.

Geodynamické jevy

Zájmová lokalita leží v rovinatém terénu, nevyskytují se zde potenciální ani aktivní svahové deformace, které by byly evidovány v centrální databázi sesuvů České geologické služby – Geofondu.

Dle ČSN 73 0036 se zájmová lokalita nenachází v seismicky aktivní oblasti, tzn. v území, kde se v historické době makroskopicky a prokazatelně projevilo zemětřesení s intenzitou nejméně 6° M.C.S.

Vlivy důlních činností nezasahují na zájmové území. Jihozápadním směrem se ve vzdálenosti cca 1,4 km nachází štola František Xaverský (těžba polymetalurgických rud ukončena v 18. století). Dále (cca 1,7 km) tímtež směrem se nachází další štoly (např. štola Jan Nepomucký a šachta Kryštof) a celé území je poddolováno. Poddolovaná plocha „HORKY“ je pozůstatek těžby polymetalurgických rud, která byla ukončena v 19. století.

Radon

Dle mapy radonového indexu geologického podloží (mapy radonového rizika) spravovaných na portále České geologické služby (<http://www.geology.cz>) leží zájmová lokalita v oblasti se střední kategorií radonového indexu geologického podloží.

Vzhledem k tomu, že záměr představuje stavu určenou pro pobyt osob, bude součástí přípravných prací záměru v lokalitě radonový průzkum, který definuje radonové riziko a navrhne opatření pro založení stavby.

C.II.5. Přírodní zdroje

V zájmovém území nejsou dle Surovinového informačního subsystému (SURIS) vedeného při České geologické službě – Geofond (<http://www.geofond.cz>) evidovány žádné přírodní zdroje (dobývací prostory, chráněná ložisková území, ložiska a prognózní zdroje, průzkumná území a zvláště chráněná území).

Nejblíže záměru se cca 4,5 km západním směrem nachází dvě ložiskové výhradní plochy stavebního kamene. Obě ložiska jsou v současné době těžena (je zde vyhlášen dobývací prostor). Pro ložiska je definováno chráněné ložiskové území č. 02730000 „Hnojná Lhotka“.

C.II.6. Fauna a flóra, ekosystémy

Vzhledem k lokalizaci zájmové plochy v zastavěné části města, v blízkosti frekventovaného autobusového nádraží a vzhledem ke způsobu využití plochy v současné době (prakticky zcela zpevněná plocha) je výskyt fauny a flory v zájmové ploše (zvláště v západní části) téměř vyloučen.

V severovýchodním rohu autobusového nádraží a poblíž nájezdu na most přes železniční trať roste několik listnatých stromů, obklopených menšími travnatými plochami.

- ◆ jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum* Linné) 2x
- ◆ bříza bělokorá (*Betula pendula*) 1x



- ◆ platan javorolistý (*Platanus hispanica* Mill.) 1x¹²
- ◆ bříza bělokorá (*Betula pendula*) 2x

Podél nájezdu na most pokračuje pás stromů (již mimo zájmové území). Další zeleň se nachází na opačné (jižní) straně autobusového nádraží, na Husově náměstí, které je upraveno jako park. Uvažuje se, že tento park bude v rámci realizace záměru částečně upraven, rozsah úprav však není v současném stádiu přípravy definován.

Co se týče fauny - na uvedený vegetační kryt je vázán pouze výskyt běžných synantropních druhů bezobratlých (hmyz). Pobytové znaky obratlovců s trvalou sídelní vazbou nelze předpokládat, nelze však zcela vyloučit nahodilé výskyty např. druhů ptáků využívajících městské prostředí.

C.II.7. Krajinný ráz

Zájmové území se nachází v centrální části města Tábor – mimo tzv. staré město, v ochranném pásmu městské památkové rezervace. Okolí zájmové plochy a samotná plocha je z převážné části zastavěna objekty s různými funkcemi – autobusové a vlakové nádraží, obytná zástavba, obchody, komerční objekty apod. – obklopenými hustou sítí silničních komunikací a železniční tratí. Prakticky jedinou zelení v lokalitě je park na Husově náměstí. V širším okolí se nachází rybník Jordán, který je mj. rekreační zónou.

Krajinný ráz je kategorií smyslového vnímání, který je utvářen přírodními a kulturními prvky, složkami a charakteristikami, jejich vzájemným uspořádáním, vazbami a projevy v krajině. Krajina v zájmové lokalitě je zcela přetvořena dlouhodobou činností člověka. Přírodní prvky jsou v území téměř zcela potlačeny, a ty, které se nacházejí poblíž dotčené lokality, jsou antropogenně upraveny nebo zcela uměle vybudovány.

C.II.8. Obyvatelstvo

Město Tábor má 36 013 obyvatel (stav k 1.1.2005 dle www.statnisprava.cz). Nejbližší obytná zástavba se nachází v bezprostřední blízkosti dotčené plochy - na ulicích Jeronýmova a Šafaříkova. Jedná se o objekty hromadného bydlení, tří- až čtyřpodlažní domy, obsahující odhadem 36 bytových jednotek (na základě provedené rekognoskace lokality). Další obytná zástavba se nachází východním směrem na ulici Vodňanského, za železniční tratí. Jedná se o objekty individuálního bydlení - rodinné domy.

C.II.9. Hmotný majetek

V zájmové lokalitě se nachází celá řada objektů, které budou v rámci realizace záměru odstraněny. Jedná se především o stávající budovu autobusového nádraží, nástupiště, jejich zastřešení, kruhový objekt herny, restaurace QuickBurger, veškeré zpevněné plochy a dále objekty za plotem autobusového nádraží ve směru k železniční tratí, kde je plánován parkovací dům.

¹² U tohoto druhu si autor není zcela jist.

Kromě uvedených nadzemních staveb se v zájmovém území nachází vedení inženýrských sítí, které zajišťuje napojení objektů na energie, vodovod a kanalizaci. Tyto inženýrské sítě budou v souvislosti s realizací záměru rovněž demontovány.

ČÁST D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ Vlivů Záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Během výstavby

V období výstavby bude staveniště zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší a zdrojem hluku. Termín zahájení výstavby není v současné době přesně stanoven a závisí mj. na délce projektové přípravy. Možný termín zahájení realizace stavby lze odhadovat nejdříve v roce 2011. Odhadovaná délka výstavby je 15 měsíců. Nejhluchnější a nejprašnější práce budou při výstavbě spojeny s prováděním demolic stávajících objektů a výkopových prací, které budou prováděny v prvních měsících stavby. Zbývající doba bude věnována stavbě objektů a instalaci jejich vybavení, tedy činností s již menším přímým dopadem na okolí. Předpokládá se, že stavební práce budou prováděny v pracovních dnech v denní době.

Zdrojem emisí budou nákladní vozidla a stavební mechanizmy provádějící demolice, odvázející demoliční odpady a přivázející stavební materiál a zařízení. Kromě toho bude zdrojem prašnosti plocha staveniště. Míra prašnosti závisí zejména na klimatických podmínkách a na organizaci prací. Obdobně dojde na staveništi a v jeho okolí k navýšení hlukové hladiny. Zdrojem hluku bude kromě stavebních prací také doprava stavebních materiálů a vnitřního vybavení nových objektů.

Uvedené vlivy z výstavby se budou týkat především obyvatel žijících v okolní obytné zástavbě (ul. Jeronýmova a Šafaříkova), jedná se řádově o první stovky obyvatel. Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá zatížení dopravní infrastruktury, které pocítí chodci a projíždějící cyklisté a řidiči (vliv je umocněn tím, že v okolí záměru se nachází jednosměrné komunikace a součástí záměru bude jejich přestavba).

Pro záměr byla v rámci oznámení EIA zpracována hluková studie (Suk, 2009 – viz přílohu č. 7), z níž plyne, že hluk emitovaný v období výstavby objektu autobusového nádraží a parkovacího objektu nezpůsobí u okolní obytné zástavby překročení hygienického limitu pro hluk ze stacionárních zdrojů. Podmínkou je, aby stavební práce, zejména práce s těžkou stavební technikou, byly prováděny v souladu s ustanoveními nařízení vlády č. 148/2006 Sb., v době 7.00 - 21.00 hod.. Noční provoz na staveništi je vyloučen.

Vlivy výstavby se mohou projevit zhoršením psychické pohody obyvatel, vlivy na zdravotní stav se nepředpokládají.

Během provozu

Z hlediska vlivů záměru na obyvatelstvo byly jako součást předkládaného oznámení zpracovány rozptylová studie (Výtisk, 2009) hodnotící chemické škodliviny a hluková studie (Suk, 2009) hodnotící fyzikální faktor hluk. Studie hodnotily budoucí stav u nejbližší obytné zástavby, kde byly určeny referenční výpočtové body. Obě studie jsou uvedeny v přílohové části oznámení EIA (příloha č. 6 a 7).

IRB - individuální referenční body – pro výpočet kvality ovzduší

- ◆ IRB1 Hotel Slávia, Husovo náměstí, třetí patro
- ◆ IRB2 až IRB4 Obytné domy na ulici Jeronýmova, poslední patra
- ◆ IRB5 Obytný dům na křižovatce ulic Jeronýmova a Šafaříkova, druhé patro
- ◆ IRB6 až IRB8 Obytné domy na ulici Šafaříkova, poslední patra
- ◆ IRB9 Samostatný objekt na ulici Šafaříkova, druhé patro
- ◆ IRB10 Rodinný dům na ulici Vodňanského, první patro
- ◆ IRB11, IRB12 Bytové domy na ulici Vodňanského, poslední patra
- ◆ IRB13 Rodinný dům na křižovatce ul. Vodňanského a Michalovicova, první patro

Individuální referenční body jsou vyznačeny v mapkách a obrázcích v textu rozptylové studie (viz přílohu č. 6) a na situaci zájmového území v příloze č. 3 oznámení.

Posuzovaný záměr revitalizace nádražního uzlu v Táboře, včetně nárůstu intenzity osobní dopravy, který výstavba posuzované akce přinese, a také výstavba nových parkovacích ploch nezpůsobí výrazné změny imisní zátěže ovzduší sledovanými látkami (oxidy dusíku, PM10, benzen, benzo/a/pyren). Jedná se pouze o nepatrné poměrné navýšení imisního pozadí, které tvoří celkovou imisní zátěž lokality. Výstavba záměru způsobí sice navýšení dopravy, ale v hodnocené špičkové hodině se bude jednat především o navýšení osobní dopravy, která má na kvalitu ovzduší podstatně nižší vliv než doprava nákladní a autobusová. Autobusová doprava a její intenzita se vlivem posuzované akce a provedení revitalizace prakticky nezmění.

Hodnotíme-li doplňkovou zátěž v celém zájmovém území, nejvyšší hodnoty vypočtených doplňkových koncentrací nacházíme při výpočtu varianty s otevřeným parkovacím domem¹³ právě v blízkosti tohoto domu do vzdálenosti cca 40 m. S rostoucí vzdáleností imisní zátěž výrazně klesá. Při výpočtu s uzavřeným (oplaštěným) parkovacím domem převládá vliv pohybu vozidel po volných komunikacích v lokalitě a maxima se nacházejí v těsné blízkosti komunikací - do vzdálenosti 30-50 m. S rostoucí vzdáleností od komunikací vypočtená doplňková imisní zátěž z pohledu všech látek výrazně klesá.

Závěrem lze konstatovat, že ve všech sledovaných bodech u obytné zástavby sice dojde k navýšení stávající imisní zátěže, ovšem v porovnání s absolutními hodnotami (imisní limity a měřené imisní pozadí) jsou veškerá tato navýšení jen velmi málo významná.

¹³ Parkovací dům byl posuzován s variantním řešením fasády. Pro podrobnější popis variant A a B viz kapitolu D.I.2 tohoto oznámení.

Výpočtové body pro modelování hlukové zátěže

- Výpočtový bod č. 1 - dům č.p. 1894 na ul. Jeronýmova, 2 m před jižní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 2 - dům č.p. 1755 na ul. Jeronýmova, 2 m před jižní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 3 - dům č.p. 2077 na ul. Šafaříkova, 2 m před východní fasádou, 3 m, 6 m a 9 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 4 - dům č.p. 531 na ul. Šafaříkova, 2 m před východní fasádou, 3 m, 6 m a 9 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 5 - dům č.p. 1207 na ul. Budovcova, 2 m před západní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 6 - dům č.p. 1401 na ul. Vodňanského, 2 m před západní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu

Výpočtové body jsou vyznačeny v mapkách a obrázcích v textu hlukové studie (viz přílohu č. 7) a na situaci zájmového území v příloze č. 3 oznámení.

Ze závěru hlukové studie plyne, že v okolí všech sledovaných výpočtových bodů je již v současné době překročen hygienický limit pro **hluk z dopravy** na pozemních komunikacích. V období výstavby dojde v okolí autobusového nádraží k poklesu ekvivalentních hladin dopravního hluku v důsledku převedení autobusové dopravy z prostoru nádraží na jiné místo. Po realizaci záměru dojde k výraznému zvýšení ekvivalentních hladin dopravního hluku v okolí autobusového nádraží. Tento nárůst (3-6 dB) bude způsoben uzavřením prostoru ulic Jeronýmova a Šafaříkova novou budovou autobusového nádraží a odrazem hluku od této budovy. U obytné zástavby v okolí ulic Budovcova a Vodňanského (za tratí ČD) dojde zprovozněním nového mostu přes trať k nárůstu o cca 2 dB. To platí pouze za předpokladu, že přes most bude zakázán průjezd nákladní dopravy (mimo linek MHD). Realizace mostu však není předmětem záměru, pro tuto stavbu byla zpracována samostatná hluková studie.

Ekvivalentní hladina akustického tlaku pro **hluk ze stacionárních zdrojů** je v okolí stávajícího autobusového nádraží v současné době překročena v denní i v noční době. Stav je způsoben výlučně provozem autobusových linek pohybujících se v prostoru autobusového nádraží. V případě realizace budovy autobusového nádraží dle projektové studie zůstane překročen hygienický limit pro hluk ze stacionárních zdrojů u zástavby na ul. Šafaříkové. Pro řešení tohoto problému bude vhodné přemístit vjezd pro autobusy z Husova náměstí a obvodovou stěnu k ul. Šafaříkové řešit podobně, jako u ul. Jeronýmově (prosklená se vstupy s automatickými dveřmi). Tímto řešením by bylo možné hygienické limity dodržet jak v denní, tak i v noční době.

Tabulka č. 24. - Ekvivalentní hladiny hluku ze stacionárních zdrojů

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] bez realizace záměru	$L_{Aeq,T}$ [dB] výstavba	$L_{Aeq,T}$ [dB] po realizaci záměru (bez opatření)	$L_{Aeq,T}$ [dB] s opatřeními
		denní doba			
1	3,0	52,2	64,3	36,8	36,8
1	6,0	52,3	64,3	36,5	36,5
2	3,0	51,8	63,7	34,7	34,6
2	6,0	53,0	63,7	34,7	34,6
3	3,0	55,2	63,6	54,1	28,4

3	6,0	55,8	63,7	54,5	23,8
3	9,0	56,1	63,8	54,6	23,9
4	3,0	41,8	61,6	41,0	41,4
4	6,0	43,2	61,7	42,0	42,8
4	9,0	44,1	61,8	42,5	43,7
5	3,0	28,1	52,9	19,2	19,2
5	6,0	29,5	52,9	19,3	19,2
6	3,0	53,8	57,8	34,0	34,0
6	6,0	37,3	58,3	34,0	34,0
noční doba					
1	3,0	44,2	-	36,8	36,6
1	6,0	45,3	-	36,5	36,3
2	3,0	43,7	-	34,6	34,5
2	6,0	45,0	-	34,5	34,5
3	3,0	47,1	-	49,8	28,4
3	6,0	47,8	-	50,3	23,9
3	9,0	48,1	-	50,4	23,9
4	3,0	33,8	-	36,9	37,7
4	6,0	35,2	-	37,9	39,0
4	9,0	36,1	-	38,3	39,9
5	3,0	21,5	-	19,2	19,1
5	6,0	22,6	-	19,3	19,1
6	3,0	28,0	-	34,0	33,7
6	6,0	29,5	-	33,9	33,7

Pozn.: **tučně** jsou vyznačeny hodnoty překračující hygienický limit

Přemístěním vjezdu do autobusového nádraží z ul. Šafaříkovy na Husovo nám., případně směrem od nového parkovacího objektu dojde i ke snížení ekvivalentních hladin dopravního hluku. Tato změna se projeví zejména u zástavby na ul. Šafaříkova. (Viz výpočtové body č. 2, 3 a 4). V následující tabulce jsou uvedeny změny dopravního hluku. Změna se projeví u bodů 2, 3 a 4, u ostatních výpočtových bodů změna nenastane.

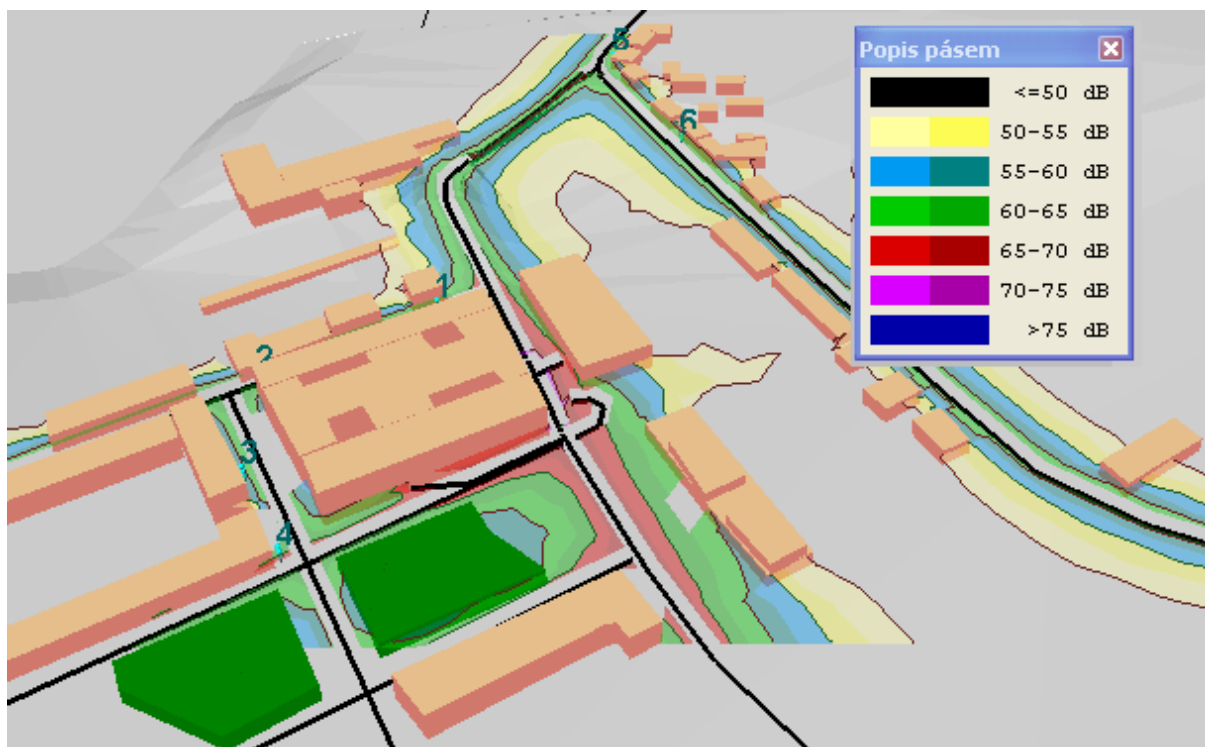
Tabulka č. 25. - Dopravní hluk

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] bez realizace záměru	$L_{Aeq,T}$ [dB] po realizaci záměru (bez opatření)	$L_{Aeq,T}$ [dB] s opatřeními (přemístění vjezdu)
		denní doba		
2	3,0	62,4	65,3	64,5
2	6,0	62,9	65,6	64,6
3	3,0	65,5	66,9	59,5
3	6,0	65,7	67,0	59,6
3	9,0	65,4	66,8	59,4
4	3,0	66,3	66,6	62,5
4	6,0	62,4	66,7	62,6
4	9,0	66,2	66,4	62,4

Z výše uvedených tabulek plyne, že při realizaci navržených opatření v případě stacionárních zdrojů k významnému zlepšení, neboť nebude překračován hygienický limit pro noční a denní dobu jako je tomu v současné době (tabulka č. 26). V případě dopravního hluku rovněž ke zlepšení stavu ve srovnání se současností, s výjimkou bodu č. 2 (tabulka č. 27).

V případě, že by nebylo z technických důvodů možné provést změnu vjezdu do autobusového nádraží (tzn. navržený vjezd z ulice Šafaříkovy nahradit vjezdem z Husova náměstí, příp. z východu od plánovaného parkovacího domu), bylo by nutné přistoupit k realizaci opatření na fasádách obytných domů na ulici Šafaříkově. Jednalo by se o výměnu všech oken obytných místností ve všech podlažích za okna se vzduchovou neprůzvučností min. 40 dB, což odpovídá třídě zvukové izolace TZI 3.

Obrázek č. 1. - Ekvivalentní hladiny dopravního hluku – vjezd z Husova nám., denní doba



Výše uvedené zhodnocení výsledků platí za dodržení následujících podmínek:

- 1) stavební práce nebudou prováděny v noční době
- 2) hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 hod do 21.00 hod.
- 3) hluk emitovaný vzduchotechnickými zařízeními nesmí vykazovat tónové složky
- 4) akustický výkon každé ze čtyř VZT jednotek nesmí přesáhnout hodnotu $L_{WA} = 80$ dB
- 5) provoz administrativního centra bude pouze v denní době
- 6) vjezd autobusů do prostoru nádraží nebude realizován z ul. Šafaříkova a Jeronýmova

Vzhledem k tomu, že výpočet hluku byl proveden pro variantu parkovacího objektu s opláštěním síťovinou s popínavou zelení (z hlediska hluku méně příznivá varianta), je zřejmé, že případná varianta s plným pláštěm (vyzdění + sklo) je z hlediska hluku rovněž akceptovatelná.

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11, odst. 4, se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo dle přílohy č. 3.

- ◆ korekce +15 dB stavební činnosti, 7.00 - 21.00 hod
- +10 dB stavební činnosti, 6.00 – 7.00 a 21.00 – 22.00 hod
- +5 dB provoz na pozemních komunikacích
- 10 dB noční doba

Celkové zhodnocení

Na základě výsledků ve výše uvedených tabulkách lze konstatovat, že:

◆ *Za současného stavu*

- a) dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro dopravní hluk v denní i v noční době a to v okolí všech výpočtových bodů;
- b) v okolí výpočtových bodů č. 1, 2 a 3 dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době;
- c) v okolí výpočtových bodů č. 1, 2 a 3 dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v nejhluchnější hodině v noční době

◆ *V období výstavby*

- a) nedojde k významné změně ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dopravní hluk, v denní době, hygienický limit bude i nadále překročen;
- b) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku, korigované na provádění povolených staveb (pro hluk ze stacionárních zdrojů) v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době.

Toto hodnocení platí za splnění následujících podmínek:

- stavební práce nebudou prováděny v noční době
- hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 hod do 21.00 hod.

◆ *V období provozu*

- a) zůstane překročen hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro dopravní hluk v denní i v noční době;
- b) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době;
- c) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v nejhluchnější hodině v noční době.

Toto hodnocení platí za splnění následujících podmínek:

- hluk emitovaný vzduchotechnickými zařízeními nesmí vykazovat tónové složky
- akustický výkon každé ze čtyř VZT jednotek nesmí přesáhnout hodnotu $L_{WA} = 80$ dB
- provoz administrativního centra bude pouze v denní době
- vjezd autobusů do prostoru nádraží nebude realizován z ul. Šafaříkova a Jeronýmova

Sociálně ekonomické vlivy

Realizací záměru dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti lokality (rekonstrukce a přestavba stávajících komunikací) a k vytvoření nových kvalitních administrativních ploch. Rovněž se významně rozšíří možnosti parkování (podzemní parking a třípodlažní parkovací dům) a zvýší se nabídka služeb v rámci komerčních ploch v interiéru autobusového nádraží.

Ostatní vlivy

Vzhledem k umístění stavby nové budovy autobusového nádraží, je potřebné řešit problematiku oslunění a denního osvětlení nejbližší obytné zástavby na ul. Jeronýmova a Šafaříkova. Pro posouzení vlivu revitalizace dopravního uzlu na kvalitu oslunění a denního osvětlení byla zpracována samostatná studie, která je uvedena v příloze č. 8 oznámení (Polanecký, Stárka, 4/2009).

Ze závěru studie plyne, že výstavbou nového čtyřpodlažního objektu dojde ke zhoršení stávající situace. U bytových domů při ulici Jeronýmova dojde k výraznému zhoršení doby oslunění uličních fasád. Následkem tohoto zhoršení se doba oslunění sníží pod hodnotu požadovanou ČSN 73 4301 (90 minut/den). Obytné místnosti situované při uliční fasádě nebudou tedy po realizaci navrhované výstavby dostatečně osluněny. Pro dosažení vyhovujícího oslunění je nutná úprava navrhovaného objektu. Rozsah úprav, tak aby stav vyhovoval normě, je specifikován v přílohách studie a spočívá v zmenšení půdorysu vyšších pater (uskočení patra).

Bytové domy při ulici Šafaříkova nemají uliční fasádu vůbec osluněnu ani za stávajícího stavu a navrhovaná výstavba na tomto stavu nic nezmění.

Činitel denní osvětlenosti na uličních fasádách stávajících bytových domů při ulici Jeronýmova a Šafaříkova bude po realizaci navrhované výstavby 24,8%, respektive 24,6%, a nebude vyhovující požadavku ČSN 73 0580-1. Pro kategorii prostoru 2 (požadavek minimálně 32%) ani pro kategorii prostoru 3 (požadavek minimálně 29%).

Pro prostory s trvalým pobytem lidí je minimální hodnota činitele denní osvětlenosti v bodě na fasádě v rovině zasklení okna 32% (kategorie prostoru 2). Pro prostory s trvalým pobytem lidí v souvislé řadové zástavbě v centrech měst je minimální hodnota činitele denní osvětlenosti v bodě na fasádě v rovině zasklení okna 29% (kategorie prostoru 3, o zařazení lokality do této kategorie rozhodují oprávněné instituce příslušné obce).

Vlivy na veřejné zdraví lze na základě zjištěných výsledků hodnotit jako nevýznamné.

Vlivy na sociálně ekonomickou situaci obyvatel lze hodnotit jako pozitivní, dlouhodobé.

Vliv na oslunění a denní osvětlení stávající obytné zástavby na ulici Šafaříkově bude nulový, vliv na ul. Jeronýmově bude negativní, po realizaci navržených opatření akceptovatelný.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Během výstavby

V době výstavby areálu dojde na přechodnou dobu (cca 15 měsíců) ke zhoršení současného stavu ovzduší v důsledku zvýšených emisí znečišťujících látek. Prostor staveniště bude plošným zdrojem zejména prachu a výfukových plynů ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel. Kromě tuhých znečišťujících látek dojde ke zvýšení imisních koncentrací oxidů dusíku, organických látek a dalších polutantů obsažených ve výfukových plynech spalovacích motorů. Druhotná prašnost bude vznikat zejména při demolicích stávajících objektů v dotčeném území a hloubení základů nových objektů.

Práce spojené s úpravou staveniště budou plošným zdrojem znečištění ovzduší. Velikost vlivu závisí především na povětrnostních podmínkách a na organizaci a způsobu prováděných prací. Opatření pro kompenzaci vznikajících emisí (zejména prašnosti) jsou uvedeny v kapitole D.IV. tohoto oznámení.

Období provozu

Pro posouzení vlivu záměru realizace revitalizace nádražního uzlu byla zpracována rozptylová studie (Výtisk, 2009), která je uvedena v příloze č. 6 oznámení. Účelem této studie bylo kvantifikovat míru doplňkové imisní zátěže způsobené provozem osobních vozidel po výše popsanych hodnocených komunikacích, v podzemním parkovišti a v parkovacím domu při předpokládané doplňkové intenzitě dopravy, kterou vyvolá vybudování nových atraktivních parkovacích ploch. Právě s výstavbou nových parkovacích míst a také nových možností v lokalitě (kanceláře, obchodní jednotky) souvisí očekávané navýšení osobní dopravy. Pro pohyby autobusů na autobusovém nádraží bude mít revitalizace nádražního uzlu zanedbatelný vliv, prakticky se nezmění.

Vypočtené hodnoty doplňkových imisních koncentrací byly porovnávány zejména s hodnotami stávajícího imisního pozadí, které tvoří stávající imisní zátěž lokality. Na základě tohoto porovnání a součtu stávajícího imisního pozadí a vypočtené doplňkové imisní zátěže je možné usuzovat na případné překročení imisních limitů a také na velikost a význam změny, kterou přinese nárůst osobní dopravy v lokalitě. Dále jsou veškeré výše popsané hodnoty také srovnávány s absolutními hodnotami imisních limitů pro všechny sledované látky.

Rozptylová studie byla vypočtena pro dvě varianty řešení parkovacího domu: otevřený parkovací dům (stěny pokryté síťovinou, příp. s popínavou zelení), kdy emise odcházejí do ovzduší po jeho obvodu je označen jako varianta A, uzavřený parkovací dům s nuceným odtažením vzdušiny a větráním nad střechu objektu jako varianta B. Ve variantě B se předpokládalo, že parkovací dům je větrán podtlakovým systémem s nuceným odvodem a přirozeným přívodem vzduchu.

Výpočet rozptylové studie byl proveden pro nejméně příznivé rozptylové podmínky a pro předpokládaný špičkový doplňkový provoz na všech sledovaných komunikacích a parkovištích v kombinaci se suchým obdobím a vysokou sekundární prašností (PM10). Rovněž vliv podzemních garáží a parkovacího domu byl započten v maximální možné míře (zde byla hodnocena pouze primární prašnost). V praxi to znamená, že skutečné doplňkové imisní koncentrace sledovaných látek budou pravděpodobně nižší než dále popisované doplňkové imisní koncentrace vypočtené rozptylovým modelem. Četnost výskytu těchto vy-

počtených maximálních koncentrací bude velmi nízká nebo se tyto koncentrace nevyskytnou vůbec.

Pro výpočet matematického modelu rozptylu škodlivin bylo zvoleno celkem 841 referenčních bodů umístěných v pravidelné pravouhlé síti na ploše 700 x 700 m, ve kterých je proveden výpočet doplňkové imisní zátěže sledovaných látek. Síť referenčních bodů je volena tak, aby charakterizovala přízemní koncentrace u trvale obydlených objektů v posuzované lokalitě. Vzdálenost referenčních bodů v síti činí 25 m. Výška každého z těchto 841 referenčních bodů byla zvolena 1 m nad terénem v místě referenčního bodu. Vypočtené doplňkové imisní koncentrace tak reprezentují doplňkové imisní koncentrace v „tzv. dýchací zóně.“ Tato síť byla doplněna o 13 individuálně určených referenčních bodů (dále jen IRB) v předpokládaných problémových místech.

IRB - individuální referenční body – pro výpočet kvality ovzduší

- ◆ IRB1 – Hotel Slávia, Husovo náměstí, třetí patro
- ◆ IRB2 až IRB4 – Obydlené domy na ulici Jeronýmova, poslední patra
- ◆ IRB5 – Obydlený dům na křižovatce ulic Jeronýmova a Šafaříkova, druhé patro
- ◆ IRB6 až IRB8 – Obydlené domy na ulici Šafaříkova, poslední patra
- ◆ IRB9 – Samostatný objekt na ulici Šafaříkova, druhé patro
- ◆ IRB10 – Rodinný dům na ulici Vodňanského, první patro
- ◆ IRB11 a IRB12 – bytové domy na ulici Vodňanského, poslední patra
- ◆ IRB13 – Rodinný dům na křižovatce ulic Vodňanského a Michalovicova, první patro

Individuální referenční body jsou vyznačeny v mapkách a obrázcích v textu rozptylové studie (viz přílohu č. 6) a na situaci zájmového území v příloze č. 3 oznámení.

Oxid dusičitý

Podle imisního monitoringu ČHMÚ nejsou v posuzované lokalitě překračovány hodinové ani roční limity pro koncentrace NO₂. 19. nejvyšší měřená hodnota krátkodobých měřených koncentrací imisního pozadí je v úrovni 39,4 % imisního limitu pro hodinové koncentrace, průměrné roční měřené hodnoty imisního pozadí jsou v úrovni 67,3 % imisního limitu pro roční koncentrace.

Tabulka č. 26. - Vypočtené doplňkové imisní koncentrace NO₂

Označení ref. bodu	Maximální hodinové koncentrace		Průměrné roční koncentrace	
	Varianta A	Varianta B	Varianta A	Varianta B
	mg/m ³	mg/m ³	mg/m ³	mg/m ³
IRB 1	0,610	0,490	0,01843	0,01776
IRB 2	0,438	0,359	0,01433	0,00992
IRB 3	0,318	0,356	0,01095	0,00748
IRB 4	0,341	0,397	0,00899	0,00663
IRB 5	0,335	0,393	0,00806	0,00611
IRB 6	0,400	0,464	0,01017	0,00881
IRB 7	0,433	0,478	0,00975	0,00825
IRB 8	0,478	0,542	0,01061	0,00927

IRB 9	0,478	0,521	0,01155	0,01032
IRB 10	0,378	0,392	0,01051	0,00718
IRB 11	0,454	0,419	0,01055	0,00711
IRB 12	0,526	0,452	0,01055	0,00780
IRB 13	0,575	0,463	0,00936	0,00685
Imisní pozadí	78,8 ¹⁴		26,9	
Imisní limit	200		40	

Při hodnocení imisní zátěže oxidem dusičitým lze konstatovat, že provoz záměru nebude významný. Postižitelné navýšení imisních koncentrací můžeme pozorovat pouze u krátkodobých hodinových hodnot, kde může dojít k nárůstu imisního pozadí v nejméně postižených referenčních bodech maximálně o 0,8 % oproti stávajícím hodnotám. V ročních koncentracích je stavba ještě méně významná, podíly na imisním pozadí dosahují zanedbatelných hodnot.

Suspendované částice frakce PM10

Měřená maximální denní imisní koncentrace PM10 na stanici CTAB je 151,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 36MV (36. nejvyšší naměřená hodnota) je 53,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, zatímco imisní limit je 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na základě těchto údajů lze říci, že podle imisního monitoringu ČHMÚ jsou v zájmovém území překračovány imisní limity pro maximální denní imisní koncentrace PM10.

Měřená průměrná roční koncentrace PM10 na stanici TOZR je 30,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, zatímco imisní limit je 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na základě těchto údajů lze říci, že podle imisního monitoringu ČHMÚ nejsou v zájmovém území překračovány imisní limity pro průměrné roční imisní koncentrace PM10.

Tabulka č. 27. - Vypočtené doplňkové imisní koncentrace PM10

Označení ref. bodu	Maximální denní koncentrace		Průměrné roční koncentrace	
	Varianta A	Varianta B	Varianta A	Varianta B
	mg/m^3	mg/m^3	mg/m^3	mg/m^3
IRB 1	0,773	0,802	0,0426	0,0423
IRB 2	0,464	0,489	0,0157	0,0138
IRB 3	0,511	0,535	0,0135	0,0120
IRB 4	0,577	0,594	0,0119	0,0109
IRB 5	0,558	0,576	0,0111	0,0103
IRB 6	0,621	0,643	0,0129	0,0124
IRB 7	0,686	0,699	0,0143	0,0138
IRB 8	0,773	0,796	0,0170	0,0165
IRB 9	0,834	0,848	0,0215	0,0210
IRB 10	0,391	0,416	0,0133	0,0119
IRB 11	0,472	0,483	0,0131	0,0117
IRB 12	0,538	0,532	0,0131	0,0120
IRB 13	0,562	0,527	0,0122	0,0111
Imisní pozadí	53,5 ¹⁵		30,8	

¹⁴ 19. nejvyšší měřená hodnota (19MV) převzatá z imisního monitoringu

¹⁵ 36. nejvyšší měřená hodnota (36MV) převzatá z imisního monitoringu ČHMÚ



Imisní limit	50	40
--------------	----	----

Při hodnocení imisní zátěže suspendovanými částicemi frakce PM10 lze konstatovat, že vliv záměru nebude významný. Postižitelné navýšení imisních koncentrací můžeme pozorovat pouze u maximálních denních hodnot, kde může dojít k nárůstu imisního pozadí v nejvíce postižených referenčních bodech maximálně o 1,6 % oproti stávajícím hodnotám. V ročních koncentracích je stavba ještě méně významná, podíly na imisním pozadí dosahují zanedbatelných hodnot.

Benzen

Podle imisního monitoringu ČHMÚ nejsou v posuzované lokalitě překračovány roční imisní limity pro koncentrace benzenu. Průměrné roční měřené hodnoty imisního pozadí na stanici CTAB jsou v úrovni 30% imisního limitu pro roční koncentrace.

Tabulka č. 28. - Vypočtené roční doplňkové imisní koncentrace benzenu

Označení ref. bodu	Benzen	
	Varianta A	Varianta B
	mg/m ³	mg/m ³
IRB 1	0,00208	0,00196
IRB 2	0,00232	0,00151
IRB 3	0,00167	0,00104
IRB 4	0,00131	0,00089
IRB 5	0,00114	0,00080
IRB 6	0,00155	0,00132
IRB 7	0,00139	0,00113
IRB 8	0,00147	0,00123
IRB 9	0,00147	0,00126
IRB 10	0,00154	0,00095
IRB 11	0,00156	0,00094
IRB 12	0,00155	0,00106
IRB 13	0,00134	0,00090
Imisní pozadí	1,5	
Imisní limit	5	

Při hodnocení imisní zátěže benzenem lze konstatovat, že provoz záměru nebude významný. Změny, které realizace záměru vyvolá, budou reálně nepostižitelné, prakticky zanedbatelné.

Benzo(a)pyren

Na stanici CTAB ani na jiné blízké vhodné monitorovací stanici v zájmové lokalitě nebo v jejím okolí se neprovádí měření a vyhodnocování imisních koncentrací benzo(a)pyrenu. Jedinou vztažnou absolutní hodnotou, se kterou lze vypočtené doplňkové imisní koncentrace benzo(a)pyrenu srovnávat, je hodnota cílového imisního limitu (1 ng/m³).

Tabulka č. 29. - Vypočtené doplňkové imisní koncentrace benzo(a)pyrenu

Označení ref. bodu	Benzo(a)pyren	
	Varianta A	Varianta B
	ng/m ³	ng/m ³
IRB 1	0,0000415	0,0000407
IRB 2	0,0000216	0,0000163
IRB 3	0,0000170	0,0000129
IRB 4	0,0000144	0,0000116
IRB 5	0,0000131	0,0000109
IRB 6	0,0000165	0,0000149
IRB 7	0,0000167	0,0000149
IRB 8	0,0000190	0,0000174
IRB 9	0,0000224	0,0000210
IRB 10	0,0000166	0,0000126
IRB 11	0,0000166	0,0000125
IRB 12	0,0000166	0,0000134
IRB 13	0,0000150	0,0000121
Imisní pozadí	neměřeno	
Imisní limit	1	

Z celkového pohledu hodnocení imisní zátěže benzo(a)pyrenem a vlivu revitalizace nádražního uzlu v Táboře na kvalitu ovzduší v lokalitě je možné konstatovat, že záměr nebude významný pro imisní zátěž benzo(a)pyrenem. Změny, které tato stavba vyvolá, budou reálně nepostižitelné, prakticky zanedbatelné.

Shrnutí

Na základě porovnání hodnot vypočtených doplňkových imisních koncentrací s imisními limity lze předpokládat, že doplňková imisní zátěž trvale obydlených oblastí posuzované lokality vyvolaná vlivem provozu posuzovaného záměru není příliš významná a nezpůsobí překročení imisních limitů.

Z pohledu PM10 jsou imisní limity pro denní koncentrace překročeny již v současné době, ale příspěvek nového zdroje bude minimální, prakticky zanedbatelný. Pro roční koncentrace je zdroj nevýznamný a nezpůsobí překročení imisních limitů pro PM10.

Překročení cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren není možné jednoznačně a exaktně posoudit, protože nejsou údaje o stávajícím imisním pozadí z pohledu této látky. Vypočtené hodnoty doplňkových imisních koncentrací benzo(a)pyrenu ovšem dosahují zanedbatelných hodnot.

Při vyhodnocení variant A a B je výsledek prakticky „nerozhodný“, protože v některých referenčních bodech v obydlených domech vychází nižší doplňková imisní zátěž při realizaci otevřeného parkovacího domu, v jiných bodech zase při realizaci uzavřeného parkovacího domu. To vše při hodnocení denních koncentrací. Z pohledu ročních koncentrací se pak jeví jako vhodnější realizace uzavřeného parkovacího domu s odtahy odvětrání nad střechu objektu. Ovšem stále platí, že veškeré hodnoty vypočtených doplňkových imisních koncentrací jsou natolik nízké, že v praxi nebudou zřejmě vůbec pozorovatelné.

Při pohledu na koncentrační izolinie a srovnání variant A a B je možné si povšimnout, jaký vliv má provedení parkovacího domu na rozložení koncentračních polí doplňkových imisních koncentrací. Zatímco při realizaci otevřeného parkovacího domu se nacházejí maxima vypočtených doplňkových imisních koncentrací v blízkosti tohoto domu, v případě realizace odtahu nad střechu a uzavření parkovacího domu pak převládá vliv liniových zdrojů na volných komunikacích, protože výfuk emisí z parkovacího domu do vyšších hladin umožní jejich rozptýlení po větší ploše a tím způsobí to, že v těsné blízkosti parkovacího domu je vliv parkovacího domu prakticky nulový.

Vliv na ovzduší lze hodnotit jako mírně negativní až nevýznamný, lokálního dosahu. Vlivy na klima budou nulové.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

V rámci oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí byla zpracována hluková studie předmětného záměru (Suk, 2009), která je uvedena v příloze oznámení. Výpočet ekvivalentních hladin hluku, jehož zdrojem bude výstavba a provoz objektu, byl proveden pro rok 2015 pro následující stavy:

1. stav bez realizace
2. stav v období výstavby
3. stav s provozem objektu

Pro hluk z výstavby a provozu byla ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovena, dle § 11, odst. 4 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., pro osm nejhluchnějších hodin v denní době a nejhluchnější hodinu v době noční. Pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích pro celou denní a noční dobu. Výpočet hladin hluku ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru staveb byl proveden pomocí programového vybavení HLUK+, verze 8.1 s implementovanou novelou metodiky výpočtu dopravního hluku. Modelování situace bylo provedeno na digitálním modelu terénu.

Ekvivalentní hladiny hluku budou vypočteny pro venkovní chráněný prostor definovaný v souladu s § 30, odst. 3) zákona č. 258/2000 Sb. Všechny budovy, na kterých jsou situovány výpočtové body jsou v katastru nemovitostí vedeny jako stavby pro bydlení.

- Výpočtový bod č. 1 - dům č.p. 1894 na ul. Jeronýmova, 2 m před jižní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 2 - dům č.p. 1755 na ul. Jeronýmova, 2 m před jižní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 3 - dům č.p. 2077 na ul. Šafaříkova, 2 m před východní fasádou, 3 m, 6 m a 9 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 4 - dům č.p. 531 na ul. Šafaříkova, 2 m před východní fasádou, 3 m, 6 m a 9 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 5 - dům č.p. 1207 na ul. Budovcova, 2 m před západní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu
- Výpočtový bod č. 6 - dům č.p. 1401 na ul. Vodňanského, 2 m před západní fasádou, 3 m a 6 m nad úrovní terénu

Výpočtové body jsou vyznačeny v mapkách v textu hlukové studie a na situaci zájmového území v příloze č. 3.

Hluk z provozu na pozemních komunikacích

Tabulka č. 30. - Ekvivalentní hladiny dopravního hluku

Výp. bod č.	Výška [m]	L _{Aeq,T} [dB]	L _{Aeq,T} [dB]	L _{Aeq,T} [dB]
		bez realizace	výstavba	s realizací
denní doba				
1	3,0	57,8	58,0	63,0
1	6,0	58,0	58,3	63,2
2	3,0	62,4	60,8	65,3
2	6,0	62,9	61,1	65,6
3	3,0	65,5	60,9	66,9
3	6,0	65,7	61,1	67,0
3	9,0	65,4	60,9	66,8
4	3,0	66,3	65,4	66,6
4	6,0	66,4	65,5	66,7
4	9,0	66,2	65,3	66,4
5	3,0	57,3	57,3	60,3
5	6,0	57,5	57,5	60,4
6	3,0	59,2	59,2	61,2
6	6,0	59,0	59,0	61,0
noční doba				
1	3,0	48,6	-	54,2
1	6,0	48,8	-	54,4
2	3,0	51,9	-	56,7
2	6,0	52,2	-	57,0
3	3,0	52,4	-	58,7
3	6,0	52,6	-	58,8
3	9,0	52,3	-	58,6
4	3,0	54,3	-	57,9
4	6,0	54,4	-	58,0
4	9,0	54,2	-	57,7
5	3,0	47,9	-	50,2
5	6,0	48,0	-	50,3
6	3,0	49,5	-	50,4
6	6,0	49,3	-	50,3

Hluk ze stacionárních zdrojů

Současný stav 2008

Za stacionární zdroj hluku v současné době byl považován hluk z provozu na autobusovém nádraží. Komunikace v tomto prostoru nejsou komunikacemi veřejnými, jedná se o účelové komunikace.

Tabulka č. 31. - Ekvivalentní hladiny hluku ze stacionárních zdrojů, bez realizace

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] denní doba ¹⁶	$L_{Aeq,T}$ [dB] noční doba ¹⁷
1	3,0	52,2	44,2
1	6,0	52,3	45,3
2	3,0	51,8	43,7
2	6,0	53,0	45,0
3	3,0	55,2	47,1
3	6,0	55,8	47,8
3	9,0	56,1	48,1
4	3,0	41,8	33,8
4	6,0	43,2	35,2
4	9,0	44,1	36,1
5	3,0	28,1	21,5
5	6,0	29,5	22,6
6	3,0	53,8	28,0
6	6,0	37,3	29,5

Období výstavby

V období výstavby bude hlavním zdrojem hluku hluk ze stavebních činností, provozu stavebních mechanismů a dopravy vyvolané stavbou. Stavební činnosti budou prováděny pouze v denní době. Z tohoto důvodu nebyl proveden výpočet pro dobu noční.

Tabulka č. 32. - Ekvivalentní hladiny hluku – období výstavby

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] doprava ¹⁸	$L_{Aeq,T}$ [dB] stac. zdroje	$L_{Aeq,T}$ [dB] celkem
1	3,0	50,7	64,1	64,3
1	6,0	51,7	64,1	64,3
2	3,0	52,9	63,3	63,7
2	6,0	53,5	63,3	63,7
3	3,0	51,5	63,4	63,6
3	6,0	52,8	63,3	63,7
3	9,0	53,5	63,3	63,8
4	3,0	49,6	61,3	61,6
4	6,0	50,4	61,3	61,7
4	9,0	50,7	61,3	61,8
5	3,0	27,0	52,9	52,9
5	6,0	28,5	52,9	52,9
6	3,0	35,5	57,7	57,8
6	6,0	37,0	58,3	58,3

Provoz hodnoceného záměru¹⁶ doprava mimo veřejné komunikace¹⁷ doprava mimo veřejné komunikace¹⁸ doprava mimo veřejné komunikace

Za hluk ze stacionárních zdrojů byl v tomto případě považován hluk z provozu vzduchotechnických zařízení objektu včetně automobilového provozu mimo veřejné komunikace (vjezdy do parkovacích objektů a vjezdy a výjezdy z autobusového nádraží). Pro noční dobu se předpokládá pouze omezený provoz VZT jednotek k provětrání prostorů, jednotky chlazení budou mimo provoz, odjezdy posledních zaměstnanců z parkoviště (10% kapacity) a provoz na stanovištích autobusového nádraží.

Tabulka č. 33. - Ekvivalentní hladiny hluku ze stacionárních zdrojů, s realizací záměru

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB] doprava ¹⁹	$L_{Aeq,T}$ [dB] stac. zdroje	$L_{Aeq,T}$ [dB] celkem
denní doba				
1	3,0	22,1	36,7	36,8
1	6,0	22,2	36,4	36,5
2	3,0	21,6	34,4	34,7
2	6,0	22,1	34,4	34,7
3	3,0	54,1	27,5	54,1
3	6,0	54,5	20,9	54,5
3	9,0	54,6	21,0	54,6
4	3,0	41,0	18,5	41,0
4	6,0	42,0	18,7	42,0
4	9,0	42,5	18,7	42,5
5	3,0	18,0	13,0	19,2
5	6,0	18,1	13,0	19,3
6	3,0	18,5	33,8	34,0
6	6,0	18,6	33,8	34,0
noční doba				
1	3,0	20,1	36,7	36,8
1	6,0	20,2	36,4	36,5
2	3,0	19,4	34,4	34,6
2	6,0	49,8	34,4	34,5
3	3,0	50,3	27,5	49,8
3	6,0	50,4	20,9	50,3
3	9,0	36,8	21,0	50,4
4	3,0	37,8	18,5	36,9
4	6,0	38,3	18,7	37,9
4	9,0	18,8	18,7	38,3
5	3,0	18,0	13,0	19,2
5	6,0	18,0	13,0	19,3
6	3,0	18,4	33,8	34,0
6	6,0	18,4	33,8	33,9

¹⁹ doprava mimo veřejné komunikace

Návrh opatření

Z výsledků uvedených v předchozí tabulce vyplývá, že provozem na novém autobusovém nádraží bude i nadále překročen hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v denní i v noční době. Překročení nastane u objektů k bydlení na ul. Šafaříkova, naproti vjezdu do nádraží. Řešení problému je možné přesunutím vjezdu z ul. Šafaříkova na jižní stranu z Husova náměstí, příp. na východní stranu. Výpočty pro navržené opatření jsou uvedeny níže.

Tabulka č. 34. - Ekvivalentní hladiny hluku ze stacionárních zdrojů, s realizací opatření

Výp. bod č.	Výška [m]	L _{Aeq,T} [dB]	L _{Aeq,T} [dB]	L _{Aeq,T} [dB]
		doprava ²⁰	stac. zdroje	celkem
denní doba				
1	3,0	22,2	36,7	36,8
1	6,0	22,3	36,4	36,5
2	3,0	21,1	34,4	34,6
2	6,0	21,1	34,4	34,6
3	3,0	20,7	27,5	28,4
3	6,0	20,7	20,9	23,8
3	9,0	20,7	21,0	23,9
4	3,0	41,4	18,5	41,4
4	6,0	42,8	18,7	42,8
4	9,0	43,7	18,8	43,7
5	3,0	18,0	13,0	19,2
5	6,0	18,0	13,0	19,2
6	3,0	18,4	33,8	34,0
6	6,0	18,5	33,8	34,0
noční doba				
1	3,0	20,2	36,5	36,6
1	6,0	20,4	36,2	36,3
2	3,0	19,2	34,4	34,5
2	6,0	19,2	34,4	34,5
3	3,0	18,8	27,9	28,4
3	6,0	18,8	22,4	23,9
3	9,0	18,8	22,3	23,9
4	3,0	37,6	18,9	37,7
4	6,0	39,0	19,0	39,0
4	9,0	39,9	19,0	39,9
5	3,0	18,0	12,9	19,1
5	6,0	18,0	13,0	19,1
6	3,0	18,3	33,6	33,7
6	6,0	18,4	33,6	33,7

²⁰ doprava mimo veřejné komunikace

Tabulka č. 35. - Dopravní hluk, s realizací opatření

Výp. bod č.	Výška [m]	$L_{Aeq,T}$ [dB]	$L_{Aeq,T}$ [dB]	$L_{Aeq,T}$ [dB]
		bez realizace záměru	po realizaci záměru (bez opatření)	s opatřeními (přemístění vjezdu)
		denní doba		
2	3,0	62,4	65,3	64,5
2	6,0	62,9	65,6	64,6
3	3,0	65,5	66,9	59,5
3	6,0	65,7	67,0	59,6
3	9,0	65,4	66,8	59,4
4	3,0	66,3	66,6	62,5
4	6,0	62,4	66,7	62,6
4	9,0	66,2	66,4	62,4

V případě, že by nebylo z technických důvodů možné provést změnu vjezdu do autobusového nádraží (tzn. navržený vjezd z ulice Šafaříkovy nahradit vjezdem z Husova náměstí, příp. z východu od plánovaného parkovacího domu), bylo by nutné přistoupit k realizaci opatření na fasádách obytných domů na ulici Šafaříkově. Jednalo by se o výměnu všech oken obytných místností ve všech podlažích za okna se vzduchovou neprůzvučností min. 40 dB, což odpovídá třídě zvukové izolace TZI 3.

Celkové zhodnocení

Dle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 11, odst. 4, se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo dle přílohy č. 3.

- ◆ korekce +15 dB stavební činnosti, 7.00 - 21.00 hod
- +10 dB stavební činnosti, 6.00 – 7.00 a 21.00 – 22.00 hod
- +5 dB provoz na pozemních komunikacích
- 10 dB noční doba

Na základě výsledků uvedených v tabulkách výše lze konstatovat, že:

- ◆ *Za současného stavu*
 - a) dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro dopravní hluk v denní i v noční době, a to v okolí všech výpočtových bodů;
 - b) v okolí výpočtových bodů č. 1, 2 a 3 dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době;
 - c) v okolí výpočtových bodů č. 1, 2 a 3 dochází k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v nejhluchnější hodině v noční době.

◆ *V období výstavby*

- a) nedojde k významné změně ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dopravní hluk, v denní době, hygienický limit bude i nadále překročen;
- b) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku, korigované na provádění povolených staveb (pro hluk ze stacionárních zdrojů) v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době.

Toto hodnocení platí za splnění následujících podmínek:

- stavební práce nebudou prováděny v noční době
- hlučné stavební práce a práce spojené s provozem těžké stavební techniky budou prováděny pouze v době od 7.00 hod do 21.00 hod.

◆ *V období provozu*

- a) zůstane překročen hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro dopravní hluk v denní i v noční době;
- b) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v osmi nejhluchnějších hodinách v denní době;
- c) nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk ze stacionárních zdrojů v nejhluchnější hodině v noční době.

Toto hodnocení platí za splnění následujících podmínek:

- hluk emitovaný vzduchotechnickými zařízeními nesmí vykazovat tónové složky
- akustický výkon každé ze čtyř VZT jednotek nesmí přesáhnout hodnotu $L_{WA} = 80$ dB
- provoz administrativního centra bude pouze v denní době
- vjezd autobusů do prostoru nádraží nebude realizován z ul. Šafaříkova a Jeronýmova

Vlivy na hlukovou situaci lze hodnotit negativně v případě, že by po realizaci záměru došlo k navýšení stávajících hladin hluku. Naopak, pokud budou realizována navržená protihluková opatření, a hluková hladina u stávajících obytných objektů se sníží, bude vliv záměru pozitivní.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Během výstavby

Vlivy záměru na povrchové vody se během výstavby záměru nepředpokládají. Řeka Lužnice, Košínský potok i rybník Jordán se nacházejí v dostatečné vzdálenosti, takže přímé ovlivnění není reálné.

Dle tří archivních průzkumných vrtů provedených nejbližší lokality byla hladina podzemní vody ověřena pouze v jediném vrtu (vrt poblíž křižovatky ul. Nerudova a Jeronýmova), kde byla ustálená vodní hladina v hloubce 6,20 m pod terénem. Vzhledem k tomu, že se u stavby předpokládá hloubka podzemního podlaží 3,5 m pod terénem, nebude hladina podzemní vody stavbou dotčena.

Výskyt podzemní vody bude přesněji ověřen provedením inženýrsko-geologického průzkumu přímo v dotčené lokalitě. Tento průzkum bude proveden v rámci následných přípravných prací.

Během provozu

Během provozu bude vliv na podzemní a povrchovou vodu při dodržení běžných provozních podmínek vyloučen (k ovlivnění podzemních vod by mohlo teoreticky dojít pouze při havarijním stavu). Téměř veškeré plochy budou zpevněny a vody z jejich povrchu budou likvidovány předepsanými způsoby.

Dešťové i splaškové odpadní vody budou odvedeny jednotnou kanalizací. Vzhledem ke stavu kanalizační sítě v území bude součástí budování přípojek provedena (na základě ověření skutečného stavu kanalizace) částečná či úplná rekonstrukce. Odvedení odpadních vod z nových objektů bude realizováno novými přípojkami. Pro parkovací a zpevněné plochy se předpokládá vybavení kanalizační sítě odlučovací ropných látek.

V současném stupni projektové přípravy není zcela rozhodnuto, zda součástí záměru bude zařízení pro zasakování srážkových vod. Vliv zasakování lze hodnotit jako pozitivní ve srovnání se současným stavem, kdy je veškerá voda odváděna kanalizací mimo lokalitu. Došlo by k doplňování zvodně v kolektoru podzemních vod. O způsobu nakládání s dešťovou vodou bude možné rozhodnout až na základě podrobnějších údajů o plánovaném objektu a o hydrogeologických poměrech zájmového území.

Negativní vlivy na povrchovou ani podzemní vodu se v případě běžného provozu nepředpokládají.

D.I.5. Vlivy na půdu

Vlivy na půdu se vzhledem k současnému stavu lokality a jejímu využití v minulosti nepředpokládají. Realizace stavby si nevyžádá zábor zemědělské půdy ani pozemků určených k plnění funkcí lesa. Veškeré dotčené pozemky jsou pokryty navážkami, převážná část ploch je zpevněná nebo zastavěná. Po realizaci záměru bude rozsah zpevněných ploch na lokalitě v obdobném rozsahu jako v současné době.

Záměr nebude mít vliv na půdu.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Během výstavby

Během výstavby bude zásah do horninového prostředí způsoben hloubením výkopů pro základové konstrukce, při kterém budou odstraňovány staré základy a podzemní konstrukce stávajících objektů. U stavby budovy autobusového nádraží bude navíc provedeno hloubení podzemního parkoviště osobních automobilů – výška podzemního podlaží bude 3,5 m. Při těžbě navážek doporučujeme, aby těžební materiál byl analyzován na parametry požadované pro zatřídění odpadů ukládaných na skládky a to zejména s ohledem na možné znečištění z provozu autobusového nádraží (úkapky paliv a maziv a jejich možné kontaminování geoprostředí puklinami ve zpevněné ploše nádraží).

Během provozu

Při provozu záměru nebude horninové prostředí ani přírodní zdroje ovlivněny.

Negativní vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje se neočekávají. V případě odstranění zjištěné kontaminace bude vliv na horninové prostředí pozitivní.

D.I.7. Vlivy na faunu a flóru a ekosystémy

Vzhledem ke stávajícímu využití území, množství zpevněných ploch a budov se zeleň v areálu vyskytuje pouze minimálně. Jedná se pouze o několik stromů:

- ◆ Jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum* Linné) 2x
- ◆ Platan javorolistý (*Platanus hispanica* Mill.) 1x²¹
- ◆ Bříza bělokorá (*Betula pendula*) 3x

Uvedené dřeviny budou v rámci realizace záměru odstraněny. V místě podél nájezdu na most přes železniční trať bude provedena náhradní výsadba dřevin (dle půdorysu záměru se bude jednat o 10 stromů nespécifikovaného druhu). Součástí záměru je navržené ozelenění střechy objektu autobusového nádraží a fasády parkovacího domu. Ve výhledu se uvažuje doplnit dřeviny na Husově náměstí (řada před budovou nádraží). V návrhu úpravy ul. Valdenské je obsaženo její provedení jako třídy ve středovém trávním pásem a ozeleněním střeďů dvou navržených okružních křižovatek.

Vliv na faunu bude nevýznamný až nulový – v lokalitě se vzhledem k jejímu zpevnění neočekává trvalý výskyt živočichů.

Vliv na faunu, flóru a ekosystémy lze v krátkodobém měřítku hodnotit jako nevýznamný – stávajících 6 stromů bude nahrazeno větším počtem nových dřevin a zelených ploch. V dlouhodobém měřítku bude vliv kladný.

D.I.8. Vlivy na charakter území (krajinný ráz)

Dle ustanovení § 12 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se krajinný ráz neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

I přes výše uvedené ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny je potřeba říci, že záměr leží na konci ochranného pásma městské památkové rezervace. V okolí záměru se nenachází nemovité kulturní památky, které by byly stavbou záměru přímo ovlivněny. Z hlediska charakteru lokality se jedná o území zcela antropogenně přeměněné – intravilán města Tábor.

²¹ určení druhu nemusí být správné s ohledem na rekognoskaci lokality v mimovegetačním období

Zájmová plocha je územním plánem vyčleněna pro ostatní dopravní zařízení a garáže – plocha zahrnuje i funkci autobusového nádraží (vyjádření o souladu s územním plánem je uvedeno v příloze 1a tohoto oznámení). Za hranicí dotčených ploch se severním směrem nachází obytná zástavba, západním směrem plochy občanské vybavenosti komerčního charakteru, jižním směrem plochy zeleně a východním směrem plochy železnice.

Z hlediska dominance záměru v dotčeném území se záměr stavbou, která mimo svůj původní účel má působit v oblasti dominantně, ozvláštňovat ji a zatraktivnit ji, což dle příložených vizualizací (příloha č. 5) návrh plní. Všechny stavby v ochranném pásmu městské památkové rezervace musí splňovat požadavky na technické řešení – např. výška budov aj.

Souhrnně lze říci, že realizací záměru dojde v lokalitě k nahrazení stávajícího v dnešní době již méně funkčního a architektonicky zastaralého autobusového nádraží objektem splňující aktuální požadavky současné doby. Vzhledem k návaznosti stavby na realizovanou rekonstrukci mostu přes železniční trať a úpravu komunikací v území dojde dále ke zlepšení dopravní obslužnosti území.

Celkově lze vliv na charakter (ráz) území hodnotit jako pozitivní.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Vliv na hmotný majetek

Před zahájením stavebních prací na výstavbě autobusového nádraží a parkovacího domu bude provedena demolice stávajících zpevněných plocha a objektů v území. Jedná se především o stávající budovu autobusového nádraží, nástupiště, jejich zastřešení, kruhový objekt herny, restaurace QuickBurger, veškeré zpevněné plochy a dále objekty ČD (cca 5 budov, parkoviště a zpevněné plochy) za ulicí Valdenskou směrem k železniční trati, kde je plánován parkovací dům.

Kromě uvedených nadzemních staveb se v zájmovém území nachází vedení inženýrských sítí, které zajišťují napojení objektů na energie, vodovod a kanalizaci. Tyto inženýrské sítě budou v souvislosti s realizací záměru rovněž demontovány, přeloženy a budou zrušena některá napojení a zřízena nová.

Demolice budou prováděny v prvních měsících stavby. Celková realizace záměru se odhaduje na 15 měsíců, tzn. doba trvání demoličních prací se odhaduje na 4 měsíce.

Z hlediska nové výstavby bude zastavěnost území v obdobné míře jako v současné době. V celkovém pohledu dojde k realizaci mnohem hodnotnějších objektů než jsou současné.

Vliv na kulturní památky, archeologické lokality a území historicky cenná

Objekty revitalizace nádražního uzlu jsou umístěny v oblasti, kde se nachází ochranné pásmo městské památkové rezervace v Táboře. Hranici ochranného pásma tvoří osa železničního koridoru východně od posuzovaného záměru. Dle návrhu regulativů funkčního a prostorového využití ploch je pro navrhovaný záměr podstatné z urbanistických podmínek:

- ◆ hlavní a přípustné využití bude v návrhu nového ÚP změněno tak, aby byl požadavek na multifunkčnost objektu realizovatelný z hlediska platné ÚPD. Možné bude využití pro komerční plochy, kanceláře, služby, veřejné stravování. (Pozn.: dle platného územního plánu patří území současného autobusového nádraží do ploch: „ostatní dopravní zařízení, garáže“, „specifická vybavenost“, „železnice, železniční vlečky“);
- ◆ maximální počet podlaží není stanoven, objekt by neměl převyšovat stávající objekty zejména v Šafaříkově ulici;
- ◆ koeficient max.zastavění není stanoven, min.zastoupení zeleně není stanoveno;
- ◆ respektování stavební, resp.uliční čáry z Husova náměstí, ulice Šafaříkovy a Jeronýmovy je žádoucí;
- ◆ umístění občanské vybavenosti a podnikatelských zařízení nerušivých možné, předpoklad charakteru pěších zón v obchodních ulicích, zastoupení bydlení (byt správce např.) je možné;
- ◆ nutno vyřešit dostatek parkovacích míst.

Stavební podmínky:

- ◆ respektování výšky římsy navazujících domů;
- ◆ tvar střechy nspecifikován;
- ◆ výstavba nových objektů, příp. rekonstrukci stávajících objektů nutno konzultovat s orgány památkové péče, komplex nádražního uzlu je s výjimkou severní strany vlakového nádraží v ochranném pásmu městské památkové rezervace.

Provozní podmínky:

- ◆ dispoziční řešení by mělo umožňovat plynulý a pokud možno bezkolizní provoz pasažérů mezi halou terminálu autobusového nádraží, nástupišti městské hromadné dopravy, hlavním vstupem vlakového nádraží a hlavními pěšími tahy ve směru od centra města;
- ◆ plochy a objekty na nich, kde má přístup veřejnost, musí odpovídat požadavkům právních předpisů o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dále vybráno z Konceptu územního plánu Tábor (02/2008):

- ◆ Vytipování ploch se stávajícím způsobem využití, které budou prověřeny územní studií: Prostor u nádraží včetně parkování, prostor autobusového nádraží, podchod do Blanického předměstí).
- ◆ Základem identity Tábora, jeho siluety a atmosféry je topografie a krajinný reliéf, které musí být chráněny před negativními vlivy a zásahy.
- ◆ Při dalším rozvoji sídelní struktury a využití území, terénních úpravách a situování staveb je nezbytné respektovat všechny limity památkové ochrany i dosah vizuálního kontaktu s historickým jádrem města. Zástavba musí být řešena tak, že nebudou narušeny pohledy na tyto dominanty.

V Návrhu koncepce dopravní infrastruktury, Konceptu ÚPD, jsou plochy pro dopravu a bezprostřední okolí řešeny:

- ◆ Jako veřejně prospěšná stavba D 23 je podchod pro pěší pod nástupišti vlakového nádraží.
- ◆ Jako veřejně prospěšná stavba D 22 most nad nádražím ČD Valdenská/Jeronýmova – Budovcova/Vodňanského (v parametrech vydaného územního rozhodnutí) .

- ♦ Jako veřejně prospěšná stavba D 50 železniční trať 220 (Praha – České Budějovice) – záměr, dopravní návrh respektuje územní nároky resortu dopravy - výstavba IV. železničního koridoru v rozsahu územního rozhodnutí (respektive dokumentace pro územní rozhodnutí).
- ♦ Jako veřejně prospěšná stavba D 34 cyklostezka U Bechyňské dráhy – Štítného – krále Jiřího vč.lávky přes Budějovickou ulici a podjezdem (podchodem) pod železniční trať.

Vzhledem k tomu, že město Tábor je městem s dlouhou historií, nelze zcela vyloučit výskyt archeologických památek. Výskyt archeologicky cenných nálezů je do značné míry omezen tím, že v lokalitě probíhala v minulosti stavební činnost a celé dotčené území je zcela přeměněno – při hloubení základů stávajících objektů byl odstraněn původní kryt a nahrazen navážkami (dle archivních vrtů až do hloubky cca 1 m). Opatření pro předcházení negativním vlivům na archeologické památky je uvedeno v kap. D.IV. oznámení.

Realizací záměru nedojde k dotčení žádných památkově chráněných objektů, neboť se v místě provádění stavebních prací takové objekty nenacházejí.

Vlivy na hmotný majetek lze celkově hodnotit jako pozitivní (dojde k náhradě starých zastaralých objektů novými). Negativní vliv na kulturní památky se nepředpokládá. Vlivy na archeologická naleziště budou záviset na jejich výskytu.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Provedeným posouzením bylo zjištěno, že záměr nebude mít významný negativní vliv na žádnou složku životního prostředí v zájmové lokalitě a jejím okolí. Za významný negativní vliv je považován takový vliv, který by i po aplikaci zmírňujících opatření znamenal nedodržování zákonných požadavků a tedy vylučoval realizaci záměru.

Po zahájení provozu autobusového nádraží a parkovacího domu dojde k navýšení emisí výfukových plynů a hluku způsobeného osobní dopravou, která není v současné době v ploše provozována. Rozsah autobusové dopravy zůstane ve stejném rozsahu jako v současné době – rozdíl bude pouze v tom, že vzhledem k prováděné rekonstrukci mostu přes železniční trať se předpokládá, že jedna až dvě autobusové linky městské hromadné dopravy budou přejíždět přes tento most. Uvedený vliv bude mít dlouhodobý charakter a lokální dosah. Vliv na ovzduší je dle zpracované rozptylové studie málo významný a prakticky zanedbatelný (neměřitelný) a nezpůsobí překročení imisních limitů.

Z hlediska hlukové situace dojde oproti současnému stavu k mnoha změnám, a to jak v hladině akustického tlaku, tak v lokalizaci a šíření hluku. Při realizaci záměru včetně organizace dopravy navržené ve studii proveditelnosti, dojde k navýšení hlukové hladiny u nejbližší obytné zástavby, přičemž hygienické limity pro hluk jsou překračovány již v současné době. Pokud však budou aplikována navržená opatření (viz hlukovou studii, nebo kapitolu D.I.3.), dojde naopak ke zlepšení současného stavu. Negativní vlivy na veřejné zdraví se tedy neočekávají.

Z hlediska dalších vlivů záměru na životní prostředí lze jako negativní účinky hodnotit vliv na oslunění a denní osvětlení zástavby na ul. Jeronýmově (stav na ul. Šafaříkově bude po realizaci záměru stejný jako v současné době). Velikost a významnosti tohoto vlivu byla specifikována ve studii oslunění a denního osvětlení (Polanecká, Stárka, 4/2009), která je

uvedena v příloze č. 8 oznámení. Ze závěrů studie vyplývá, že realizací záměru v posuzovaném rozsahu dojde na ul. Jeronýmově ke stavu, který nespĺňuje požadavky normy ČSN 73 4301. Stav na ul. Šafařkově bude nezměněn. Pro stav, který by vyhovoval uvedené normě, jsou navržena opatření (viz kapitolu D.Iv nebo zmíněnou studii). V krátkodobém horizontu lze jako mírně negativní považovat i vlivy na floru, neboť součástí realizace záměru bude kácení několika vzrostlých stromů. V dlouhodobějším časovém horizontu však dojde ke zlepšení stávající situace, neboť za kácené stromy bude provedena nová výsadba ve větším rozsahu a budou ozeleněny plochy, které jsou dnes zcela bez zeleně.

Jako pozitivní byly vyhodnoceny sociální a ekonomické vlivy, dále vlivy na ráz (charakter) území a na hmotný majetek.

Ostatní vlivy záměru (tzn. vlivy na podzemní a povrchové vody, klima, půdu, živočichy) byly vyhodnoceny jako nulové, nebo nevýznamné.

D.III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice se nepředpokládají.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Na základě provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí jsou navržena následující opatření pro přípravu, výstavbu a provoz nových objektů. Stavba je řešena jako trvalá, proto opatření pro fázi likvidace záměru nejsou uváděna. Dále nejsou uvedeny podmínky vycházející z platné legislativy v oblasti životního prostředí, neboť zákonné požadavky je nutno dodržovat vždy.

Pro období přípravy záměru jsou navíc formulována opatření, která podpoří pozitivní vlivy záměru.

Opatření pro přípravu záměru

- ◆ V projektové dokumentaci bude upřesněno technické a technologické řešení záměru zejména v oblasti stávajících neurčitostí (směrovost dopravy, uzavření severní fasády objektu autobusového nádraží, možnost zasakování čistých srážkových vod a další). Zejména je nutné posoudit technické a dopravně-organizační řešení navržené v hlukové studii (Suk, 04/2009), tzn. že autobusy nebudou vjíždět do prostoru nádraží z ulice Šafařkovy. V případě, že by nebylo z technických důvodů možné provést změnu vjezdu do autobusového nádraží, bylo by nutné přistoupit k realizaci opatření na fasádách obytných domů na ulici Šafařkově. Jednalo by se o výměnu všech oken obytných místností ve všech podlažích za okna se vzduchovou neprůzvučností min. 40 dB, což odpovídá třídě zvukové izolace TZI 3.
- ◆ Počty navržených parkovacích stání je nutno v rámci následné projektové dokumentace doložit výpočty dle normy ČSN 73 6110.

- ◆ Návrh nových objektů je nutno konzultovat s orgány památkové péče – vzhledem k umístění záměru do ochranného pásma městské památkové rezervace.
- ◆ Vhodným technickým řešením nového objektu autobusového nádraží je nutno zajistit, aby se hluk a vibrace způsobené pojezdy autobusů nepřenášely na nově vybudované administrativní prostory.
- ◆ Při zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení musí být zohledněny požadavky z hlediska ochrany obyvatelstva před hlukem, tzn. mj. že hluk emitovaný vzduchotechnickými (VZT) zařízeními objektu nesmí vykazovat tónové složky. Akustický výkon VZT jednotek nesmí přesáhnout hodnotu $L_{WA} = 80$ dB.
- ◆ Veškeré volné plochy v revitalizovaném území je žádoucí upravit jako parkovou zeleň. V dalších stupních projektové dokumentace budou navržené sadové úpravy specifikovány. Pro výsadbu dřevin severně od parkovacího domu a na Husově náměstí doporučujeme použít vzrostlé stromy.
- ◆ Parkovací objekt je ve studii proveditelnosti navržen s opláštěním síťovinou, případně s popínavou zelení. Vzhledem k tomu, že jak z hlediska hluku, tak z hlediska kvality ovzduší, je tato varianta vyhovující, doporučujeme, aby byla dále rozpracována v projektové dokumentaci. Nejen z hlediska celkové působení objektu je úprava stěn parkingu s využitím popínavé zeleně velmi vhodná a žádoucí. Rovněž je žádoucí realizovat ozelenění střechy nového objektu autobusového nádraží tak, jak je navrženo ve studii proveditelnosti.
- ◆ V rámci přípravy stavby bude proveden inženýrsko-geologický průzkum a radonový průzkum. Rovněž je nutné ověřit možnou kontaminaci geoprostředí (s ohledem na dosavadní využití lokality), tzn. odebrat vzorky zemin a podzemní vody pro provedení analýz na ověření obsahu kontaminantů, zejména ropných látek.
- ◆ Výstavbou nového objektu autobusového nádraží dojde ke zhoršení oslunění a denního osvětlení obytné zástavby na ul. Jeronýmově tak, že stav nebude vyhovovat normě ČSN 73 4301. Pro zhodnocení stavu byla zpracována studie (Polanecký, Stárka, 4/2009) v níž jsou navržena opatření, aby stav normě vyhovoval. Výsledky studie je nutno zapracovat do projektové dokumentace záměru.
- ◆ Při zpracování finálního architektonického návrhu a provozního režimu nového objektu je nutné zohlednit okolní obytnou zástavbu tak, aby míra světelného znečištění, definovaná dle § 2, písm. r) zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, byla v mezích definovaných tímto zákonem.
- ◆ Dle studie proveditelnosti se předpokládá využití obnovitelných zdrojů energie. S ohledem na umístění a charakter objektů přichází v úvahu tepelné čerpadlo, solární systémy a fotovoltaické panely. Doporučujeme tuto problematiku blíže rozpracovat v projektové dokumentaci.

Opatření pro období výstavby

- ◆ Zahájení stavebních prací je nutnost předem nahlásit místně příslušnému orgánu památkové péče. V případě, že budou během stavby nalezeny předměty archeologické povahy, musí být práce zastaveny a umožněno provedení záchranného archeologického průzkumu. Na základě jeho výsledků budou upřesněny požadavky na provádění dalších prací.
- ◆ Při provádění demolic je nezbytné kontrolovat výskyt možné kontaminace stavebních konstrukcí (zejména venkovních zpevněných ploch) a během hloubení základových jam sledovat případnou kontaminaci výkopových zemin. Kontrola bude prováděna jednak vizuálně, jednak formou odběru vzorků a jejich laboratorním rozbohem. V případě výskytu znečištěného materiálu je nutno s ním nakládat jako s nebezpečným odpadem.
- ◆ Speciální průzkum na obsah azbestu ve stavebních konstrukcích nebyl na stávajících objektech - určených ke zbourání - proveden, a proto nelze jeho přítomnost na lokalitě jednoznačně vyloučit. Azbest se může vyskytovat v těsnění a izolačních materiálech. Podle české legislativy musí odstranění materiálů obsahujících azbest provádět autorizovaná společnost a práce s azbestem musí být oznámena příslušné hygienické stanici. Kromě toho musí být přijata opatření na ochranu zdraví a bezpečnosti při práci. Možnou přítomnost materiálů s obsahem azbestu by měli vzít v úvahu dodavatelé provádějící na lokalitě demontážní a demoliční práce.
- ◆ Je vhodné zajistit přednostní využití nekontaminované stavební suti jako stavebního materiálu (např. podrtit na požadovanou frakci a použít na jiné stavbě) před jeho skládkováním.
- ◆ Při stavební činnosti je nutné dodržovat povolené hladiny hluku stanovené v nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (hygienický limit je 65 dB/A v době od 7 do 21 hodin). Noční provoz na staveništi bude vyloučen. Pro omezení nepříznivých vlivů hluku a vibrací na okolí je zhotovitel stavebních prací povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při demolicích nebudou používány trhaviny.
- ◆ Opatření k omezení vzniku druhotné prašnosti:
 - řádně čistit vozidla vyjíždějící ze staveniště, tak aby nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací,
 - případné znečištění komunikací podle potřeby odstraňovat,
 - sypké materiály dopravované nákladními vozidly zakrýt plachtou
 - v případě potřeby zkrápět nezpevněné komunikace na staveništi.
- ◆ V případě, že bude stavební mechanizace zůstat v lokalitě v mimopracovní době, budou pod části strojů, ze kterých by mohlo dojít k úkapům paliv či maziv, umístěny záchytné vany k zamezení kontaminace geoprostředí (zemina, podzemní vody) těmito látkami. V případě úniku technických kapalin ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel do půdy je nutné neprodleně vytěžit znečištěnou zeminu, odvézt na vodohospodářsky zabezpečenou plochu a podle rozboru odebraných vzorků s ní dále nakládat v souladu s právními předpisy.

Opatření pro období provozu

- ◆ Provoz administrativních ploch v objektu autobusového nádraží bude pouze v denní době.
- ◆ Pro nový areál bude zpracován provozní řád obsahující Plán opatření pro případ havárií - v souladu se zákonem o vodách.
- ◆ Osvětlení objektu směrem k obytné zástavbě bude provozováno tak, aby nedošlo k nadměrnému obtěžování okolních obyvatel (míra světelného znečištění musí být v mezích definovaných zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší).

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Informace o záměru (a od něj odvislý rozsah posouzení záměru) jsou adekvátní stupni jeho přípravy. Projekt revitalizace nádražního uzlu je v počátečních fázích, kdy po ukončené architektonické soutěži byla zpracována studie proveditelnosti, která hodnotila čtyři vítězné architektonické návrhy. Studie proveditelnosti navrhla další možnou variantu řešení záměru revitalizace nádražního uzlu, která byla následně zvolena jako finální a která je s tomto oznámení posouzena. Pro záměr tedy není v současné době zpracována projektová dokumentace ani ve stupni pro územní povolení.

Z hlediska doprovodných prací byla součástí oznámení EIA zpracována hluková a rozptylová studie a studie slunění a denního osvětlení. Během dalších prací však bude nutné zpracovat minimálně inženýrsko-geologický průzkum lokality, radonový průzkum, atd. Ve vyšším stupni přípravy projektu bude upřesněno stavební a technické řešení záměru (např. v současné době variantně řešená fasáda parkovacího domu).

Významné nedostatky znemožňující zpracování oznámení se při posuzování vlivů záměru nevyskytly. Získané informace, které měli zpracovatelé k dispozici, byly dostačující k posouzení všech vlivů záměru na životní prostředí.

ČÁST E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Hned v úvodu této kapitoly je potřebné zmínit, že primárně je záměr posuzován v jedné variantě, která byla oznamovatelem předložena k hodnocení. Jedná se o tzv. Variantu V. ve smyslu studie proveditelnosti (viz níže). Tato varianta byla v průběhu posuzování vlivů na životní prostředí doplněna o jiné způsoby řešení některých technických detailů.

V chronologickém vývoji byla nejprve vyhlášena architektonická soutěž, ze které vzešly čtyři varianty možného řešení lokality. Tyto varianty byly zhodnoceny v následně zpracované studii proveditelnosti. Posuzované varianty revitalizace nádražního uzlu byly ve studii proveditelnosti doplněny o pátou variantou (někdy označovanou jako X2, resp. V.). Tuto variantu V. lze chápat jako nový pohled na řešení celé lokality, které se neomezí pouze na blok stávajícího autobusového nádraží, ale pojme řešení v širších souvislostech. Zmiňovaná

pátá varianta revitalizace nádražního uzlu byla vybrána oznamovatelem jako finální a jediná určená k posouzení vlivů na životní prostředí. Níže jsou uvedeny základní parametry jednotlivých variant řešení revitalizace nádražního uzlu. Tabulky jsou převzaty ze studie proveditelnosti.

Tabulka č. 36. - Porovnání základních parametrů jednotlivých variant (převzato ze Studie proveditelnosti)

	Varianta I.	Varianta II.	Varianta III.a	Varianta III.b	Varianta IV.	Varianta V.
Ponechání stávající budovy AN s odbavovací halou	ano	ano	ano	ano	ano	ne
Vazba na vlakové nádraží	podchodem	v úrovni chodníku	v úrovni chodníku	v úrovni chodníku	v úrovni chodníku	v úrovni chodníku
Řešení ploch před vlakovým nádražím	ano	drobné úpravy	Ano	drobné úpravy	drobné úpravy	ano
Vznik nové výškové dominanty	ano	ne	ano	ano	ne	alternativně ano
Výměra komerčních ploch celkem (m ²), bez parkování a AN	15.595	500	20.050	20.050	500	16.080
Počet parkovacích míst návrhu celkem, před úpravou	286	405	135	249	210	-
Počet parkovacích míst celkem, návrh po úpravě	560	405	384	498	210	568
Z toho parkovacích míst pro vlastní potřebu, před úpravou	312	0	401	401	0	-
Z toho parkovacích míst pro vlastní potřebu, po úpravě	312	0	401	401	0	343
Z toho parkovacích míst pro veřejnost, před úpravou (resp.deficit)	-26	405	-266	-152	210	-
Z toho parkovacích míst pro veřejnost, po úpravě	248	405	-17 (bez úprav park. objektu)	97	210	225

Tabulka č. 37. - Porovnání parametrů jednotlivých variant z hlediska vlivu na životní prostředí (převzato ze Studie proveditelnosti)

	Varianta I.	Varianta II.	Varianta III.a	Varianta III.b	Varianta IV.	Varianta V.
Výchozí počet parkovacích míst podrobněji, celkem	PP 274 parkovacích míst + 12 krátkodobé u ČD – celkem 286	1. NP – 33, 2. NP – 183 + 3 PM pro tělesně postižené a 4. NP – 183 + 3 PM pro tělesně postižené, celkem 405	3a – parkovací dům – 135 míst pro automobily	3b – podzemní parkoviště – 249 míst	1. NP – 200 + 10 parkovacích míst u ČD, celkem 210 míst	PP – 343 parkovacích míst + 225 míst v parkovacím domě
Nárůst emisí vyvolanou dopravou a hluku	ano	ano	ano, nejvyšší počet park. míst	ano	ano	ano

Podzemní parkování – nižší imise, hluk	ano	spíše ne	spíše ne (p. dům)	ano	ne	ano
Vhodné situování vjezdu/výjezdu do garáží (a příjezdu na AN) – imise, hluk na zástavbu	ano	ne, kapacitní a bezp. riziko v/v.	ne – blízko křižovatky. Vjezd umístnit dále od zástavby.	ne, nevhodný jen příjezd na AN.	ne, kapacitní a bezp. riziko v/v.	ano
Světelné znečištění	asi ne	ano	asi ne	asi ne	ano	asi ne
Nové nebo obnovené plochy zeleně	Ano. Střecha zatravněná. Stromy.	Ano. Méně zeleně (travníky).	Ano, střecha. Stromy méně než III.b.	Ano, střecha, ochr. zeleň (stromy) více než III.a	Ano, plochy zeleně – nádraží ČD.	Ano, plochy před nádražím ČD a zatravněné střechy
Podpora udržitelné dopravy (cyklo)	ano	ano	ano	ano	Ano	ano
Podpora obnovitelných zdrojů energie a přírodních stavebních materiálů	Využití OZE lze zapracovat	Využití OZE lze zapracovat	Využití OZE lze zapracovat	Využití OZE lze zapracovat	Využití OZE lze zapracovat	Využití OZE se předpokládá
Vliv na OP památkové rezervace, dálkové pohledy	ano	ne	ano	ano	ne	ano

Pro zhodnocení vlivů na životní prostředí byla zadavatelem vybrána pouze finální „Varianta V.“ záměru, která byla zpracovateli oznámení a odborných studií doplněna o variantní řešení těchto technických parametrů:

- ◆ původně variantní řešení zásobování teplem (lokální kotel a CZT) bylo zvoleno jako pouze CZT;
- ◆ alternativně byla zpracovatelem studie proveditelnosti řešena podvarianta, kdy byly místo okružních křižovatek s prstencem na Husově náměstí navrženy průsečné křižovatky a rondel byl zvažován na křižovatce pod mostem. Toto řešení by umožnilo v předprostoru železniční stanice vybudování dvou samostatných nástupišť MHD pro každý směr, avšak znamenalo by zrušení všech stání pro osobní vozidla. Rondel pod mostem by umožnil lepší napojení všech ramen. Z pohledu bezpečnosti a atraktivity však byla po dohodě s oznamovatelem tato varianta vyhodnocena jako méně vhodná a nebyla proto dále ve vizualizacích ztvárňována a posuzována z hlediska vlivů na životní prostředí.
- ◆ řešení fasády parkovacího domu původně navržené jako otevřené kryté síťovinou a zelení bylo doplněno o variantu fasády plné (do půlky patra vyzdívanou druhá půlka s prosklením) – z důvodu prověření ochrany okolí před hlukem. Po provedení modelového výpočtu hlukové a rozptylové studie pro obě varianty bylo zjištěno, že z hlediska vlivů na obyvatelstvo, na kvalitu ovzduší i na úroveň hlukové hladiny, jsou obě varianty srovnatelné. Z hlediska estetického je vhodnější varianta otevřeného parkoviště se síťovinou pokrytou popínavou zelení.
- ◆ severní fasáda objektu autobusového nádraží původně řešená s otevřenými vstupy byla upravena na uzavřený vstup s automatickými posuvnými dveřmi. Toto opatření je nutné

k omezení působení hluku z autobusového nádraží vůči obytné zástavbě na ulici Jeronýmova.

- ◆ v hlukové studii byl způsob nájezdu autobusů do autobusového nádraží doplněn o řešení s přesunutím vjezdu z ul. Šafaříkovy na vjezd z Husova náměstí, příp. směrem od vlakového nádraží.

Jak již bylo uvedeno výše, ke zpracování posouzení vlivů na životní prostředí byla předložena jediná varianta, a proto byla jako referenční varianta použita tzv. varianta nulová – znamenající zachování současného stavu. U variantních řešení vybraných technických detailů je porovnání provedeno i pro tyto varianty.

Bodová stupnice hodnocení vlivů:

- 2 negativní vliv
- 1 mírně negativní vliv
- 0 bez vlivu
- + 1 mírně pozitivní vliv
- + 2 pozitivní vliv

Tabulka č. 38. - Orientační porovnání variant využití území

Kritérium	Varianta aktivní: realizace Varianty V. revitalizace nádražního uzlu	Nulová varianta: zachování současného stavu ²²
Vlivy na obyvatelstvo – veřejné zdraví	- 1, resp. +2	0
Vlivy na obyvatelstvo – sociální a ekonomické vlivy	+1	0
Vlivy na ovzduší	- 1 až 0	0
Vlivy na klima	0	0
Vlivy na hlukovou situaci	- 1, resp. +2	0
Vlivy na povrchové vody	0	0
Vlivy na podzemní vody	0	0
Vlivy na půdu	0	0
Vlivy na horninové prostředí	0, resp. + 2	0
Vlivy na přírodní zdroje	0	0
Vlivy na faunu	0	0
Vlivy na flóru	+ 1	0
Vlivy na ekosystém	0	0
Vlivy na krajinu	+ 2	0
Vlivy na hmotný majetek	+ 2	0
Vlivy na kulturní památky	0	0

Výsledky vlivů na hlukovou situaci (tím i na veřejné zdraví) vycházejí z variantního řešení záměru. Hodnota -1 (tzn. mírně negativní vliv) představuje realizaci záměru bez navržených technických opatření. Hodnota +2 se vztahuje na případ, kdy budou realizována na-

²² Označení „0“ nelze v tomto sloupci chápat jako „bez vlivu“, ale jako etalon, vůči kterému jsou hodnocení v předchozím sloupci porovnávána.

vržená protihluková opatření a hluková hladina u stávajících obytných objektů se sníží ve srovnání se současným stavem. Do hodnocení vlivů na obyvatelstvo se promítají i výsledky studie oslunění a denního osvětlení okolní obytné zástavby (zejména na ul. Jeronýmově, kde dojde k podstatnému zhoršení). Po realizaci opatření ke zlepšení tohoto stavu (stavební úprava objektu autobusového nádraží – uskočení /zmenšení půdorysu vyšších pater) bude vliv akceptovatelný – stav bude vyhovovat normě ČSN 73 4301.

U horninového prostředí bude vliv pozitivní (+2) v případě, že bude v rámci realizace záměru odstraněna kontaminace geoprostředí (pokud vůbec bude při geologickém průzkumu zjištěna). V případě, že kontaminace se v lokalitě nenachází, bude vliv záměru na horninové prostředí nulový.

U vlivů záměru na krajinu je potřebné říci, že dle ustanovení § 12 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, se krajinný ráz neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Přesto lze souhrnně konstatovat, že realizací záměru dojde v lokalitě k nahrazení stávajícího, v dnešní době již méně funkčního a architektonicky zastaralého autobusového nádraží, objektem splňujícím aktuální požadavky současné doby. Stavba objektu autobusového nádraží je řešena jako významný architektonický počín v území a navazuje na probíhající rekonstrukci mostu přes železniční trať a dále na úpravu ul. Valdenské a Husova náměstí. Oproti současnému stavu bude území architektonicky významně hodnotnější. S tímto faktem souvisí i vliv na hmotný majetek, který je rovněž hodnocen jako kladný.

Souhrnně lze vliv stavby považovat za akceptovatelný, za dodržení podmínek uvedených v kapitole D.IV.

ČÁST F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE, PŘEHLED PODKLADŮ, ZÁVĚR

F.I. Přehled podkladů použitých při zpracování oznámení

- ◆ BALATKA, B., CZUDEK, T. a spol. *Typologické členění reliéfu ČSR*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971
- ◆ DEMEK, J., QUITT, E., RAUŠER, J. *Fyzickogeografické regiony ČSR*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1975
- ◆ DOLEJŠÍ, J. *Akustický posudek – Autobusové nádraží Tábor*. České Budějovice: Studio D – akustika s.r.o., 8/2007
- ◆ HEZINA, F. *Tábor, přemostění nádraží ČD – Doplněk hlukové studie 01*. České Budějovice: Naturchem, s.r.o., 2/2007
- ◆ HEZINA, F. *Tábor, přemostění nádraží ČD – Hluková studie*. České Budějovice: Naturchem, s.r.o., 2/2007
- ◆ KŘÍŽ, H. *Regiony mělkých podzemních vod v ČSR*. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971
- ◆ KVĚTOŇ, V., RETT, T. *Normály srážkových úhrnů 1961 - 90*

- ◆ KVĚTOŇ, V., RETT, T., RYBÁK, M. *Průměrná teplota vzduchu za období 1961 - 90.* ČHMÚ, 1999
 - ◆ PELÍŠEK, J., SEKANINOVÁ, D. *Pedogenetické asociace ČSR.* Brno: Geografický ústav ČSAV, 1975
 - ◆ POLANECKÝ, P. a STÁRKA, M. *Studie oslunění a denního osvětlení.* Praha: DALEA v.o.s., 4/2009
 - ◆ QUITT, E. *Klimatické oblasti ČSR.* Brno: Geografický ústav ČSAV, 1975
 - ◆ STARÝ, V. *Model dopravy stávajícího stahu a výhledové komunikační síť.* Brno: DHV CR, spol. s r.o., 10/2008
 - ◆ SUK, V. *Revitalizace nádražního uzlu Tábor - Vliv hluku z výstavby a provozu - Hluková studie.* Ostrava: RNDr. Vladimír SUK, 4/2009
 - ◆ ŠLĚŘ, J. *Studie proveditelnosti revitalizace nádražního uzlu.* Ostrava a Brno: DHV CR, spol. s r.o., 10/2008
 - ◆ VLČEK, V. *Regiony povrchových vod v ČSR.* Brno: Geografický ústav ČSAV, 1971
 - ◆ VÝTISK, J. *Rozptylová studie č.576/09/RS - Posouzení vlivu Revitalizace nádražního uzlu v Táboře na kvalitu ovzduší.* Ostrava: E-expert, spol. s r.o., 4/2009
 - ◆ grafické situace mostu přes železniční trať
 - ◆ <http://cs.wikipedia.org>
 - ◆ <http://geoportal.cenia.cz/>
 - ◆ <http://gis.mu.tabor.cz>
 - ◆ <http://heis.vuv.cz/>
 - ◆ <http://monumnet.npu.cz/>
 - ◆ <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
 - ◆ <http://sez.cenia.cz/>
 - ◆ <http://www.geofond.cz/>
 - ◆ <http://www.chmi.cz>
 - ◆ <http://www.mapy.cz/>
 - ◆ <http://www.nature.cz>
 - ◆ <http://www.statnisprava.cz/>
 - ◆ <http://www.tabor.cz>
- aj.

F.II. Závěr

Oznámení bylo zpracováno ve smyslu §6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu dle přílohy č. 3. Při zpracování oznámení byly popsány všechny požadované charakteristiky a ukazatele vlivu záměru na životní prostředí. Předložený výstup odpovídá úrovni stávajících podkladů k 4/2009, evidenci jiných zájmů na využívání území a jeho okolí, a prozkoumanosti základních složek životního prostředí.

Při zpracování oznámení nebyly zjištěny skutečnosti prokazující negativní vliv hodnoceného záměru takového rozsahu, který by znemožňoval realizaci stavby. V oblasti hlukové zátěže je toto konstatování podmíněno realizací navržených opatření. V oblasti oslunění a denního osvětlení je stav vyhovující normě ČSN 73 4301 podmíněn realizací navržených opatření (uskočení /zmenšení půdorysu vyšších podlaží). Umístění záměru v popsaném rozsahu je v dané lokalitě možné.

ČÁST G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NE- TECHNICKÉHO CHARAKTERU

Popis záměru

Záměr představuje celkovou přestavbu nádražního uzlu v Táboře. Přestavba bude spočívat v odstranění všech objektů stávajícího autobusového nádraží a výstavbu nového moderního komplexu, který bude zahrnovat podzemní parkoviště, autobusové nádraží s doprovodnými komerčními plochami (v přízemí) a kancelářské plochy (ve třech dalších nadzemních podlažích). Součástí záměru je také výstavba samostatně stojícího parkovacího domu za ul. Valdenskou. Objekty ČD, které na ploše v současné době stojí, budou odstraněny. Parkovací dům bude třípodlažní a bude mít 200 parkovacích stání. Společně s uvedenými stavbami budou v oblasti řešeny sadové úpravy spočívající ve výsadbě stromů severně od parkovacího domu a ozelenění střechy nového objektu autobusového nádraží, fasády parkovacího domu a nezastavěných ploch. V širším kontextu bude v rámci stavby provedena přestavba ul. Valdenské, která bude obousměrná s travnatým pásem uprostřed a dvěma kruhovými objezdy, dále bude provedena malá úprava přilehlé části Husova náměstí (doplnění zeleně, úprava chodníků).

Termín zahájení výstavby není v současné době stanoven a je odhadován na rok 2011. Délka výstavby je odhadována na 15 měsíců.

Vlivy na obyvatelstvo a na životní prostředí

Provedeným posouzením bylo zjištěno, že záměr nebude mít významný negativní vliv na žádnou složku životního prostředí v zájmové lokalitě a jejím okolí. Za významný negativní vliv je považován takový vliv, který by i po aplikaci zmírňujících opatření znamenal nedodržování zákonných požadavků a tedy vylučoval realizaci záměru.

Po zahájení provozu autobusového nádraží a parkovacího domu dojde k navýšení emisí výfukových plynů a hluku způsobeného osobní dopravou, která není v současné době v ploše provozována. Rozsah autobusové dopravy zůstane ve stejném rozsahu jako v současné době – rozdíl bude pouze v tom, že vzhledem k prováděné rekonstrukci mostu přes železniční trať se předpokládá, že jedna až dvě autobusové linky městské hromadné dopravy budou přejíždět přes tento most. Uvedený vliv bude mít dlouhodobý charakter a lokální dosah. Vliv na ovzduší je dle zpracované rozptylové studie málo významný a prakticky zanedbatelný (neměřitelný) a nezpůsobí překročení imisních limitů.

Z hlediska hlukové situace dojde oproti současnému stavu k mnoha změnám, a to jak v hladině akustického tlaku, tak v lokalizaci a šíření hluku. Při realizaci záměru včetně organizace dopravy navržené ve studii proveditelnosti, dojde k navýšení hlukové hladiny u nejbližší obytné zástavby, přičemž hygienické limity pro hluk jsou překračovány již v současné době. Pokud však budou aplikována navržená opatření (viz hlukovou studii, nebo kapitolu D.I.3.), dojde naopak ke zlepšení současného stavu. Negativní vlivy na veřejné zdraví se tedy neočekávají.

Z hlediska dalších vlivů záměru na životní prostředí lze jako negativní účinky hodnotit vliv na oslunění a denní osvětlení bytové zástavby na ul. Jeronýmově (na ul. Šafaříkově nedojde ke změně současného stavu). Velikost a významnost tohoto vlivu byla specifikována v odborné studii, která navrhla stavební opatření tak, aby stav odpovídal požadavkům tech-

nických předpisů. Tyto požadavky jsou začleněny jako podmínky realizace stavby a představují zmenšení půdorysných rozměrů vyšších nadzemních podlaží objektu autobusového nádraží. V krátkodobém horizontu lze jako mírně negativní považovat i vlivy na floru, neboť součástí realizace záměru bude kácení několika vzrostlých stromů. V dlouhodobějším časovém horizontu však dojde ke zlepšení stávající situace, neboť za kácené stromy bude provedena nová výsadba ve větším rozsahu a budou ozeleněny plochy, které jsou dnes zcela bez zeleně.

Jako pozitivní byly vyhodnoceny sociální a ekonomické vlivy, dále vlivy na ráz (charakter) území a na hmotný majetek.

Ostatní vlivy záměru (tzn. vlivy na podzemní a povrchové vody, klima, půdu, živočichy) byly vyhodnoceny jako nulové, nebo nevýznamné.

ČÁST H. PŘÍLOHY

- 1a Vyjádření k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- 1b Vyjádření NATURA 2000
- 2 Situace širších vztahů
- 3 Situace zájmové lokality (letecký snímek) s vyznačením řešeného území a výpočtových bodů rozptylové a hlukové studie
- 4 Řez objekty
- 5 Vizualizace
- 6 Rozptylová studie
- 7 Hluková studie
- 8 Fotodokumentace a řez novými objekty

Datum zpracování oznámení: Duben 2009

Zpracovatel oznámení: RNDr. Věra TÍŽKOVÁ
Baarova 7, 709 00 Ostrava-Mariánské Hory
Tel.: 597 430 932
e-mail: tizkova@g-consult.cz

Osvědčení o odborné způsobilosti dle zákona ČNR č.499/1992 Sb. č.j. 3188/487/OPV/93 ze dne 8.6.1993

Řešitelské pracoviště: **G-Consult, spol.s r.o.**
Trocnovská 794/9, 702 00 Ostrava-Přívoz
tel.: 597 430 911, fax: 597 430 955
e-mail: info@g-consult.cz

Odborná spolupráce: Ing. Michal DAMEK (*text oznámení, přílohy*)
G-Consult, spol. s r.o.
Trocnovská 794/9, 702 00 Ostrava-Přívoz
Tel.: 724 318 233
e-mail: damek@g-consult.cz

RNDr. Vladimír SUK (*hluková studie*)
Konečného 1782/13, 710 00 Slezská Ostrava
Tel.: 604 750 530
e-mail: vladimir.suk@worldonline.cz

Ing. Jirí VÝTISK (*rozptylová studie*)
E-expert, spol. s r.o.,
Poděbradova 24, 702 00 Ostrava
Tel.: 774 450 812
e-mail: vytisk@e-expert-ostrava.cz

Martin STÁRKA (*oslunění a denní osvětlení*)
DALEA v.o.s.
Vnější 4, 141 00 Praha 4
Tel.: 241 470 791
e-mail: martin@dalea.cz

Podpis zpracovatele oznámení
