

# **OZNÁMENÍ ZÁMĚRU**

**podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
zpracované podle přílohy č. 3 zákona**

pro záměr

# **OBJEKTOVÉ PARKOVIŠTĚ P+R ZLIČÍN III**

**k.ú. Třebonice, MČ Praha – Zličín, kraj HL. m. Praha**

**Listopad 2003**

# OBSAH

ÚVOD.....	3
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....	5
A.1. Oznamovatel .....	5
A.2. Oprávněný zástupce oznamovatele .....	5
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	7
B.I. Základní údaje .....	7
B.I.1. Název záměru.....	7
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru.....	7
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	7
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	7
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.....	8
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	8
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	12
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	12
B.II. Údaje o vstupech .....	13
Půda .....	13
Voda.....	13
Surovinové a energetické zdroje .....	13
Nároky na dopravní infrastrukturu.....	14
Nároky na jinou infrastrukturu.....	14
B.III. Údaje o výstupech.....	15
Ovzduší .....	15
Hluk.....	15
Voda.....	16
Odpady .....	16
Riziko havárií.....	18
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....	19
C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	19
C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny .....	25
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	33
D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti.....	33
D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	35
D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	39
D.4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	39
D.5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při specifikaci vlivů.....	40
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....	43
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	47
F.1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení .....	47
F.2. Další podstatné informace oznamovatele.....	47
F.3. Seznam použitých zkratk .....	48
G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NE TECHNICKÉHO CHARAKTERU .....	49
H. PŘÍLOHY - doklady .....	61
Údaje o zpracovateli.....	69

- Grafické přílohy:
1. Situace širších vztahů - ortofotomapa
  2. Situace stavby - ortofotomapa
  3. Situace objektu + bilance ploch
  4. Situace variant dopravního napojení
  5. Řezy
  6. Pohledy
  7. Dispozice parkovacích míst – 2. a 3. NP
  8. Dispozice parkovacích míst – 4. a 5. NP
  9. Zákres záměru do katastrální mapy

- Textové přílohy:
- Odborný posudek a rozptylová studie
  - Hluková studie

## ÚVOD

Předkládané oznámení o záměru stavby „Objektové parkoviště P+R Zličín III“ je zpracováno podle ustanovení § 6 zákona 100/2001 Sb.

Jak vyplývá z parametrů uvedených v kap. B.I.2., vyžaduje záměr zjišťovací řízení podle bodu 10.6 kategorie II (areál parkoviště se zastavěnou plochou nad 1 000 m<sup>3</sup>) přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb. Procedura probíhá v působnosti Magistrátu hlavního města Prahy.

Stavba je připravována v souladu se „Zásadami dopravní politiky města Prahy“, schválenými Zastupitelstvem HMP dne 11.1.1996 usnesením č. 13/21, kde se předpokládá zřízení efektivního systému P+R.

Rada HMP ve svém usnesení č. 0705 ze dne 21.7.1998 uložila TSK zajistit výstavbu P+R parkoviště ve Zličíně s termínem realizace v r. 1999. Výsledky „1. etapy lokalizační studie P+R“ byly schváleny radou usnesením č. 005 ze dne 4.1.2000 a revokovány usnesením č. 0267 ze dne 20.2.2001 s tím, že parkoviště Zličín III je možno připravovat jako objektové s kapacitou 730 míst. Usnesením rady HMP č. 0899 ze dne 11.6.2002 byla schválena příprava P+R Zličín III se zastřešením autobusového nádraží.

TSK po provedení výběrového řízení zadalo Pragoprojektu vypracování projektové dokumentace (DÚR a DSP) pro stavbu objektového parkoviště P+R Zličín III s kapacitou 720 stání pro osobní auta ve dvou nadzemních podlažích. Toto parkoviště doplní stávající P+R parkoviště Zličín I a Zličín II a je navrženo nad stávajícím terminálem autobusů vedle vestibulu metra B.

Základními podklady pro hodnocení vlivů stavby na životní prostředí jsou zpracovaná dokumentace pro územní řízení včetně příloh a průzkumů, podklady poskytnuté zadavatelem, magistrátem HMP, ÚMČ Zličín, písemné a mapové podklady a terénní průzkum v místě.



---

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

### A.1. Oznamovatel

Název: Technická správa komunikací hl. m. Prahy  
IČO: 63834197  
Sídlo: Štefánikova 23  
150 00 Praha 5

### A.2. Oprávněný zástupce oznamovatele

Název: Inženýring dopravních staveb, a.s.  
IČO: 60194260  
Sídlo: Na Moráni 360/3  
128 01 Praha 2  
Pověřená osoba: Pavel Tichý  
Telefon: 236 083 328



## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

#### B.I.1. Název záměru

Objektové parkoviště P+R Zličín III

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Celková plocha záměru	12 060m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha budovou	9 767 m <sup>2</sup>
Zelené plochy	197 m <sup>2</sup> (109 m <sup>2</sup> + 88 m <sup>2</sup> )
Celková užitná plocha	19 056 m <sup>2</sup>
Počet parkovacích míst	720 (z toho 38 pro vozidla osob s omezenou schopností pohybu a orientace).

#### B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Hlavní město Praha - západní okraj města
Obec:	Hlavní město Praha
Městská část:	Praha - Zličín
Katastrální území:	Třebonice, ČKÚ 77035
Parc. č. pozemků:	468/2, 521/4, 320/32, 320/33, 470/7, 546/8

Stavba se nachází u stanice metra B - Zličín, nad stávajícím autobusovým nádražím.

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

Záchytná parkoviště typu P+R („zaparkuj automobil a jeď MHD“) plní přestupní vazbu mezi silniční sítí a kapacitními prostředky městské hromadné dopravy, v Praze prostředky Pražské integrované dopravy (PID).

Předkládaný záměr řeší realizaci objektového parkoviště P + R pro 720 osobních vozů na konečné stanici metra Zličín (trasa metra B), které bude doplňovat již zřízená záchytná parkoviště Zličín I a Zličín II. Ve dvoupodlažní budově (ve čtyřech úrovních parkoviště s ohledem na konfiguraci terénu) se počítá celkem se 720 stáními pro osobní vozy. Ráno (dopoledne) budou vozidla k parkovišti zajíždět a odpoledne (večer) budou parkoviště opouštět. Nelze počítat s větší obměnou vozidel na parkovišti než v průměru 1x za den. Je možno kalkulovat s tím, že asi 10 % pohybů se odehraje v nočním období. Parkování nákladních automobilů je vyloučeno. Většinou se bude jednat o běžná osobní auta, malé dodávky budou výjimkou.

Výstavba bude koordinována se stavbou „Rozšíření Řevnické ulice“, kam již byla změna dispozice autobusového terminálu zahrnuta. Tento silniční projekt byl vyvolán nutností dopravního napojení připravované stavby administrativní budovy Portland Trust na přilehlém pozemku a potřebou zvýšení počtu odstavných ploch pro autobusy na autobusovém terminálu Zličín. V rámci projektu P+R Zličín III bylo nutno toto řešení modifikovat s ohledem na konstrukční uspořádání objektu parkoviště (modul 15 m x 15 m) situovaného nad autobusovým terminálem s tím, že bude respektován požadavek na počet míst pro autobusy a bude zachována idea projektu stavby Rozšíření Řevnické ulice a autobusového terminálu.

Stavba se může dostat do souběhu s výstavbou Administrativního centra Zličín (investor Portland Trust, s.r.o.) mezi autobusovým terminálem a ulicemi Řevnická a Na Radosti.

### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Záměr výstavby systému záchytných parkovišť typu P+R vychází ze Zásad dopravní politiky hl. m. Prahy, které byly schváleny usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy v roce 1996. V souladu s tímto záměrem bylo rozhodnuto usnesením Rady hlavního města Prahy č. 0899 ze dne 11.6.2002 o vybudování záchytného objektového parkoviště P+R Zličín III v prostoru nad stávajícím autobusovým terminálem Zličín u konečné stanice metra B Zličín s kapacitou 720 míst.

Parkoviště Zličín I a Zličín II s celkovou kapacitou cca 150 míst jsou již nedostatečná, jejich rozšíření není prostorově možné, a proto je třeba doplnit je další možností parkování. Parkoviště P+R budou využívána jednak cestujícími přijíždějícími do Prahy osobními automobily z obcí západně a severozápadně od hlavního města, jednak obyvateli přilehlých okrajových částí Prahy, kteří nemají dobré napojení na MHD.

Předkládané řešení bylo zvoleno na základě výsledků lokalizační studie, kdy bylo zjištěno, že ostatní variantně uvažované pozemky jsou v soukromém vlastnictví a finanční nároky vlastníků jsou příliš veliké. Kromě toho je plocha v těsné blízkosti stanice metra, což zvyšuje atraktivitu pro uživatele.

Jiné varianty stavebního řešení nebyly uvažovány, půdorysný rozsah objektu a počet nadzemních podlaží byl určen zadáním objednatel.

Zadání projektu předpokládalo napojení tohoto parkoviště do ulice Řevnické přes stávající vjezd na autobusový terminál, případně přes stávající parkoviště P+R Zličín I. Celkem byly posouzeny 4 možnosti (viz příloha 4):

- A - napojení do ulice K Metru
- B - napojení do ulice Řevnické společným vjezdem s autobusy
- C - napojení do ulice Řevnické přes P+R Zličín I
- D - napojení do ulice Ringhofferova.

Z hlediska dopravního by varianty B a C znamenaly necitlivý zásah do dopravního systému předmětné lokality, pohybujícího se již v současné době na hranici kapacity, varianta A by narušila zklidněnou oblast. Proto bylo oproti zadání nakonec navrženo napojení parkoviště přes ulici Ringhofferovu.

### **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

#### *Umístění*

Objekt parkoviště P+R se bude nacházet nad stávajícím autobusovým terminálem, který navazuje na stanici metra Zličín. Podélná osa objektu je souběžná s ulicí „Řevnická“.

#### *Demolice*

V rámci stavby bude nutno demontovat stávající přístřešky pro cestující a vybavení autobusového terminálu a také dočasné stavby sloužící v současné době pro prodej textilu a drobného zboží. Tyto objekty se nacházejí v místě navržené rampy do objektu parkoviště.

#### *Řešení objektu*

Objekt je ohraničen ulicí „K Metru“, plochou P+R Zličín I, na jihovýchodní straně navazuje na nadzemní objekt stanice metra Zličín a na severovýchodní straně je nízká zeleň a pěší komunikace.

Architektonické řešení objektu vychází z účelu objektu, tj. otevřené záchytné parkoviště osobních automobilů. Jedná se o samostatný otevřený vícepodlažní objekt,



kteřý je v podélném směru výškově členěn po půl patrech posunutými rovinami propojenými obousměrnými přínými rampami. Barevné řešení bude navazovat na okolní zástavbu (vestibul metra, administrativní budova). Hlavním materiálem bude beton doplněný ocelovými konstrukcemi. Objekt bude 152 m dlouhý, 63 m široký a o maximální výšce 15 m nad terémem.

Konstrukčně se jedná o otevřený železobetonový předpjatý prefabrikovaný sloupový systém, který bude tvořen soustavou svislých prvků (sloupy) a vodorovných prvků (průvlaky, obvodová ztužidla, stropní panely). Objekt je výškově a dilatačně rozčleněn na dvě části. Osová vzdálenost sloupů (modul) je 15,0 x 15,0 m. Vjezdová rampa bude železobetonová monolitická deska podepřená sloupy. Všechny sloupy budou vetknuty do kalichů, které budou vytvořeny v rozšířených hlavách velkopřůměrových pilot (f~1800 mm). Tyto piloty budou zavrtány do zvětralých pískovců, které se nalézají v hloubce ~5,0–7,0 m pod stávajícím terémem. Konstrukce podlahy bude odolná proti působení minerálních olejů, pohonných hmot a chloridů a nepropustná proti dešťovým vodám.

Parkování ve 2. a 3. NP je kryté, ve 4. a 5. NP je otevřené (nezastřešené). Každá část parkovacích ploch, tzn. 2.+4. a 3.+5. NP, bude mít vertikální provoz pěších osob řešený samostatným schodištěm, osobní výtah, který bude zároveň sloužit pro řidiče s omezeným pohybem, slouží pro 2. a 4. NP. Ve 2. NP na schodiště navazuje hygienické zařízení pro uživatele garáží (též WC pro TP). V blízkosti tohoto schodiště budou vymezená místa pro parkování řidičů s omezeným pohybem. Objekt ostrahy (obsluhy) včetně zázemí je umístěn u vjezdu (výjezdu) z objektu parkoviště v 2. NP. V 1. NP na terénu bude rekonstruovaný autobusový terminál a bude zde zřízeno WC.

Světlá výška se uvažuje pro vozidla skupiny 1 o max. výšce 2,40 m (vozidla se střešním nástavcem). Světlá výška zakrytých podlaží (2. a 3. NP) podlaha – stropní průvlak je navržena 2,75 m. Tato výška umožňuje odtah porouchaných vozidel běžně používanými odtahovými vozidly i v objektu parkoviště. Minimální světlá výška autobusového terminálu je 6,00 m.

Vnitřní rampa z 1. NP do 2. NP překonává celou výšku terminálu, ostatní polorampy mezi jednotlivými podlažími překonávají polovinu výšky podlaží. Polorampy a vjezdová rampa budou zastřešeny (lehká ocelová zasklená konstrukce) z důvodů ochrany před nepříznivými povětrnostními vlivy (zejména namrzání ramp).

Pod vnější vjezdovou rampou bude vybudován výklenek pro kontejnery na odpadky. Uvnitř objektu budou rozmístěny nádoby na odpad – jejich přesné situování a způsob vyprazdňování bude upřesněno v dalších stupních PD podle požadavků investora.

Parkovací stání bude mít rozměry přizpůsobené vnitřní konstrukční dispozici objektu. Délka parkovacího stání bude 5,00 m, šířka parkovacích stání bude 2,50 m v 2. NP a 2,36 m ve 3. NP. Parkovací stání pro vozidla osob s omezenou schopností pohybu a orientace budou mít šířku 3,54 m. Šířka vnitřních komunikací v objektu parkoviště bude 6,00 m, komunikace bude pojižděna v obou směrech.

V objektu se bude nacházet 9 výdejních automatů pro parkovací a jízdní doklady, přičemž jeden bude umístěn v prostoru stanoviště obsluhy u výjezdu z objektu. Před vjezdem do objektu (před rampou) bude instalována závora ovládaná obsluhou parkoviště, která bude v případě obsazení či uzavření parkoviště stažena.

#### *Autobusový terminál*

Stávající uspořádání autobusového terminálu neumožňuje výstavbu parkoviště. Proto bylo navrženo jeho nové uspořádání, které respektuje modul sloupů budovy parkoviště a bude vyhovovat jeho uživatelům. Dojde k zastřešení všech částí včetně chodníků.

#### *Větrání objektu*

Větrání zastřešených podlaží v případě, že nepostačí přirozená cirkulace vzduchu, je zajištěno systémem střešních ventilátorů, umístěných v nejvyšším podlaží. Spouštění

ventilátorů je řízeno při nepostačujícím přirozeném větrání čidly CO, umístěnými v těchto podlažích.

Větrání místnosti ostrahy a sociálních zařízení je zajištěno podtlakovým větráním, celkový průtok 1 000 m<sup>3</sup>/hod.

#### *Dopravní napojení*

Příjezdová komunikace bude sloužit k dopravnímu napojení objektu parkoviště. Napojení bude realizováno přes ulici Ringhofferovu zaústěnou dále do ulice Řevnické. Součástí objektu bude i úprava napojení Ringhofferovy ulice do Řevnické a úprava napojení P+R Zličín II na Ringhofferovu ulici. Tyto úpravou jsou vyvolány instalací světelného signalizačního zařízení.

Dopravní napojení autobusového terminálu zůstane ve stávající poloze do Řevnické ulice.

#### *Silnoproudé a slaboproudé sítě*

Pro stavbu nebude nutné budovat nové inženýrské sítě, stavba bude napojena na stávající zařízení. V některých případech bude nutné provést menší přeložky stávajících sítí a vybudovat nové přípojky – viz přehled stavebních objektů. Všechny objekty se nacházejí v prostoru parkoviště a budou prováděny v otevřených rýhách.

#### *Vodovod*

##### Vodovodní přípojka

Nový areál bude napojen na stávající vodovodní řad DN 300 přípojkou v blízkosti obslužného objektu parkoviště. Vodoměrná šachta je umístěna v bezprostřední blízkosti napojení. Vodovodní přípojka bude sloužit k zásobování sociálního zařízení, které je umístěno v 1. a 2. NP parkoviště (11 umyvadel, 9 záchodových mís, 1 sprcha).

Vodovodní přípojka bude profilu DN 80. Pokládka bude prováděna v otevřené rýze, potrubí bude uloženo na pískový podsyp s obsypem pískem a tříděnou zeminou. Výškové řešení vodovodního řadu je dané hloubkami stávajících řadů (předpoklad krytí 1,5 m) a také konfigurací terénu.

##### Přeložka vodovodu

Navržená dispozice stavební části objektového parkoviště bude vyžadovat místní přeložení stávajícího vedení vodovodu pro DP Metro. Nová trasa je navržena v souběhu se stávající, ve vzdálenosti cca 5,0 m východním směrem.

celková délka přeložky	148,5 m
celková délka rušených řadů	150,0 m

Přeložka vodovodu je navržena z tvárné litiny. Pokládka bude prováděna v otevřené rýze, hutněný zásyp výkopu bude proveden tříděnou zeminou. Výškové řešení vodovodního řadu je dané hloubkami stávajících řadů (předpoklad krytí 1,5 m) a také niveletou navržené budovy. Stávající vedení bude po provedení přeložky vykopáno.

#### *Kanalizace*

##### Splašková kanalizace

V bezprostřední blízkosti lokality není vybudována splašková kanalizace. Pro odvedení splaškových vod z objektů obsluhy parkoviště je proto navržen výtlačný řad v délce 215,5 m vedený ulicí Řevnickou do stávající ukliďovací komory, nacházející se nad řešenou lokalitou směrem na sever. Ta v současné době zajišťuje zaústění výtlačku splaškových vod i z objektu metra Zličín. Výtlačné potrubí bude provedeno z HD-PE D50.

Čerpací stanice je umístěna do kraje nástupního peronu, je navržena jako železobetonová prefabrikovaná podzemní jímka s ponornými čerpadly s automatickým spouštěcím zařízením. Akumulační objem čerpací stanice bude minimálně pro produkci odpadních vod za 24 hod. Provozovatelem čerpací stanice bude investor stavby.

### Dešťová kanalizace

V současné době je zájmové území odvodněno prostřednictvím systému dešťových vpustí umístěných ve vozovce současného autobusového nádraží. Na části tohoto vedení je vzhledem k umístění nosných sloupů objektu navržena přeložka P1 délky 68,7 m. Přeložka bude provedena stejně jako stávající řady z kameniny DN 300. Kanalizace bude prováděna v otevřené rýze. Východní (pravá) větev stávající dešťové kanalizace zůstane zachována, v budoucnu bude zajišťovat odvodnění areálu Portland Trust, který je navržen severně od zájmové lokality. Zbývající vedení bude vykopáno, zrušeny budou také všechny současné uliční vpusti.

celková délka navržené dešťové kanalizace	307,0 m
celková délka přeložky	68,7 m
celková délka rušených řadů	166,0 m

Odvedení dešťových vod ze střechy objektu bude zabezpečeno nově provedeným nezávislým kanalizačním systémem, zaústěným do šachty S1 stávající dešťové kanalizace DN 300. Svislé svody budou napojeny do dvou sběrných ramen, která vyústí do šachty SD2. Následuje vtok do odlučovací nádrže (lapolu), ve které jsou dešťové vody zbaveny nežádoucího znečištění, zejména ropných látek.

Na stokách jsou v maximálních vzdálenostech 50,0 m na přímé trase a ve všech směrových a výškových lomech navrženy typové kanalizační vstupní šachty podle pražských normálí. V místě nedostatečného nadloží jsou šachty provedeny jako zkrácené.

Přípojky k uličním vpustem jsou navrženy z kameniny DN 200. Provedení přípojky je obdobné jako provedení vlastních řadů. Uliční vpusti jsou navrženy prefabrikované s litinovými mřížemi.

### *Sadové úpravy a terénní úpravy*

V rámci stavby bude také vytvořeno několik nových zelených ploch, které budou zatravněny a osázeny vhodným typem keřů s ohledem na charakter provozu autobusového terminálu. Je možné na ně přemístit dřeviny, které bude nutné odstranit, případně vysázet dřeviny nové.

V rámci stavebních úprav bude nutno provést úpravy okolního terénu, zejména v místě vjezdu na autobusový terminál, kde bude přílehlý chodník rozšířen.

### *Vyvolané investice*

V souladu s dopravním řešením bude na stávající neřízené křižovatce vybudováno nové světelné signalizační zařízení. Řadič křižovatky umístěný v plastové skříni s plastovým soklem bude pracovat jako podřízený ve skupině s dalšími řadiči na Řevnické ulici. Koordinační kabely, optotrubky a napájecí kabel budou zbudovány v rámci akce Rozšíření Řevnické ulice.

Vozidlová a chodecká návěstidla budou typu FUTURIT. Dopravní značky na stožárech SSZ a na samostatných podpěrných místech budou reflexní. Chodecká návěstidla budou doplněna zvukovými návěstidly pro nevidomé a chodecká tlačítka budou vybavena hmatovými značkami pro nevidomé a světlem se symbolem „ČEKEJ“.

*Návrh stavby zahrnuje následující stavební objekty a provozní soubory:*

SO 101	Přístupová komunikace
SO 102	Úprava autobusového terminálu
SO 103	Dopravní značení
SO 421	Kabelová přípojka NN do objektu
SO 422	Přeložka kabelů NN
SO 423	Přeložka kabelů VO
SO 451	Přeložka dálkového kabelu Českého Telecomu
SO 461	Připojení objektu na telefonní síť

---

SO 462	Přeložka místního kabelu Českého Telecomu
SO 501	Vodovodní přípojka
SO 502	Přeložky vodovodu
SO 601	Splašková kanalizace
SO 602	Dešťová kanalizace
SO 701	Objekt parkoviště
SO 721	Vnitřní silnoproudá elektroinstalace
SO 731	Elektrická požární signalizace
SO 732	Elektrická zabezpečovací signalizace EZS
SO 733	CCTV
SO 734	Měření a regulace
SO 801	Sadové úpravy
SO 802	Terénní úpravy
SO 901	Demolice
PS 01	SSZ 5.638 Řevnická – Ringhofferova
PS 02	Technologie provozu parkoviště

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

Zahájení: 07/2004

Dokončení 01/2005

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

Kraj: Hlavní město Praha

Město: Hlavní město Praha

Správní obvod: Praha 17

Městská část: Zličín

## B.II. Údaje o vstupech

### Půda

Stavba je navržena nad stávajícím terminálem autobusů, dojde tedy k minimálnímu záboru zemědělské půdy (zahrad), nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

Pro stavbu je zpracován podrobný záborový elaborát, celkem se trvalý zábor stavby dotkne 50 parcel. Pro přehlednost je dále uveden stručný přehled rozsahu záborů:

### Přehled záborů

Popis	Trvalý zábor		Dočasný zábor		Poznámka
	m <sup>2</sup>	%	m <sup>2</sup>	%	
<b>Celkový zábor</b>	12 060	100,0	18 241	100,0	
<b>Zábory podle typu majitelů</b>					
Dopravní podnik	4 358	36,1	1 408	7,7	
Státní orgány a instituce	2 419	20,1	11 068	60,7	HMP, Ministerstvo obrany, Praha 5, Pozemkový fond, MČ Zličín
Firmy	122	1,0	864	4,7	Inorg, Portland Trust, Siemens, Státní statek Jeneč
Soukromníci*	5 160	42,8	4 902	26,9	
<b>Zábory podle využití pozemku</b>					
Demolice/zbořeniště	133	1,1	98	0,5	
Ostatní komunikace	1 589	13,2	259	1,4	
Ostatní plochy	10 297	85,4	15 140	83,0	
ZPF	41	0,3	2 744	15,0	

\*Pozn.: některé parcely, které jsou vedeny v soukromém vlastnictví, jsou součástí stávajícího autobusového terminálu.

Z celkové zabrané plochy 12 060 m<sup>2</sup> je 10 830 m<sup>2</sup> ploch již zpevněných, ostrůvek zeleně uprostřed terminálu má rozlohu 1 230 m<sup>2</sup>.

### Voda

Pro potřebu výstavby bude provedeno napojení na veřejný vodovod a bude osazeno měření pro spotřebu vody podle pokynů PVK. Voda bude použita pro sociální zařízení stavby, případně pro kropení při demoličních pracích.

Objekt parkoviště bude napojen samostatnou vodovodní přípojkou na stávající řad DN 300 pod autobusovým terminálem. Předpokládaná roční spotřeba vody při provozu je 87,6 m<sup>3</sup>.

### Surovinové a energetické zdroje

Surovinové zdroje potřebné pro stavbu odpovídají danému typu stavby.

Největší materiálovou položku tvoří železobeton – pro vlastní konstrukci stavby bude zapotřebí cca 11 500 m<sup>3</sup> železobetonu, kubatura pilot se předpokládá cca 1 400 m<sup>3</sup>.

Materiály pro konstrukci vozovek – kamenivo, živičné směsi, obrubníky, zámková dlažba – celkem pro 6 700 m<sup>2</sup> vozovek a 4 900 m<sup>2</sup> chodníků.

Další materiály pro zřízení vodovodní a kanalizačních přípojek, elektropřípojek a vnitřních instalací.

Elektrická energie pro stavbu bude dodávána na základě smlouvy mezi PRE a zhotovitelem stavby.

Po dokončení stavby se předpokládá celková roční spotřeba elektřiny potřebná pro provoz stavby 186,4 MWh. Napojení parkoviště bude z trafostanice TS 4112.

Parkoviště nebude napojeno na zdroj tepla ani na rozvod plynu.

### **Nároky na dopravní infrastrukturu**

Parkoviště bude využíváno zejména uživateli přijíždějícími do Prahy ze západu a severozápadu, částečně i obyvateli přilehlých částí města, kteří mají špatný přístup na MHD. Vzhledem k charakteru užívání se předpokládá příjezd v ranních hodinách a odjezd v hodinách odpoledních až večerních. Při maximálním obsazení se tedy jedná o 720 vozidel, která ve špičce zatíží okolní silniční síť, především ulici Ringhofferovu a Řevnickou. Do objektu parkoviště není povolen vjezd velkých dodávek či nákladních automobilů.

V Ringhofferově ulici (úsek Řevnická – vjezd do P+R) se jedná o výrazný vliv, neboť tato intenzita představuje zhruba polovinu jejího denního zatížení. Kapacitně ulice po rekonstrukci vyhoví, není obestavěna, přiléhá k ní pouze výstup z metra.

Většina vozidel do parkoviště P+R Zličín III bude najíždět od Rozvadovské spojky (cca 80 %, tj. 575 vozidel), znamená to tedy, že na Řevnické ulici (intenzita 14 000 vozidel/den – cca 1 400 vozidel ve špičce) stoupne intenzita ve špičce o 40 %. Ulice Řevnická bude rekonstruována a kapacitně vyhoví.

Předpokládáme-li, že cca 20 % (140 vozidel) bude přijíždět z přilehlých částí města (především Zličín a Řepy), dotkne se toto zvýšení dopravy Řevnické (úsek Na Radosti – Ringhofferova) a ulice Na Radosti. V této ulici se zvýší doprava ve špičce maximálně o 20 %.

### **Nároky na jinou infrastrukturu**

Výstavba P+R Zličín III nevyžaduje vybudování jiné infrastruktury. Všechny přípojky budou napojeny do stávajících řadů a rozvodů, v rámci stavby budou provedeny menší přeložky (kabely, vodovod). Dodávky všech médií (elektřina, voda) jsou garantovány dostatečnou kapacitou stávajících zařízení.

### B.III. Údaje o výstupech

#### Ovzduší

Novým trvalým zdrojem znečišťování ovzduší v souvislosti s provozem P+R Zličín III bude vyvolaná automobilová doprava. Stávající zdroj znečištění – provoz na autobusovém terminálu bude mít v důsledku zastřešení horší rozptylové podmínky, což je řešeno kombinací přirozeného a nuceného větrání s maximálním průtokem 285 000 m<sup>3</sup>/hod. Posuzovaná stavba nebude stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší, bude v ní provozována automobilová doprava, která patří podle § 4 odst. 2 zákona č. 86/2002 Sb. do kategorie mobilní zdroje znečišťování ovzduší.

Vytápění a příprava teplé užitkové vody budou zajištěny elektrickými zařízeními.

*Vypočtené znečištění ovzduší z provozu parkoviště P+R*

Krátkodobé koncentrace NO<sub>x</sub> a NO<sub>2</sub> na okraji objektu nebudou překračovat ani při nejnepríznivějším směru a rychlosti větru za současné dopravní špičky (varianta maximum) 70,0 µg/m<sup>3</sup> (u NO<sub>x</sub>), resp. 7,7 µg/m<sup>3</sup> (u NO<sub>2</sub>) a při běžných průměrných podmínkách (varianta průměr) 2,3 µg/m<sup>3</sup>, resp. 0,3 µg/m<sup>3</sup>. Krátkodobý hodinový imisní limit pro NO<sub>2</sub> je přitom 200 µg/m<sup>3</sup>, dřívější krátkodobý imisní limit pro NO<sub>x</sub> byl zrušen. Dále bylo odborným odhadem zjištěno, že příspěvky provozu stavby k průměrným ročním koncentracím v bezprostředním okolí stavby budou do cca 0,1 µg/m<sup>3</sup> u NO<sub>x</sub> a do cca 0,001 µg/m<sup>3</sup> u NO<sub>2</sub>. Roční imisní limit pro NO<sub>2</sub> stanovený pro ochranu zdraví lidí je 40 µg/m<sup>3</sup>, pro NO<sub>x</sub> stanovený pro ochranu ekosystémů 30 µg/m<sup>3</sup>.

Výše uvedené vypočtené maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace je nutno chápat pouze jako příspěvky k celkovým výsledným koncentracím v lokalitě (je třeba zohlednit i vliv stávajícího imisního pozadí).

#### Hluk

*Hluk z výstavby*

Stavební činnost bude prováděna v denních hodinách od 7:00 do 21:00 hod. Hodnoty hluku ze stavební a montážní činnosti nepřekročí v těchto hodinách hodnotu 65 dB.

Při stavební činnosti budou použity vrtné soupravy pro pilotové zakládání, bourací stroje a kompresory, rypadla a nakladače pro odstranění stávajících povrchů, pro vlastní výstavbu pak jeřáby, nákladní automobily včetně mixů pro dodávku betonu, betonová čerpadla, vibrátory, okružní pily. Akustické parametry použitých stavebních technologií jsou uvedeny v následujícím přehledu:

#### Stavební stroje pro výstavbu

Název stroje	L <sub>A</sub> [dB] v 10 m
Nákladní automobil TATRA 815	83
Rypadlo	80
Nakladač	80
Bourací kladiva	85
Vrtná souprava	80
Jeřáb věžový	51
Jeřáb mobilní	89
Betonové čerpadlo	73
Okružní pila	88

### *Hluk z provozu*

Současné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou v nejbližších chráněných bodech /bod 1/ na úrovni 56,2 dB/A/ v denním období a 49,2 dB/A/ v nočním období.

Autobusové nádraží výpočtově v tomto bodě generuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve dne ve výši 50,8 dB/A/ a v noci 45,2 dB/A/.

Nový provoz parkoviště P+R bude v tomto bodě generovat poměrně nízké ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, a to ve dne 38,7 dB/A/ a v noci 38,1 dB/A/. Po započtení provozu vzduchotechniky (pouze krátkodobý provoz v závislosti na stavu ovzduší uvnitř budovy) stoupne hladina akustického tlaku na 40,2 dB/A/, resp. 39,8 dB/A/. **Samotné parkoviště tedy nebude zdrojem nadměrného hluku.**

V součtu autobusového nádraží a parkingu P+R vycházejí hladiny akustického tlaku A ve dne vyšší než 50 dB/A/ (51,2 dB/A/) a v noci vyšší než 45 dB/A/ (46,3 dB/A/).

**Dominantním zdrojem hluku je stávající autobusové nádraží**

V součtu se stávajícím změřeným stavem bude hluk v měřených bodech po uvedení nového parkoviště P+R Zličín III do provozu:

$L_{Aeq}$  v nočním období: 56,3 dB/A/ – nárůst o 0,1 dB/A/

$L_{Aeq}$  v denním období: 49,7 dB/A/ – nárůst o 0,5 dB/A/

Lze tedy jednoznačně konstatovat, že v kritických chráněných místech budou v denním i nočním období z provozu nového parkoviště generovány podlimitní ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, tj. v denním období nižší než 50 dB/A/ a v nočním období nižší než 40 dB/A/, a nové parkoviště P+R u stanice metra B – Zličín nebude pro chráněná místa ve venkovním prostoru zdrojem nadměrného hluku.

**Nárůst hluku v nočním období oproti současnému stavu činí 0,5 dB/A/, v denním období pouze 0,1 dB/A/.**

V součtu parkoviště P+R a stávajícího autobusového nádraží jsou limitní hodnoty překročeny, ale především vlivem provozu na stávajícím autobusovém terminálu.

## **Voda**

### *Splaškové odpadní vody*

Splaškové odpadní vody budou vznikat v sociálních zařízeních a objektu ostrahy. Průměrné denní množství splaškových vod je 0,003 l/s.

### *Dešťové odpadní vody*

Vzhledem k tomu, že nový objekt je navržen nad zpevněnou plochou, množství dešťových vod se vlivem stavby prakticky nezmění, znečištění je stejné jako z ostatních zpevněných ploch.

Celkové množství dešťové vody při návrhovém dešti: 147 l/s

periodicita  $a=0,5$ ; doba trvání 15 min; intenzita  $I=170$  l/s/ha

## **Odpady**

### *Odpady z výstavby*

V průběhu stavby se předpokládá vznik dále uvedených druhů odpadů. Detailní zařazení podle Katalogu odpadů (vyhl. MŽP ČR č. 381/2001 Sb.) bude součástí Projektu nakládání s odpady v dalším stupni PD, ve kterém budou rovněž uvedeny výměry hlavních druhů odpadů.

Celkem se předpokládá cca 6 000 t odpadů.



**Zatřídění a způsob odstranění odpadů, které mohou vzniknout při výstavbě**

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
<i>01 05</i>	<i>Vrtné kalby a jiné vrtné odpady</i>			
01 05 99	Odpady jinak neurčené	N	likvidace podle druhu	zakládání stavby
<i>05 01</i>	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	uniklé (rozlité) ropné látky	N	biodegradace	útky, havárie z provozu autobusů
<i>15 01</i>	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>			
15 01 06	směsné obaly	O, N	deponování, spalování	obaly používané na ZS
<i>16 06</i>	<i>Baterie a akumulátory</i>			
16 06 01	olověné akumulátory	N	recyklace	baterie ze stav. strojů
<i>17 01</i>	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	beton	O	recyklace	demolice budov, demolice bet. zpevněných ploch
17 01 03	tašky a keramické výrobky	O	skládkování	demolice budov
17 01 07	směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keram. výrobků neuvedené pod č.170106	O	skládkování	demolice budov
<i>17 02</i>	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>			
17 02 01	dřevo	O	štěpkování	kácené stromy, demolice budov
17 02 02	sklo	O	skládkování, recyklace	demolice budov
17 02 03	plasty	O	recyklace, skládkování	demolice apod.
<i>17 03</i>	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>			
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	recyklace	demolice vozovek
<i>17 04</i>	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>			
17 04 05	železo a ocel	O	recyklace	demolice budov a zařízení
17 04 11	kabely neuvedené pod č. 17 04 10	O	recyklace, skládkování	demontáž sítí
<i>17 05</i>	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina</i>			
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	využití na stavbě – zpětný zásyp, urovnání terénu, rozproštění ornice aj.	výkopy, sejmutá ornice, rozebírané podsypy vozovky
<i>17 09</i>	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>			
17 09 03	jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	recyklace, skládkování	materiál z demolice
<i>20 01</i>	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>			
20 01 01	papír a lepenka	O	recyklace, skládkování	sběrový papír z provozu, obaly
20 01 02	sklo	O	recyklace	demolice
20 01 34	baterie a akumulátory neuvedené pod číslem 20 01 33	O	recyklace	baterie ze stav. strojů
20 01 21	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	recyklace, skládkování	výbojky a zářivky
<i>20 02</i>	<i>Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>			
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování	kácení zeleně
20 02 03	jiný biologicky nerozložitelný odpad	O	skládkování	údržba zeleně
<i>20 03</i>	<i>Ostatní komunální odpady</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	odpady z dočasných provozních budov
20 03 03	uliční smetky	O	skládkování, spalování	údržba komunikací, odpad z vpustí

*Odpady z provozu*

Během provozu parkoviště může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid parkovacích ploch, drobné opravy povrchů, odstraňování znečištění z komunikace, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých provozem vozidel na parkovacích plochách, údržba (nátěry). Při těchto činnostech mohou vznikat dále uvedené odpady.

**Zatřídění a způsob odstranění odpadů vznikajících při provozu**

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	uniklé (rozlité) ropné látky	N	biodegradace	útkapy, havárie
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání a odstraňování barev a laků</i>			
08 01 11	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	likvidace oprávněnou osobou	údržba
14 06	<i>Odpadní organická rozpouštědla, chladicí média</i>			
	ostatní rozpouštědla a směsi rozpouštědel	N	likvidace oprávněnou osobou	údržba
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>			
15 01 06	směsné obaly	O, N	deponování, spalování	obaly
15 02	<i>Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>			
15 02 03	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O, N	deponování, spalování	prostředky pro likvidaci havárií
17 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>			
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	N	recyklace, skládkování	v případě údržbových a rekonstrukčních prací
20 01	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>			
20 01 01	papír a lepenka	O	recyklace, skládkování	sběrový papír z provozních objektů
20 01 02	sklo	O	recyklace	odpady, rozbitá okna
20 01 21	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	recyklace, skládkování	výbojky a zářivky (demontáž osvětlení budov a areálu)
20 01 39	plasty	O	recyklace	separovaný odpad
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	odpady z provozních budov
20 03 03	uliční smetky	O	skládkování, spalování	údržba komunikací, odpad z vpustí

Pozn.: O - ostatní odpad  
 N - nebezpečný odpad  
 \* - není možné zatřídít podle Katalogu odpadů, bude podrobně zatříděno původcem odpadu

**Riziko havárií**

Vlastní provoz budovy nepředstavuje žádná rizika.

Případný únik pohonných hmot ze zaparkovaných vozidel je minimalizován konstrukčním řešením parkujících osobních automobilů. Pokud by k němu přece jen došlo, bude k dispozici odpovídající chemický prostředek k neutralizaci. Ke znečištění podzemních vod vzhledem ke zpevněným komunikacím nedojde.

Během provozu může dojít ke střetu vozidel, při kterém hrozí nebezpečí úniku pohonných hmot, případně požáru. Tyto situace budou řešeny standardním vybavením parkoviště (hasicí přístroje, chemické posypy). Pro případ požáru většího rozsahu je budova vybavena nezavodněným vnitřním požárním vodovodem a podzemními hydranty, budova je přístupná pro případný zásah požární techniky. Evakuace osob je zajištěna dvěma samostatnými schodišti, konstrukce mají požadovanou požární odolnost 30 minut.

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

### C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

#### *Geomorfologie a klimatické poměry*

Území MČ Zličín orograficky náleží k Unhošťské tabuli a Pražské kotlině, které jsou součástí Pražské plošiny. Jedná se o parovinu, lokálně zvlněnou nevýraznými elevacemi. Dnešní reliéf je výsledkem geologické stavby, různé odolnosti hornin vůči zvětrávání, erozivní činnosti potoků a uložení kvartérních sedimentů, které vyrovnaly členitější předkvartérní povrch území. Místy je přirozený reliéf terénu výrazně poznamenán antropogenní činností (těžebny, násypy).

Terén v okolí terminálu je rovinný až mírně zvlněný, nadmořská výška území je 370 m až 380 m. Od autobusového terminálu klesá směrem severovýchodním (podél ulice Na Radosti) a směrem jihovýchodním do údolí Motolského potoka

Z klimatického hlediska patří zájmové území dle Quitta do teplé oblasti T2. Oblast je charakterizována dlouhým létem, teplým a suchým, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

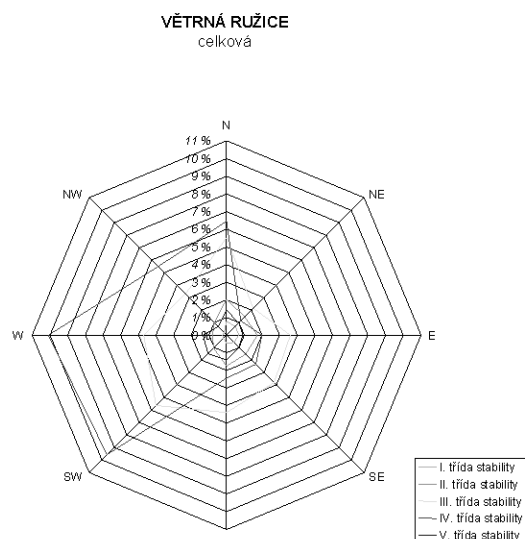
Vybrané klimatické charakteristiky oblasti T2:

Počet letních dnů	50 - 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 - 170
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	200 - 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 - 50

Na základě měření na meteorologických stanicích provedl ČHMÚ pro zájmovou lokalitu odborný odhad větrné růžice dělené do 5 tříd stability a 3 tříd rychlosti větru (rozptylová studie). V zájmovém území převládají směry větru jihozápadní (18,0 %), západní (17,1 %) a severní (16,2 %). Nejméně často naopak vanou větry od severovýchodu (6,4 %). Z ostatních směrů vane vítr od 9,0 do 10,7 % času v roce. Bezvětrí se v oblasti vyskytuje po 3,0 % času v roce. Z hlediska stability ovzduší je v oblasti nejfrekventovanější 4. třída (39,8 %). Vítr o nízkých rychlostech do 2,5 m.s<sup>-1</sup> vane ve srovnání s ostatními částmi Prahy poměrně málo – pouze po 36,5 % času v roce, vyšší rychlosti větru než 7 m.s<sup>-1</sup> se naopak vyskytují na pražské poměry dosti často, a to s četností 10,9 %. Statisticky průměrná rychlost větru v lokalitě je 4,4 m.s<sup>-1</sup>.

#### Odborný odhad celkové větrné růžice

Rychlost větru m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	Součet
1,7	5,38	4,39	5,02	4,64	5,24	3,27	2,80	2,75	2,97	36,46
5,0	9,00	1,96	3,84	4,21	5,02	12,05	10,86	5,67		52,61
11,0	1,81	0,06	0,10	0,36	0,19	2,67	3,48	2,26		10,93
Součet	16,19	6,41	8,96	9,21	10,45	17,99	17,14	10,68	2,97	100,00



Bioklimatické hodnocení (metoda Českého hydrometeorologického ústavu, zohledňující několik složek jako teplotní poměr, srážkové poměry, sluneční svit, expozice terénu proti slunci, expozice terénu proti větru, náchyllost území na tvoření místních inverzí, vzdušnou vlhkost a četnost výskytu mlhy) zahrnuje území jižně od ulice Na Radosti do oblasti velmi vhodné.

#### *Geologie a hydrogeologie*

Z hlediska regionálně - geologického členění náleží zájmové území do Barrandienu. Na jeho geologické stavbě se podílejí horniny paleozoického, mezozoického a kvartérního stáří. Zvrásněná souvrství paleozoika tvoří mísovité synklinorium a reprezentují je především nemetamorfované břidlice (ordovik) a žilné bazalty iniciálního vulkanismu (silur).

Na paleozoické horniny sedimentovaly jílovité, prachovité a písčité sedimenty svrchní křídly (mezozoikum), které jsou produktem mořské transgrese. Bazální cenomanské souvrství (perucké a korycanské) svrchnokřídového komplexu reprezentují především pískovce a slepence s vložkami jílovců.

Nadložní spodnoturonské sedimenty (bělohorské souvrství) reprezentují především pelitické usazeniny. Tvoří je pevné, deskovitě odlučné slínovce, jejichž mocnost se v zájmovém území pohybuje kolem 10 m. Mladší křídové sedimenty podlehlý denudaci.

Kvartérní sedimenty jsou zastoupeny zejména eolickými sprašovými sedimenty a dosahují mocnosti kolem 3 m.

Význačnou tektonickou linií v podložních paleozoických horninách v širším zájmové oblasti je pražské zlomové pásmo probíhající mezi Chrást'any a Motolem.

Tvorba, akumulace, transport podzemní vody a odvodnění hydrogeologických kolektorů se odvíjejí od geologické stavby území a hydraulických vlastností hornin. Vertikální zastoupení hornin v geologickém profilu, s velmi slabou propustností a s mírně až dosti silnou propustností, podmínilo v širším zájmovém území existenci dvou základních zvodní:

- bazální, v cenomanských pískovcích
- svrchní, ve spodnoturonských sedimentech

Hlavní zvodně s volnou hladinou je akumulována v cenomanských pískovcích. Cenomanský kolektor s puklinově průlinovou propustností je dotován především z atmosférických srážek na svých výchozech v jižních a v severních svazích Zličínské plošiny. Transport podzemní vody zájmovým územím probíhá bazálním kolektorem generálně od JJZ k SSV a na okraji Zličína i v jeho zástavbě je směr proudění

ovlivněn vodárenskou exploatací. Jakost vody v cenomanské zvodni charakterizují střední až silná mineralizace 500-750 mg/l. Podzemní voda je tvrdá až velmi tvrdá, slabě kyselá reakce, typu Ca - Mg - HCO<sub>3</sub> - SO<sub>4</sub>. Mezní hodnoty podle vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 376/2000 Sb. (pitná voda) obvykle překračují koncentrace železa a manganu.

Možnost antropogenního znečištění cenomanského kolektoru je omezena nadložními sprašovými hlinami. V případě, že dojde k porušení kvartérního pokryvu (např. skryvkou při stavebních pracích), je zvýšené nebezpečí druhotné kontaminace podzemních vod (např. úkapy PHM a olejů ze stavební techniky apod.).

#### *Radonové riziko*

Podle „Odvozené mapy radonového rizika ČR“ se oblast nachází na území, které je zařazeno do kategorie středního rizika úniku radonu z geologického podloží. Objemová aktivita radonu v půdním vzduchu je v rozmezí 20-70 <sup>222</sup>Rn (kBq.m<sup>-3</sup>). Charakter stavby, kde se lidé zdržují velmi krátkou dobu, nevyžaduje žádná opatření či stavební úpravy, vyplývající z usnesení vlády č. 709/1993 k ochraně obyvatel před ozářením z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

#### *Biogeografická charakteristika území:*

Podle Biogeografického členění ČR (Culek, 1996) náleží území k.ú. Zličín a Třebonice do biogeografického regionu 1.2 – Řípského. Zájmové území se v tomto bioregionu nachází na jeho jihovýchodním konci, v blízkosti nevýrazné hranice s vedlejším biogeografickým regionem 1.18 – Karlštejnským.

Z hlediska vyššího členění náleží zájmové území do biogeografické podprovincie hercynské a do biogeografické provincie středoevropských listnatých lesů.

Řípský bioregion tvoří opuková tabule s pauperizovanou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně.

Fauna bioregionu je původně ryze hercynská, se západoevropským vlivem (ježek západní, ropucha krátkonohá). V současné době jde většinou o téměř bezlesou kulturní step, charakterizovanou např. koloniemi havrana polního nebo výskytem dytíka úhorního. Do ní místy pronikly (např. vřetenuška pozdní) nebo přežívají (stepník rudý) charakterističtí zástupci středočeské suchomilné fauny, včetně forem atlantsko-mediteránního původu (travařka Nickerlova). Zejména severně od Prahy jsou zachovalá unikátní torza vyhraněně teplomilných hmyzích společenstev, se středočeskými endemity a subendemity (krasec trójský, nesytky česká, makadlovka Mesophleps trinotellus, z měkkýšů např. páskovka žíhaná).

Na základě obhlídky okolí terminálu lze konstatovat, že v bezprostředním okolí se nacházejí buď neudržované plochy zarostlé ruderalní vegetací (např. merlíkovité, miříkovité, podběl, štetka, pelyněk černobýl, lopuchy, ostružiník, rumištní taxony trav apod.) nebo nově sadově a zahradnický upravené plochy okolo nových nákupních center (GLOBUS aj.), popř. zahrádkářská osada a rodinné domy se zahradami (SV směrem od terminálu), ve větší vzdálenosti pak obhospodařované agrocenózy.

Druhově nízká diverzita ruderalních porostů se omezuje na plevelné, běžné taxony, z nichž celá řada patří mezi alergeny. Lokalita má minimální hodnotu ve smyslu protihlukových nebo protiprašných bariér nebo ploch zvýšené biodiverzity či ekologické stability. V ruderalních porostech není však možno vyloučit výskyt hnízd čmeláků rodu *Bombus*.

Žádná z těchto ploch nebude záměrem dotčena a posuzovaný záměr P+R Zličín III vzhledem ke svému charakteru a lokalizaci neovlivní faunu a flóru ani ekosystémy v zájmovém území, protože se jedná o záměr nad stávající zpevněnou plochou s malým porostem.

*Chráněná území podle zvláštních zákonů*

Do území nezasahuje žádné chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ani území chráněná ve smyslu vodohospodářském podle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění. Stavba neleží v chráněném území ve smyslu zákona č. 44/1998 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství v platném znění.

Nejbližší **ZCHÚ** se nachází cca 1,5 km východně od terminálu – č. 740 – U Hájů – kategorie přírodní památka. ZCHÚ má rozlohu 6,63 ha, jedná se o přírodní ekosystém – mokřadní společenstva na vystupujících pramenech, biková doubrava.

Nejbližším vyhlášeným **přírodním parkem** je Přírodní park Košíře – Motol, jehož hranice se nachází východním směrem cca 2 km daleko. Dalším přírodním parkem v okolí je Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí, jehož hranice se nachází jihovýchodním směrem cca 3 km daleko.

*Významné krajinné prvky*

V zájmové lokalitě se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek a neprochází jím žádný prvek územního systému ekologické stability (ÚSES).

Významným krajinným prvkem (VKP) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. je Velký rybník na severním okraji Zličína a mokřady prameniště Motolského potoka jižně od areálu SKV. V údolí Motolského potoka se nachází VKP – skalní útvar severně od dálnice.

Na území obce Zličín se vyskytuje několik památných stromů (lípy, jasan, jírovec), žádný z nich však není v blízkosti terminálu.

Podle zpracované dokumentace územního systému ekologické stability se nejbliže k území nacházejí následující **prvky ÚSES**:

Označ.	Funkce	Název	Popis	Navrhovaná opatření
I/291	<b>interakční prvek funkční</b>	Prameniště (mokřady) Motolského potoka	Podle územního plánu hl.m. Prahy je vymezen jako přírodovědně hodnotná lokalita – potenciální přírodní památka. Jedná se o regulovaný úsek Motolského potoka pod jeho prameništěm (vodní tok a ostatní plochy, velikost 3,62 ha), se stupněm ekologické stability 2. Bylinná vodní a pobřežní vegetace.	Výsadba břehových porostů a navrhované vodní nádrže.
R4-32	<b>regionální biokoridor nefunkční</b>	Třebonice – Bílá Hora	Biokoridor je součástí přírodního parku Košíře – Motol. Druh pozemků – ostatní plochy, louka, zastavěná plocha, orná půda. Jedná se o regionální biokoridor vedený z části po Dalejském potoce a dále převážně výrobními plochami v oblasti Zličína – Motola. Biokoridor je výrazně negativně ovlivněn antropogenními vlivy. Terén je značně svažité, stupeň ekologické stability kolísá v jednotlivých úsecích v rozmezí 0 (zastavěné plochy) až 3.	Je navrženo téměř v celém rozsahu založit regionální biokoridor jako lesoparkovou a luční městskou zeleň (cílová společenstva: lesní, luční, lesostepní).
L2/194	<b>lokální biocentrum funkční</b>	Stodůlky	Biocentrum o velikosti 3,40 ha, na orné půdě a ostatních plochách. V současné době to jsou převážně devastované plochy, vzniklé navážkami, skládkami a stavební činností. Povrch je černý úhor nebo ruderální bylinný porost. Soliterně se objevují stromy a keře, v JZ části je orná půda. Stupeň ekologické stability je nízký (1 – 2).	Je navrženo zatravnění a zalesnění k dosažení cílových lesních a lučních společenstev. Základním významem biocentra je zvýšení diverzity v území.

*Urbanistická charakteristika:*

Zájmové území MČ Praha-Zličín leží v příměstské krajině u západní hranice Prahy, nad dálniční komunikací D5 na Plzeň, východní hranice je tvořena železniční tratí a hranicí obvodu Praha 5. Celé území je přetvořeno zejména zemědělskou činností, v jižní a východní části průmyslovou a stavební činností. Území rozděluje mezi Zličínem a Sobínem bariéra nedávno vybudovaného rychlostního silničního okruhu. Zástavba je chaotická – staré obce vedle novějšího zastavění rodinných domků, panelové domy, průmyslové areály, ohrady, provizoria, staveniště atp. Sobín se svou izolovanou polohou má převážně venkovský charakter.

Území MČ Praha-Zličín nepatří mezi hustě zalidněná území. Je situováno na západním okraji hl. m. Prahy a má charakter městské periferie. Obytné objekty ve Zličíně mají převážně charakter starší vesnické zástavby a zástavby nízkopodlažních rodinných domů se zahradami, pouze část obytné zástavby (sídlště) je realizována ve vícepodlažních objektech. Obytná zástavba v Sobíně má charakter vesnické zástavby. Vlastní obytná zástavba tvoří jen malou část celkové rozlohy území MČ Zličín (skládajícího se z k.ú. Zličín a k.ú. Sobín a části k.ú. Třebonice). Z celkové nízkopodlažní hladiny rodinné zástavby i některých průmyslových hal vystupují obytné domy na sídlšti. Nad celkovou hladinu vystupují i některé administrativní objekty a některé průmyslové haly. Svými velkými hmotami výrazně působí jako bloky průmyslové a skladové haly, obchodní areály a depo metra, popř. zemědělské areály. Nejvýrazněji se uplatňuje objekt výrobní haly (dříve ČKD Tatra, nyní Siemens KV), který jako dominanta ovládající své okolí mohutností i výškou (i s přílehlými objekty a plynovou kotelnou) zcela narušuje drobná měřítka i výškovou hladinu okolí a tím zatěžuje území.

Podle výsledků sčítání obyvatelstva z r. 1991 měl Zličín (k.ú. Zličín a k.ú. Sobín) 3 121 trvale bydlících obyvatel. Ke dni 31.12.1999 bylo v MČ Zličín již jen 2 990 trvale bydlících obyvatel.

*Území kulturního nebo archeologického významu*

Jako zapsaná památka na území Zličína jsou Boží muka v Sobíně z poslední čtvrtiny 18. století. Umělecko-historická hodnota a výtvarná hodnota zástavby vsi spočívá především v ucelenosti a nenarušenosti celých souborů. Jádrem Zličína je mezi dochovanými vesnicemi na území Prahy na jednom z předních míst.

Jako technickou zajímavost lze uvést, že uprostřed zástavby mezi starou obcí a sídlštěm se nalézá stará štola pro jímání podzemních vod, vyústující v cihelném objektu při Hrozenkovské ulici. Mezi hodnotné technické zajímavosti je nutno zařadit i Buštěhradskou dráhu, která ve své době byla vynikajícím technickým dílem (zvláště v úseku v Praze) a je dodnes dokladem technické úrovně tehdejší doby. Nejbližším kulturně-historicky významným územím jsou Stodůlky – vesnická památková rezervace se souborem lidové architektury, dále s novogotickým kostelem sv. Jakuba Většího z let 1901-3 a několika klasicistními domy.

Na archeologické nálezy lze narazit pouze při pilotovém zakládání stavby, plošné výkopy nebudou prováděny (plocha autobusového terminálu bude pouze rekonstruována). Určené archeologické pracoviště bude provádět dohled nad zakládáním stavby. V rámci výstavby Jihozápadního Města bylo v nedalekém okolí odkryto pravěké sídlště a pohřebiště s hodnotnými nálezy šňůrové keramiky. V Třebonicích se vyskytly nálezy únětické kultury.

Území obce Zličína leží na západním okraji Prahy. První písemná zmínka o Zličíně je z r. 1045, k roku 1654 je doloženo 8 selských usedlostí. Dispozice Zličína má svůj původ ve středověku, kdy se středověký klášterní dvůr rozkládal v nejvyšším místě terénní terasy na místě, kde pramenila zličínská kyselka. Královská studánka s vydatným pramenem přispěla k založení a k zástavbě této lokality, silný pramen vedl i k založení tří zličínských rybníků. Od poloviny 19. století lze zaznamenat trvalý rozvoj obce i v souvislosti s vybudováním buštěhradské dráhy v r. 1873. Na začátku

20. století se ve Zličíně objevuje první výrobní podnik – cihelna. Rozvoj strojírenské výroby pokračuje až po r. 1948, kdy byly postupně vybudovány velké průmyslové areály na dosud volných plochách mezi obcí Zličín a železniční tratí (včetně gigantického podniku ČKD Tatra). V poslední době ovlivnilo území Zličína vybudování Rozvadovské spojky (Radlické radiály) a Pražského okruhu a konečné stanice metra trasy B s depem.

Na území budoucího parkoviště se nenachází žádný objekt kulturního významu.

#### *Stávající využívání území*

V průběhu posledního desetiletí vznikla v území kolem křižovatky Rozvadovské spojky a Řevnické ulice rozsáhlá obchodní zóna s velkokapacitními obchodními středisky (IKEA, TESCO, GLOBUS, METROPOLE aj.), která zejména z dopravního hlediska (spolu s Rozvadovskou spojkou a dalšími intenzivně využívanými komunikacemi v území) představuje významnou zátěž daného území – především emisemi škodlivin a hlukovou zátěží.

Zájmové území, především areál Siemens Kolejová vozidla, s.r.o. ve Zličíně, je již dlouhou dobu využíván pro průmyslovou výrobu – dříve ČKD Tatra Zličín s výrobou kolejových vozidel. Výroba kolejových vozidel zůstala v areálu nadále i v současné době.

Území MČ Praha-Zličín má významný nedostatek přírodních nebo přírodě blízkých lokalit. Nevyskytují se zde žádná chráněná území (z hlediska ochrany přírody, ochrany vod nebo ochrany nerostného bohatství) ani evidovaná ložiska přírodních zdrojů – nerostných surovin, popř. jiných zdrojů (např. zdroje minerálních vod). Podíl lesů v území je prakticky zanedbatelný. Celé území je významně negativně ovlivněno silnými antropogenními vlivy, jeho přírodní kvalita a ekologická stabilita je nízká. Stávající ekosystémy (převážně obhospodařované agrocenózy) v území jsou značně zranitelné negativními vlivy. Regenerace na kvalitní přírodní prvky v území bude při trvajících zátěži území značně obtížná.

#### *Ochranná pásma*

Terminál leží v povodí Motolského potoka, který je levobřežním přítokem Vltavy.

Do území nezasahuje žádné ochranné pásmo podle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon) v platném znění.

Ve sledovaném prostoru je řada dále uvedených inženýrských sítí, jejichž ochranná pásma jsou respektována při technickém návrhu stavby. V dalším stupni projektové dokumentace budou respektovány připomínky správce těchto sítí.

Ochranná pásma silnoproudých elektrických zařízení jsou stanovena zákonem č. 79/1957 Sb. a prováděcím nařízením vlády č. 80/1957 Sb.

Ochranná pásma slaboproudých elektrických zařízení jsou stanovena zákonem č. 110/1964 Sb. v platném znění.

Ochranná pásma vodovodů se řídí konkrétními podmínkami pro výstavbu a bez souhlasu PVK nesmí být prováděna žádná činnost.

Ochranná pásma plynovodů jsou stanovena zákonem č. 67/1960 Sb. v platném znění a prováděcí vyhláškou č. 175/1975 Sb.

Stavba zasahuje do ochranného pásma Metra (OPM) stanice Zličín. Pro přípravu a realizaci je nutné dodržet „Obecné podmínky“ pro stavbu v OPM a připomínky DP-metro.

Obec Zličín se nachází nad významným zdrojem podzemní vody – kolektorem křídových pískovců, který je dnes na dvou místech využíván jako zdroj hromadného zásobování obyvatel.



Sběrná podzemní štola vybudovaná již v 19. století je dnes využívána pro některé průmyslové objekty ve Zličíně (STAS apod.). Vydatnost tohoto zdroje je více jak 900 m<sup>3</sup> za den, jeho využití je však podstatně menší. Podle dostupných informací nemá zdroj vyhlášená pásma hygienické ochrany.

Druhým využívaným zdrojem jsou dva vrty v parku pod sídlištěm, využívané pro zásobování asi 20 přilehlých bytových jednotek.

Voda z obou vrtů vyhovuje požadavkům ČSN 75 7111 Pitná voda.

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

### *Ovzduší*

Zájmové území je vzhledem k poměrům středních Čech a zvláště Prahy provětráváno velmi dobře. Rozptylu škodlivin v území nebrání žádné výrazné terénní útvary. Oblast v okolí Zličína se vyznačuje častým výskytem normálního zvrstvení atmosféry s častým výskytem větru o vyšších rychlostech, tedy výbornými rozptylovými podmínkami. Obecně špatné rozptylové podmínky (stavy bezvětří a 1. a 2. třída stability ovzduší) se v lokalitě vyskytují pouze velmi málo – po 3 % času v roce. V případě těchto obecně nepříznivých rozptylových stavů pak naprosto převládá znečišťování ovzduší nízkými a chladnými zdroji (především doprava, malé kotelny a lokální vytápění).

Zdrojem ovlivňujícím imisní situaci v lokalitě je především automobilová doprava na Rozvadovské spojení, dálnici D5, autobusovém nádraží a ostatních komunikacích a parkovištích. Oblast je proto nejvíce zatížena emisemi oxidů dusíku, prашným aerosolem a těkavými organickými látkami. Přimo v zájmové lokalitě se nenachází žádná stanice monitorující znečištění ovzduší. Informace o stávajícím imisním pozadí však lze získat z modelových výpočtů kvality ovzduší ATEM (<http://www.premis.cz/atlaszp/>). Podle těchto modelových výpočtů je průměrná roční koncentrace NO<sub>x</sub> v předmětné lokalitě autobusového nádraží v rozmezí 20-40 µg/m<sup>3</sup>, na hranici nejbližší obytné zástavby 20-30 µg/m<sup>3</sup>. Průměrná roční koncentrace NO<sub>2</sub> pak 15-25 µg/m<sup>3</sup>, resp. 15-20 µg/m<sup>3</sup> u nejbližší chráněné zástavby. V případě znečištění ovzduší benzenem je v oblasti autobusového nádraží průměrná roční koncentrace 0,75-1,5 µg/m<sup>3</sup>, resp. 0,5-1,0 µg/m<sup>3</sup> u obytné zástavby. Ovzduší v zájmovém území je znečištěné, ale nikoliv kriticky, zejména díky poloze na návětrném okraji Prahy a velmi dobrému provětrávání oblasti. Koncentrace znečišťující látek jsou poměrně vysoké, ale imisních limitů nedosahují. Překročen je pouze roční imisní limit pro NO<sub>x</sub> 30 µg/m<sup>3</sup>, který je ovšem stanoven pro ochranu ekosystémů v cenných přírodních lokalitách jako jsou národní parky a chráněné krajinné oblasti, území o nadmořské výšce 800 m n. m. a vyšší a vybrané přírodní oblasti. Předmětná lokalita však mezi tyto přírodně cenné oblasti nepatří.

### *Hluk*

Abychom co nejlépe posoudili akustickou situaci v sledovaném území, bylo provedeno reálné měření hladin akustického tlaku A v blízkém chráněném bodě na hranici chráněného pozemku.

Měření proběhlo po dobu 20 hodin a protokol měření je uveden v příloženém hlukovém posouzení. V první části protokolu měření hladin akustického tlaku A jsou uvedeny všechny důležité technické údaje o provedeném měření (měřicí přístroje, umístění mikrofону, klimatické podmínky, zdroje hluku atd.), ve druhé části jsou uvedeny všechny naměřené hodnoty sledovaných akustických veličin.

Měřicí místo bylo zvoleno na hranici chráněného pozemku ve venkovním prostoru, měření proběhlo ve všední dny za normálního dopravního režimu.

Hladina hluku pozadí je uvedena ve výsledkové části hlukového posouzení, charakter hluku je jednoznačně proměnný.

Měřené akustické veličiny:

Byla měřena zejména ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A L_{Aeq}$  dB/A/, jejíž sledování a hodnocení je upraveno platnou legislativou.

Dále byly sledovány i další akustické veličiny:

- procentní hladiny akustického tlaku  $L_1, L_{10}, L_{50}, L_{90}, L_{99}$
- maximální a minimální hladina akustického tlaku

Pro úplnost uvádíme vysvětlení pojmu procentní hladina akustického tlaku. Tak např. hladina hluku  $L_1$  představuje hodnotu hladiny akustického tlaku, která byla dosažena pouze v 1 % měřené doby (při hodinovém měření po dobu 36 sec.) a bývá charakterizována jako "častěji" se vyskytující maxima. Naopak hladiny akustického tlaku  $L_{90}$  resp.  $L_{99}$  představují hodnoty hladin akustického tlaku, které byly v 90 % resp. 99 % měřené doby překročeny - reprezentují tedy "tichá období" v lokalitě, tj. intervaly, kdy v okolí hodnoceného místa právě neprojíždí žádná nebo jen minimální doprava a charakterizují v tomto smyslu hladiny hluku pozadí.

Výsledky měření:

Přepočítaná hladina akustického tlaku  $A$  za denní období od 06 do 12 hodin a od 16 do 22 hodin:

$$L_{Aeq}^D = 54,7 \text{ dB/A/}$$

Přepočítaná hladina akustického tlaku  $A$  za denní období od 22 do 06 hodin:

$$L_{Aeq}^N = 47,7 \text{ dB/A/}$$

Je však třeba počítat s nejistotami měření, které v tomto případě s ohledem na použitou techniku mají hodnotu 1,5 dB/A/. Tuto hodnotu je nutno k naměřeným hladinám akustického tlaku  $A$  přičíst. Takto upravené hladiny akustického tlaku  $A$  budou mít hodnotu:

$$L_{Aeq}^D = 56,2 \text{ dB/A/}$$

$$L_{Aeq}^N = 49,2 \text{ dB/A/}$$

Jestliže nyní porovnáme naměřené hladiny akustického tlaku  $A$  s limity (viz kap. D1), zjistíme následující:

- denní ekvivalentní hladina akustického tlaku je ve sledovaném místě nižší než limit 60 dB/A/
- noční ekvivalentní hladina akustického tlaku je pak nižší než 50 dB/A/.

Dominantním zdrojem hluku ve sledované lokalitě je provoz na autobusovém nádraží.

### *Zeleň*

Krajina je téměř bezlesá. Pramení zde tři vodoteče – Sobínský, Zličínský a Motolský potok. Podél Sobínského potoka se nachází hodnotná doprovodná zeleň. Společně s lesním porostem v jihovýchodní části zájmového území (u Motolského potoka) to jsou jediné přírodní lokality v zájmovém území.

Další vzrostlé dřeviny se pak nacházejí v zahradách u rodinných domů nebo v parkově upravených plochách v obci. Podle pasportizace dřevin, provedené pro účely zpracování urbanistické studie Zličín – Sobín v r. 1994, je jejich druhová skladba pestrá, bylo evidováno 49 druhů dřevin, jehličnanů i listnáčů.

Na autobusovém stanovišti, v zeleném pásu, který bude zakryt novým objektem o ploše cca 1 230 m<sup>2</sup>, se nalézá celkem 17 stromů o průměru do 10 cm:

Robinia pseudoacacia - trnovník akát	7 ks
Ulmus laevis - jilm vaz	2 ks
Acer platanoides - javor mléč	5 ks
Pinus armandii - borovice Armandova	1 ks
Pinus sylvestris - borovice lesní	1 ks
Acer pseudoplatanus - javor klen	1 ks

Travnatý svah mezi autobusovým terminálem a parkovištěm P+R Zličín I tvoří přechod mezi budoucí budovou a tímto parkovištěm.



#### **Stávající zeleň autobusového terminálu**

Travnatá zanedbaná plocha směrem k zahrádkářské kolonii je podle územního plánu určena k parkovému využití. Ve skutečnosti je prostor využit jako koridor pro podzemní síť. Podle výpisu z katastru nemovitostí se skládá z řady pozemků v soukromém vlastnictví.

#### *Zástavba*

Hodnocené území leží v řídkce obydlené oblasti využívané v současné době především pro průmyslové účely a pro sklady a velkoobchody. Ve vzdálenosti asi 120 m východně se nachází 21 m vysoká administrativní budova ČKD Dopravní systémy, a.s., budovy a parkoviště obchodních center jsou umístěny na západ a jihovýchod od lokality. Severně na přilehlém pozemku se připravuje výstavba Administrativního centra Zličín (Portland Trust).

Nejbližší chráněnou (obytnou) zástavbou je zahrádkářská kolonie s řídkou zástavbou rodinných a zahradních domků nacházející se severovýchodně od stávajícího terminálu autobusů. Nejbližšími objekty jsou přízemní domky čp. 251 (cca 50 m) a čp. 255a (cca 60 m) a patrový rodinný dům čp. 249a (cca 100 m).

### Pohled na prostor mezi zahrádkářskou kolonií a autobusovým terminálem



Obytná zástavba za obchodním centrem Metropole je od terminálu autobusů vzdálená cca 200 m, je však oddělena Řevnickou ulicí a nájezdem do obchodního centra Metropole.

### Výjezd z terminálu a pohled na bytovou zástavbu za Metropolí



V poslední době ovlivnilo území Zličína vybudování Rozvadovské spojky (Radlické radiály) a Pražského okruhu a konečné stanice metra trasy B s depem.

*Charakteristika pozemku***Celkový pohled na autobusový terminál od severozápadu****Celkový pohled na autobusový terminál od jihovýchodu**

Stavba má být provedena nad stávajícím terminálem autobusů vedle vestibulu stanice metra B Zličín. Plochy otevřeného terminálu jsou provedeny z asfaltu a zámkové dlažby, ve střední části je zelená plocha osázená stromy a keři. Chodník směrem ke stanici metra je zakryt lehkým přístřeškem, na východní straně ke stanici metra přiléhá dřevěná budova, využívaná jako prodejna.

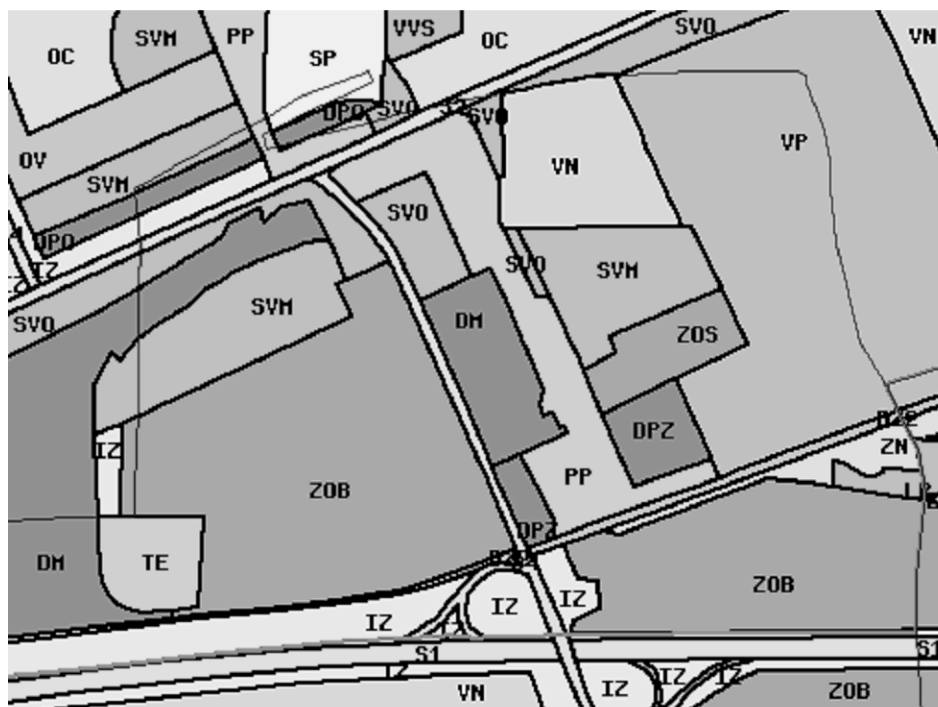
Autobusový terminál je dopravně napojen na Řevnickou ulici, rozhraní mezi parkovištěm P+R Zličín I a terminálem je oploceno.

Územní plán HMP zařazuje zájmové území podle funkčního využití ploch jako zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob (DM).

### Výřez z územního plánu

Legenda:

- DM – zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob
- PP – parky a parkově upravené plochy
- SVM – smíšené městského typu
- ZOB – velké obchodní komplexy
- SVO – smíšené obchodu a služeb
- VN – služeb a nerušící výroby
- DPZ – P+R



### Doprava

Na autobusovém terminálu, který umožňuje přestup z konečné metra B Zličín na dopravní prostředky zajišťující další spojení, je silný provoz. Jedná se jednak o 11 linek autobusů MHD, dále 19 linek autobusového spojení do jiných obcí a měst a kyvadlovou autobusovou dopravu do přílehlých nákupních center. Ve špičce přijíždí a odjíždí z terminálu autobus v intervalu 1-2 minuty.

Území protíná ulice Řevnická a na ni napojená ulice Ringhofferova. Jižně od stavby ve vzdálenosti 160 m je umístěna železniční vlečka a za ní ve vzdálenosti 300 m od stavby vede Rozvadovská spojka, severně pak ulice Na Radosti vzdálená 200 m. Tato ulice je dopravně zklidněna, směrem do centra Prahy je v ní zakázán průjezd. Zdrojová doprava z nákupních center (stejně jako z původní „staré Plzeňské“) je tak směrem do Prahy vyvedena na Rozvadovskou spojku.

**Předpokládané zatížení přilehlé silniční sítě v r. 2010:**

Komunikace	Vozidel za 24 hod. v obou směrech	Poznámka
Řevnická ulice	14 000	
Ringhofferova ulice	1 500	
Ulice Na Radosti	7 300	jednosměrná
Metropole Zličín	7 600	
Rozvadovská spojka	50 000	

Zdroj: Dopravní studie Zličín (Útvar rozvoje hl.m. Prahy, leden 2002) – upřesněno dopisem ÚDI 19.6.2003

V lokalitě je řada parkovišť s velkou celkovou kapacitou.

**Parkovací plochy v okolí**

Plocha	Vzdálenost od stavby (m)	Kapacita vozidel
P+R Zličín I	0	90
P+R Zličín II	50	65
Globus	250	1500
Shopping Park (Ikea/Tesco)	500	cca 2000
Metropole (ElectroWorld)	150	cca 2000

*Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)*

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že lokalita je dopravně značně zatížena. Celé území je proto vystaveno zvýšeným imisním koncentracím znečišťujících látek v ovzduší a vyšším hladinám akustického tlaku v okolí parkovacích ploch a podél komunikací.

V území se nepředpokládají žádné staré zátěže, po odstranění zpevněných ploch autobusového terminálu je nutno ověřit, zda nedošlo ke kontaminaci podloží z úniků pohonných hmot.





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

### D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

#### *Emise*

Stavba objektového parkoviště P+R umožní převedení individuální automobilové dopravy osob na MHD (hlavně metro). Dopad stavby je v širším pohledu pozitivní a zřejmý a mnohonásobně převyšuje lokální zahuštění dopravy v lokalitě způsobené provozem stavby (příjezd k objektovému parkovišti P+R a pohyb vozidel při parkování).

Vlastní emise  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  z automobilového provozu po objektovém stání P+R byly vypočteny na 44,5 kg/r a 3,2 kg/r, jde tedy o množství srovnatelné například s emisemi ze 2-3 kotelen na zemní plyn v běžných rodinných domcích. Tyto nízké emise budou navíc rozptýlené v celém objemu stavby, takže při výstupu z objektu budou již natolik zředěné, že nehrozí překračování imisních limitů ani na hranici stavby. Krátkodobé koncentrace  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  na okraji objektu nebudou překračovat ani při nejnepríznivějším směru a rychlosti větru za současné dopravní špičky (varianta maximum)  $70,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ( $\text{NO}_x$ ), resp.  $7,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ( $\text{NO}_2$ ) a při běžných průměrných podmínkách (varianta průměr)  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp.  $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Krátkodobý hodinový imisní limit pro  $\text{NO}_2$  je přitom  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , dřívější krátkodobý imisní limit pro  $\text{NO}_x$  byl zrušen. Dále bylo odhadnuto, že příspěvky provozu stavby k průměrným ročním koncentracím v bezprostředním okolí stavby budou do cca  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{NO}_x$  a do cca  $0,001 \mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{NO}_2$ . Roční imisní limit pro  $\text{NO}_2$  stanovený pro ochranu zdraví lidí je  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , limit pro  $\text{NO}_x$  stanovený pro ochranu ekosystémů je  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Výše uvedené vypočtené maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace je však nutno chápat pouze jako příspěvky k celkovým výsledným koncentracím v lokalitě (je třeba zohlednit i vliv stávajícího imisního pozadí).

Vypočtené příspěvky provozu stavby k maximálním krátkodobým i průměrným ročním koncentracím posuzovaných znečišťujících látek jsou velice nízké a provoz objektového parkoviště P+R prakticky neovlivní plnění či neplnění imisních limitů  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  v lokalitě. Lze odhadnout, že ani se zahrnutím stávajícího imisního pozadí nebude docházet k překračování imisních limitů v lokalitě. Vzhledem k tomu, že lze očekávat ještě asi o 1 řád nižší vliv provozu stavby z hlediska emisí suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  a hodnoty imisního limitu pro  $\text{PM}_{10}$  jsou řádově srovnatelné s imisními limity pro  $\text{NO}_2$  ( $\text{NO}_x$ ), platí výše uvedené samozřejmě i pro znečišťující látku  $\text{PM}_{10}$ .

Provoz stavby se naopak pozitivně projeví v plnění imisních limitů v centru Prahy (částečným převedením osobní automobilové dopravy na městskou hromadnou).

#### *Hluk*

##### Hygienické limity

Od 1.1.2001 je v platnosti zákon č. 258/2000 Sb. o veřejném zdraví a prováděcí předpis – Nařízení vlády č. 502/2000 S. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hodnoty hluku ve venkovním prostoru se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A L_{\text{Aeq,T}}$ . Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  ve venkovním prostoru se stanoví součtem základní hladiny hluku  $L_{\text{Aeq,T}} = 50 \text{ dB}$  a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo.

Korekce pro noční dobu má velikost -10 dB s výjimkou hluku ze železnice, kde se použije korekce -5 dB.

Pro nemocnice - území, školy, stavby pro bydlení a území se použije korekce +5 dB. Tato korekce neplatí pro hluk z provozoven a z jiných stacionárních zdrojů hluku.

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, a v ochranném pásmu drah se použije korekce +5 dB.

V případě hluku způsobeného "starou zátěží" z pozemní dopravy je možné použít další korekci + 12 dB.

**V našem případě je možné použít k základní hladině korekci na noční dobu /-10 dB/ a dále korekci na využití území /+5 dB/. Korekce na okolí hlavních komunikací je zde diskutabilní.**

Posouzení je tedy provedeno na limitní hladiny akustického tlaku A:

pro denní období: 06 - 22 hodin  $L_{Aeq} = 60$  dB/A/

pro noční období: 22 - 06 hodin  $L_{Aeq} = 50$  dB/A/

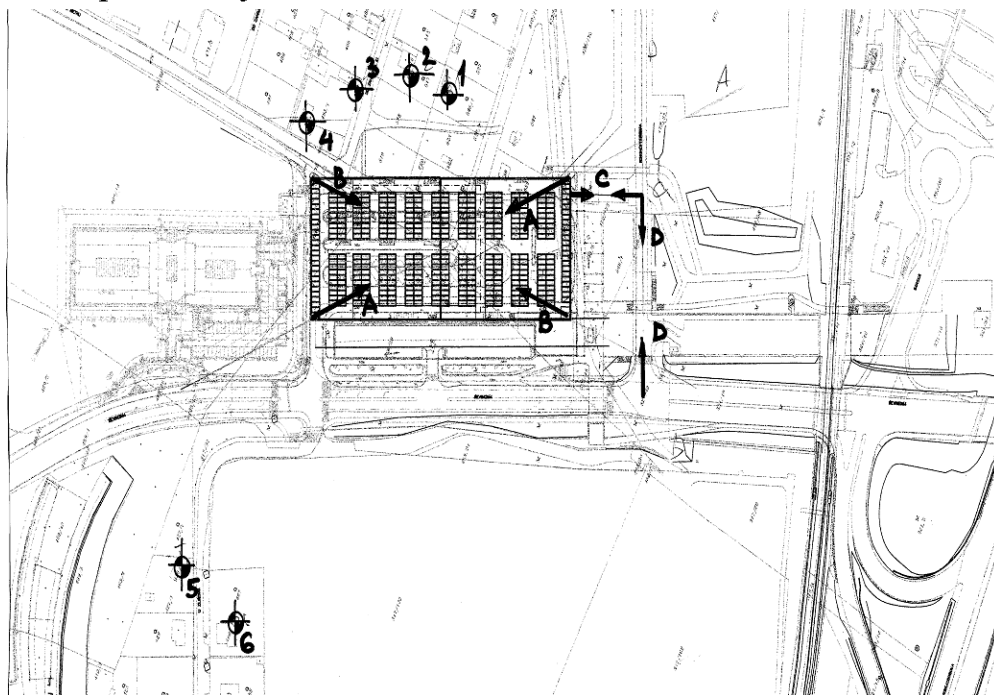
Avšak provoz parkovišť hygienická služba považuje podle posledních stanovisek za stacionární zdroj hluku a zde jsou limity přísnější – 50 dB/A/ v denním období a 40 dB/A/ v období nočním.

**Výši hygienického limitu je oprávněn udělit pouze orgán ochrany veřejného zdraví.**

#### Výsledky hlukové studie

Podle zpracované hlukové studie jsou hlukem z provozu nejvíce ovlivněny dva objekty – bod 1 (čp. 265a) a bod 4 (čp. 251), další dva body jsou ovlivněny nepatrně méně. Na sledované body v zástavbě za areálem Metropole nemá již provoz na posuzovaném území žádný vliv.

#### **Schéma posuzovaných bodů**



**Přehled výsledků hlukové studie**

Popis	Jednotky	Bod 1		Bod 4		Bod 5	
		den	noc	den	noc	den	noc
Změřená hladina hluku	$L_{Aeq}$ dB/A/	56,2	49,2				
Vypočtený hluk z provozu autobusů	$L_{Aeq}$ dB/A/	50,8	45,2	51,2	45,6	44,5	38,9
Vypočtený hluk z provozu P+R	$L_{Aeq}$ dB/A/	38,7	38,1	38,5	37,9	30,5	29,9
Vypočtený hluk z provozu vzduchotechniky	$L_{Aeq}$ dB/A/	34,8	34,8	33,9	33,9	31,1	31,1
Hluk vzduchotechniky a provozu P+R	$L_{Aeq}$ dB/A/	40,2	39,8	39,8	39,4	33,8	35,6
Celkový hluk z provozu vzduchotechniky, P+R a autobusů	$L_{Aeq}$ dB/A/	51,2	46,3	51,5	46,5	44,8	40,0
Celkový hluk se započtením pozadí	$L_{Aeq}$ dB/A/	56,3	49,7				

*Radonové riziko*

Charakter stavby, kde se lidé zdržují velmi krátkou dobu, nevyžaduje žádná opatření či stavební úpravy, vyplývající z usnesení vlády č. 709/1993 k ochraně obyvatel před ozářením z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

*Světelné znečištění*

Prováděcí předpis k § 3 odst. 10 zákona č. 86/2002 Sb. dosud nebyl vydán. Poslední návrh dne 14.01.2003 se podstatně liší od předchozích návrhů zveřejněných v květnu 2002 a v říjnu 2002, bude proto nutné po vyhlášení ve Sbírce zákonů zkontrolovat venkovní osvětlení v areálu provozovny, zda není zdrojem světelného znečištění nad přípustnou mez, a případně ve lhůtě stanovené předpisem provést nápravu. Podle posledního výše uvedeného návrhu se pravděpodobně předpis osvětlení stavby významně nedotkne, protože se provozovna nenachází v žádném navrhovaném ochranném pásmu. Preventivně však posuzovatel doporučuje omezit instalaci svítidel a zářivek, které jsou zdrojem světelného znečištění (tj. svítí nad vodorovnou rovinu), na minimum.

**D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci***Vliv na ovzduší a klima*

V průběhu výstavby dojde k občasnému zvýšení prašnosti a znečištění ovzduší výfukovými plyny stavebních strojů a vozidel. Množství emisí ani hodnoty prašného spadu v období výstavby nebyly kvantifikovány, neboť se budou významně měnit v závislosti na průběhu výstavby.

Na základě výsledků rozptylové studie je možno konstatovat:

- ◆ I po uvedení parkoviště P+R Zličín III do provozu bude zcela rozhodujícím zdrojem znečištění ovzduší doprava na autobusovém stanovišti, v Řevnické ulici a ostatních plochách sloužících dopravě.
- ◆ Provoz stavby prakticky neovlivní plnění či neplnění imisních limitů pro  $NO_x$  a  $NO_2$  v lokalitě ani při zahrnutí vlivu stávajícího pozadí, naopak její provoz pozitivně ovlivní plnění imisních limitů v centru Prahy.
- ◆ Vlastní posuzovaná stavba parkoviště P+R Zličín III není zdrojem znečišťování ovzduší, automobily parkující v objektovém stání jsou mobilními zdroji znečišťování ovzduší. Plnění emisních limitů při provozu automobilů je věcí jejich provozovatelů, nikoliv povinností investora a provozovatele stavby.
- ◆ Zvolené řešení posuzované stavby (včetně související automobilové dopravy) odpovídá z hlediska emisí znečišťujících látek i imisního vlivu na okolí požadavkům

zákona č. 86/2002 Sb. a platným prováděcím předpisům k tomuto zákonu. Navrženou stavbu lze v širším pohledu v současné době posuzovat jako stavbu, která odpovídá nejvýhodnějšímu řešení z hlediska ochrany ovzduší.

#### *Hluk*

V průběhu výstavby dojde ke zvýšení hlučnosti, která však musí respektovat podmínky stavebního povolení resp. hygienické stanice (předpoklad 65 dB(A)). Výstavba bude probíhat pouze v denní době od 7.00 hod. do 21.00 hod.

Vlastní příspěvek provozu nového parkoviště P+R k hlukové situaci v území, resp. u stávající zástavby je z hlediska obyvatel nerozeznatelný. V součtu parkoviště P+R a stávajícího autobusového nádraží jsou překročeny limitní hodnoty, ale především vlivem provozu na stávajícím autobusovém terminálu.

#### *Zdravotní rizika*

Vliv provozu parkoviště P+R Zličín III na zdraví obyvatelstva v okolí byl vyhodnocen jako zanedbatelný. Hodnocení vychází ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí se uvedením parkoviště do provozu významně nezmění a dále ze skutečnosti, že počet obyvatel bydlících v blízkost je velmi malý. V důsledku provozu parkoviště dojde jen k minimálnímu nárůstu hluku a imisní zátěže.

Přestože je celý objekt otevřený a dochází u něj k dobrému provětrávání, může při špatných rozptylových podmínkách dojít k hromadění výfukových plynů na zastřešeném autobusovém stanovišti. Proto jsou v tomto prostoru umístěna čidla CO a odtahový systém s nasáváním u podlahy a u stropu, které zabezpečí, že v prostoru nedojde ke koncentracím ohrožujícím lidské zdraví. Při dosažení nastavené hodnoty CO dojde ke spuštění nuceného větrání, po snížení koncentrace k jeho automatickému odstavení.

Vliv výstavby parkoviště na okolí bude podstatně významnější. Podle údajů oznamovatele bude výstavba trvat 6 měsíců. Po tuto dobu se zvýší především celková hladina hluku provozem stavebních strojů a stavební dopravou směrem k zahrádkářské kolonii. Zvláštní opatření budou nutná na zajištění bezpečnosti na autobusovém stanovišti, které zůstane v provozu i během výstavby.

#### *Vlivy na obyvatelstvo*

Možné negativní vlivy záměru se projeví v nejbližším okolí, nejohroženější jsou uživatelé přilehlé zahrádkářské kolonie, především její stálí obyvatelé. Vzhledem ke zjištěným vlivům bude jejich negativní ovlivnění malé, s výjimkou doby výstavby.

Přímý pozitivní vliv se bude týkat majitelů zaparkovaných automobilů. Nepřímé, těžko vyhodnotitelné pozitivní vlivy se projeví v centru města v důsledku nižšího počtu vozidel parkujících na ulicích a nižší intenzity dopravy. Tyto vlivy, které jsou vlastně důvodem pro zřízení P+R parkovišť, jsou z pohledu posuzovaného záměru malé, výrazněji se projeví až při vybudování dostatečného počtu těchto zařízení po celém obvodu Prahy.

#### *Sociální a ekonomické důsledky*

Záměr nebude mít žádné podstatné ekonomické důsledky, 1 pracovní místo (2 směny) je v kontextu ostatních pracovních příležitostí v okolí zanedbatelné.

#### *Ovlivnění faktorů psychické pohody*

Při výstavbě dojde k narušení faktorů pohody v přilehlé zahrádkářské kolonii. Relativní klid bude narušen provozem stavebních mechanismů a odvozem a dovozem materiálů ze stavby a na stavbu. Provoz autobusového terminálu bude narušen, bude změněn orientační systém, který se bude měnit i během výstavby v návaznosti na jednotlivé etapy.

Provoz parkoviště bude pohodu narušovat minimálně, dojde ke změně pohledu směrem ke stanici metra.

### Současný pohled na autobusový terminál od zahrádkářské kolonie k metru



Zajištěné parkování osobních automobilů bude znamenat zvýšení psychické pohody řidičů, kteří budou parkoviště využívat. Parkování vozidel na hlídaném parkovišti rovněž omezí možné negativní dopady na pohodu spojené s rizikem úmyslného poškození, vykradení nebo krádeže vozidel.

#### *Vlivy na vodu*

Charakter odvodnění území se prakticky nezmění, protože bude stavba postavena na dnes již zpevněné ploše autobusového terminálu. Dešťové a splaškové vody budou odvedeny do stávající oddílné kanalizace. Případné úniky PHM budou řešeny jako havárie s provedením předepsaných úkonů pro likvidaci možných následků. Zakrytím autobusového terminálu dojde ke zmenšení rizik, neboť předpoklad znečištění ropnými látkami je menší u osobních automobilů než u autobusů, které budou ve spodní etáži. Předpokladem je dodržování kázně a likvidace úniků na stanovišti.

Hydrogeologické charakteristiky zájmového území jsou zásadním způsobem determinovány podzemními objekty metra. Realizace parkoviště, kdy jedinými zásahy do podloží jsou pilotové základy, neovlivní stávající hydrogeologické charakteristiky území.

#### *Vliv záření*

Žádné vlivy záření v důsledku realizace záměru se nepředpokládají, neboť jeho součástí není provozování žádného zdroje radioaktivního či elektromagnetického záření.

### *Vliv produkce odpadů*

Odpady vzniklé při výstavbě parkoviště (ostatní i nebezpečné) budou likvidovány na základě smluvního vztahu se specializovanou firmou, která má příslušný souhlas k nakládání s odpady. Do doby odvozu budou případné nebezpečné odpady skladovány v uzavřených nepropustných označených nádobách na zvlášť určeném místě, zabezpečeném proti neoprávněné manipulaci.

Odpady produkované za běžného provozu parkoviště budou odstraňovány specializovanou firmou za úplaty. Původce odpadu bude v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností, zabezpečí tříděný sběr odpadů do kontejnerů na tříděný odpad.

Přehled předpokládané skladby odpadů je uveden v kap. B.III.

### *Vlivy na půdu*

Pozemky v zájmovém území dotčené stavbou parkoviště P+R Zličín III jsou převážně evidovány jako ostatní plochy (jiné plochy, ostatní komunikace, zbořeniště) a využívány jako autobusový terminál. Minimální plocha je evidována jako součást zemědělského půdního fondu, část je součástí dočasného záboru. Podle územního plánu mají tyto plochy tvořit parky, resp. parkově upravenou zeleň, což bude po dokončení stavby umožněno. Přehled viz kap. B.II.

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá znečištění půdy v zájmovém území, stavba proběhne především na již zpevněné ploše. Pozemky dočasného záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

Výstavba nebude mít žádné vlivy na topografii území, stabilitu půdy či její erozi.

### *Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje*

Realizace záměru nebude mít žádný vliv na možnost využívání hornin a přírodních zdrojů.

### *Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy*

Vlastní stavba nebude mít žádný negativní vliv na faunu a flóru v území. Před výstavbou budou odstraněny stromy v zeleni autobusového terminálu, jako jejich náhrada budou vysazeny stromy nové v maximálním možném počtu.

Vlivy na ekosystémy budou zanedbatelné, protože ani v plochách předpokládaných pro dočasný zábor nejsou žádné kvalitní původní ekosystémy.

### *Vlivy na krajinu*

Nová stavba parkoviště P+R Zličín III částečně změní charakter stávajícího území, celkově však nebude v protikladu s již provedenou či plánovanou výstavbou. Parkoviště je situováno do urbanizovaného území s existující dopravní a technickou infrastrukturou, a tak je možno hodnotit jeho vliv na krajinu jako přijatelný. Vzhledem k velkým komplexům v okolí nebude mít velkoplošný negativní vliv na stávající krajinu a její funkci.

### *Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky*

Realizací stavby dojde k demolici částí vybavení autobusového terminálu a dočasné stavby sloužící jako prodejna. Zastřešení autobusového terminálu je součástí nové stavby.

Kulturní památky se v ovlivněném území nenacházejí.

## Objekty navržené k demolici



### D.3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Vzhledem k umístění stavby a jejímu rozsahu nebudou vlivy v žádném případě přesahovat státní hranice.

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

#### *Opatření pro fázi přípravy záměru*

- ◆ Navrhnout pro období stavby systém nakládání s odpady, zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění

#### **Zásady likvidace odpadů**

##### *Odpady z kategorie „ostatní odpady“*

Tyto odpady lze buď znovu využít, recyklovat nebo uložit na řízenou skládku. Odstraněný živinový materiál bude recyklován. Sloupy veřejného osvětlení včetně svítidel a stožáry vysokého napětí budou předány správci k dalšímu využití. Odpad z chemických WC může být kompostován.

##### *Odpady z kategorie „nebezpečné odpady“*

Všechny nebezpečné odpady je třeba v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady skladovat v uzavřených nepropustných označených nádobách a likvidovat osobou oprávněnou k nakládání s nebezpečnými odpady. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny. Kabele lze nabídnout k dalšímu zpracování autorizované organizaci. Vrstva s dehtovým pojivem se v konstrukci rozebíraných vozovek pravděpodobně nevyskytuje, tuto skutečnost je třeba před zahájením stavby ověřit zkouškou vyluhovatelnosti.

Zatřídění podle Katalogu odpadů – vyhl. MŽP ČR č. 381/2001 Sb. – bude součástí Projektu nakládání s odpady v dalším stupni PD, ve kterém budou rovněž uvedeny výměry hlavních druhů odpadů.

- ◆ Stanovit odvozní a dovozní trasy ze stavby
- ◆ Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby podle podmínek zhotovitele stavby
- ◆ Navrhnout plán havarijních opatření
- ◆ Doplnit návrh o novou zeleň – výsadba stromů na zelených plochách (u ulice K Metru a u nájezdové rampy)
- ◆ Zvážit možnost výsadby keřů či popínavých rostlin podél severovýchodní fasády – jedná se o soukromý pozemek, který zatím není navržen k trvalému záboru.

#### ***Opatření pro fázi realizace záměru***

- ◆ Dodržovat technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení – zejména podmínky hygienické stanice
- ◆ Provádět stavební práce, zejména zakládání a hrubou stavbu, pouze v denní době.
- ◆ Zajistit na náklady oznamovatele archeologický dozor stavby podle zákona č. 20/1978 Sb.
- ◆ Provést opatření ke snížení prašnosti při výstavbě (např. skrápěním při demolicích) včetně opatření, které zajistí, že okolní vozovky nebudou znečišťovány auty vyjíždějícími ze stavby
- ◆ Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů
- ◆ Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů
- ◆ Při úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opatření
- ◆ Třídít stavební odpad a zajistit jeho likvidaci osobami či firmami oprávněnými k nakládání s odpady
- ◆ Provést výsadbu keřů a dřevin podle projektu a zajistit jejich ochranu do dokončení stavby.

#### ***Opatření pro fázi provozu záměru***

- ◆ Zpracovat provozní řád parkoviště
- ◆ Zpracovat plán havarijních opatření pro případ úniku ropných látek, zajistit sorbent a čisticí tkaninu pro případ úniku
- ◆ Zpracovat a vyvěsit plán požárních opatření, včetně kontroly rozmístěných hasebních prostředků a jejich pravidelných revizí
- ◆ Zajistit a rozmístit dostatečný počet nádob na odpad, zavést separovaný sběr odpadů a zajistit jeho likvidaci (upřednostnit recyklaci)
- ◆ Zajistit údržbu zeleně

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

Při zpracování oznámení bylo nutno akceptovat následující nedostatky ve znalostech a neurčitosti:

- ◆ Neustále pokračující výstavba v území ovlivňuje předpoklady dopravního zatížení na silniční síti. Z toho vyplývá nesoulad mezi údaji dopravního zatížení udávanými v podkladech 2 a 3. V podkladu 2 se předpokládá, že bude postavena komunikace severně od křižovatky ulic Řevnická a Na Radosti, která odlehčí především ulice



---

Na Radosti a Hrozenkovskou. Pro účely tohoto oznámení není tato komunikace uvažována a tím vychází větší zatížení v ulici Na Radosti v souladu s podkladem 3.

- ◆ Projektová příprava stavby je ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí, a proto některé informace (bilance zemin, demolic, množství surovin a materiálů) nejsou k dispozici, v případě potřeby byl proveden odborný odhad.
- ◆ Podklady pro řešení odpadového hospodářství nejsou v této fázi dostatečné a skladba odpadu byla kvalifikovaně odhadnuta.

Celkově je však možné konstatovat, že tyto nedostatky a neurčitosti neovlivňují významně rozsah a obsah posouzení v tomto oznámení a nejsou překážkou k jeho zpracování. Celkově lze projektovou dokumentaci záměru stavby parkoviště P+R Zličín III a dostupné podklady hodnotit jako dostačující.



## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

### *Lokalizační studie*

Rada zastupitelstva hlavního města Prahy nechala v roce 1999 zpracovat „1. etapu lokalizační studie záchytných parkovišť P+R“. Konečné výsledky této studie uvádějí, že P+R Zličín III je možné jako plošné i objektové parkoviště, výstavba musí být koordinována s ostatními stavbami.

Na základě této studie odsouhlasila Rada ZHMP záměr zajištění rozšíření Řevnické komunikace v roce 2002 a přípravu P+R Zličín III – zastřešení autobusového nádraží. Dále Rada uložila řediteli Technické správy komunikací hl. m. Prahy připravovat P+R Zličín III jako objektové.

Variantské řešení umístění P+R Zličín III bylo tedy provedeno již v předchozích letech a jeho posouzení není předmětem tohoto oznámení.

### *Varianty stavebního řešení objektu*

Posuzovaný záměr stavby (umístění a rozsah) byly určeny zadáním oznamovatele. Byl proto v DÚR řešen invariantně a pro účely porovnání variant jsou uvažovány pouze varianta realizace záměru, varianta nulová (zachování stávajícího stavu) a teoretická možnost výstavby parkoviště ve 3 podlažích při zmenšení zastavěné plochy.

### *Varianta realizace záměru podle DÚR*

Záměr výstavby objektového parkoviště P+R Zličín III je navržen v souladu se zadáním investora (oznamovatele). Navržené řešení respektuje usnesení Rady HMP 0899/2002, posouzení vlivu stavby na životní prostředí je předmětem tohoto oznámení. Ve dvou podlažích, která jsou z důvodu konfigurace terénu ještě výškově dělená, bude celkem 720 parkovacích stání (326 + 394). Vnější rozměry objektu jsou 152,25 x 63,08 m.

### *Varianta 3 podlaží*

Tato varianta nebyla oznamovatelem uvažována a nejsou pro ni k dispozici žádné údaje a podklady. Proto jsou dále uvedené úvahy velmi všeobecné.

Při požadavku dodržet požadovanou kapacitu parkoviště lze uvažovat o možnosti vypuštění jednoho podélného modulu stavby a o jejím zvýšení o jedno podlaží. Rozměry objektu by potom byly 152,25 x 48,08 m s rozdělením parkovacích míst cca 200+250+270.

### Výhody řešení:

- ◆ menší zastavěná plocha by při vhodném řešení umožnila vysázení zeleně
- ◆ vzdálenost od zahrádkářské kolonie se zvětší o 15 m, autobusový terminál zůstává.

### Nevýhody řešení:

- ◆ vyšší stavební náklady – odhadem o cca 25 %
- ◆ vyšší emise z pojezdu vozidel – delší pojezdy a výjezd do dalšího podlaží
- ◆ vyšší emise hluku
- ◆ vizuální působení stavby bude horší
- ◆ autobusový terminál nebude celý zastřešen.

Výhody plynoucí z tohoto řešení jsou velmi malé a jejich velikost a význam neospravedlňují významné zvýšení nákladů na stavbu. Další nevýhody řešení – především emise hluku a exhalací – podporují toto stanovisko.

### *Varianta nulová*

Nulová varianta znamená, že se záměr nebude realizovat a zájmové území bude ponecháno ve stávajícím stavu. Při nulové variantě by nedošlo k lokálnímu nárůstu emisí znečišťujících látek do ovzduší a hluku z dopravy související s provozem parkoviště. Rovněž by byla zachována zeleň uprostřed autobusového terminálu.

Je však nutno konstatovat, že provoz na autobusovém stanovišti, který nejvíce negativně ovlivňuje lokální podmínky, by zůstal zachován. Emise výfukových plynů by v případě větší koncentrace nebyly odsávány do větší výšky, kde je umožněn jejich lepší rozptyl.

Dále by nebylo splněno výše uvedené usnesení Rady HMP a neprojevíly by se pozitivní vlivy parkoviště P+R, které spočívají především v poskytnutí možnosti kombinovat cestu osobním automobilem na okraj města a dojezdu do centra prostředky Pražské integrované dopravy a tím snížit dopravní zatížení centra města a obtíže s parkováním v centru.

Na základě zhodnocení variant je možno konstatovat, že **posuzovaný návrh představuje optimální řešení zadaného problému**. Jeho realizací nedojde k významnému negativnímu vlivu záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Návrh je realizovatelný i z hlediska majetkových poměrů v území, kdy ostatní lokality se jeví jako v reálné době nedosažitelné. Jeho konkrétní navržené řešení je i ekonomicky optimální a po zhodnocení všech parametrů stavby a jejich možných pozitivních i negativních vlivů na životní prostředí je realizovatelné.

### *Varianty napojení parkoviště Zličín III na silniční síť*

Součástí DÚR je i posouzení variant napojení nového parkoviště na silniční síť. Byly zvažovány 4 možnosti:

#### *A - napojení do ulice K Metru*

Varianta A předpokládá napojení P+R Zličín III do ulice K Metru. Tato ulice je v současné době osazena značkou C7a - Stezka pro chodce a slouží zejména k pěšímu přístupu z oblasti Zličína ke stanici metra. Ulice K Metru je zaústěna do ulice Na Radosti, na které byla realizována opatření vedoucí ke zklidnění provozu, např. zjednosměrnění mezi ulicemi Jeremiášova - Řevnická (kromě BUS MHD a dopravní obsluhy). Napojení nového objektového parkoviště tímto způsobem by dále zatížilo všechny křižovatky v okolí (Řevnická – Na Radosti, Řevnická – terminál BUS) vzhledem k záchytnému charakteru parkoviště a směrovému vedení zatížení a způsobilo by zvýšení negativních dopadů na životní prostředí v obytné části Zličína. MČ Praha-Zličín vyslovila při předběžné konzultaci s touto variantou zásadní nesouhlas.

#### *B - napojení do ulice Řevnické společným vjezdem s autobusy*

V případě napojení P+R Zličín III do ulice Řevnické společným vjezdem s autobusy by došlo k dalšímu nárůstu zatížení křižovatky Řevnická – Metropole – terminál BUS, která by tak byla i po uvažovaném rozšíření Řevnické na hranici kapacity. To by dále omezilo kapacitu ulice Řevnické a částečně i ulice Na Radosti, která slouží jako jedna z příjezdových tras ke stávajícím i připravovaným obchodním areálům v okolí stanice metra Zličín. V případě tohoto napojení by dále docházelo k nevhodnému směřování MHD, dopravy z P+R Zličín III a dopravy z plánované administrativní budovy včetně negativních dopadů na plynulost provozu MHD. Proti tomuto napojení P+R se při předběžné konzultaci dále vyslovily i MČ Praha Zličín, OD MHMP a DP-Autobusy.

#### *C - napojení do ulice Řevnické přes P+R Zličín I*

V případě napojení P+R Zličín III do ulice Řevnické přes P+R Zličín I by došlo k výraznému omezení, případně zrušení parkoviště P+R Zličín I. Dále by bylo nutné přerušit v místě vyústění rampy střední dělicí pás a vybudovat novou křižovatku. V krátkém úseku cca 200 metrů by se tak nacházely celkem čtyři křižovatky (Řevnická – terminál BUS, P+R I, P+R III a Ringhofferova). Stanovisko MČ Praha Zličín, OD MHMP a DP-autobusy je na základě předběžné konzultace opět zamítavé.

*D - napojení do ulice Ringhofferova*

V případě napojení P+R Zličín III do ulice Ringhofferovy by došlo k nárůstu zatížení křižovatky Řevnická - Ringhofferova. Z kapacitních důvodů by pak bylo nutné na této křižovatce zřídit SSZ. V části B je zpracována projektová dokumentace jako podklad pro vydání územního rozhodnutí na výstavbu SSZ, ze které je vidět, že navržená signalizace vyhoví s dostatečnou rezervou. MČ Praha Zličín, OD MHMP a DP-autobusy vyslovily předběžný souhlas s tímto napojením.

Na základě výše uvedeného hodnocení jednotlivých variant projektant doporučuje řešit **napojení P+R Zličín III do ulice Ringhofferovy.**



## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

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

#### *Grafické přílohy*

1. Situace širších vztahů - ortofotomapa
2. Situace stavby - ortofotomapa
3. Situace objektu + bilance ploch
4. Situace variant dopravního napojení
5. Řezy
6. Pohledy
7. Dispozice parkovacích míst – 2. a 3. NP
8. Dispozice parkovacích míst – 4. a 5. NP
9. Zákres záměru do katastrální mapy

#### *Textové přílohy*

#### **Objektové parkoviště P+R Zličín III, Odborný posudek a rozptylová studie**

Zpracovatel Ing. Vlastimil Bílek, P.A.T., Údolní 1174, 142 00 Praha 4 - Braník

#### **Hluková studie**

Zpracovatel Ing. Vladimír Zúber, AKMEST, Thákurova 3, 160 00 Praha 6

### F.2. Další podstatné informace oznamovatele

#### Podklady k projektu

1. Objektové parkoviště P+R Zličín III, DUR, Pragoprojekt 2003, včetně příloh:  
Průvodní zpráva - vliv stavby na životní prostředí  
Dopravní studie, červen 2003
2. Dopravní studie Zličín (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, leden 2002, prostřednictvím MČ Praha - Zličín)
3. Intenzity automobilové dopravy na komunikacích Na Radosti, Řevnická, Ringhofferova a na křižovatce Řevnická/Metropole/autobusové nádraží, ÚDÍ 19.6.2003
4. Studie kapacitního prověření ulice Řevnická, Atelier PROMIKA, 03/2001
5. Konzultace na OŽP MHMP dne 16.10.2003.

#### Podklady ostatní

- Culek M., eds., 1995: Biogeografické členění České republiky – Enigma Praha, 1996
- Quitt E., 1971: Klimatické oblasti Československa – Stud. Geogr., Brno 1971
- Praha – Životní prostředí 2000, 2001 – Magistrát hl. m. Prahy, prosinec 2000, 2001
- Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability – metodika MŽP ČR, Brno 1995.
- Chráněná území přírody České republiky – Český ústav ochrany přírody, 1993.

Další použité podklady a odborná literatura jsou uvedeny u jednotlivých odborných studií, jež jsou samostatnými přílohami oznámení.

Při zpracování oznámení byla respektována platná legislativa vztahující se k posuzovanému záměru.

### F.3. Seznam použitých zkratek

CCTV	uzavřený televizní okruh
DN	světlost potrubí
DP	dopravní podnik
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
hl.m.	hlavní město
HMP	hlavní město Praha
IČO	identifikační číslo organizace
k.ú.	katastrální území
L <sub>A</sub>	hladina akustického tlaku
MČ	městská část
MHD	městská hromadná doprava
NN	nízké napětí
NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku
NO <sub>2</sub>	oxid uhelnatý
NP	nadzemní podlaží
OPM	ochranné pásmo metra
P+R	„Park + Ride“, tj. „Zaparkuj a jed' MHD“
PD	projektová dokumentace
PHM	pohonné hmoty
PID	Pražská integrovaná doprava
PRE	Pražská energetika
PS	provozní soubor
PVK	Pražské vodovody a kanalizace
SKV	Siemens Kolejová vozidla
SO	stavební objekt
SSZ	světelné signalizační zařízení
TP	tělesně postižení
TS	trafostanice
TSK	Technická správa komunikací
ÚMČ	Úřad městské části
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VO	veřejné osvětlení
ZHMP	zastupitelstvo hl. m. Prahy



## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

### Zdůvodnění záměru

Záchytná parkoviště typu P+R (zaparkuj automobil a jeď MHD) plní přestupní vazbu mezi silniční sítí a kapacitními prostředky městské hromadné dopravy, v Praze s prostředky Pražské integrované dopravy (PID).

Usnesením rady HMP č. 0899 ze dne 11.6.2002 byla schválena příprava P+R Zličín III se zastřešením autobusového nádraží.

Předkládaný záměr řeší realizaci objektového parkoviště P+R pro 720 osobních vozů na konečné stanici metra Zličín (trasa metra B), které bude doplňovat již zřízená záchytná parkoviště Zličín I a Zličín II. Ve dvoupodlažní budově (ve čtyřech úrovních parkoviště s ohledem na konfiguraci terénu) se počítá celkem se 720 stáními pro osobní vozy.

Výstavba bude koordinována se stavbou „Rozšíření Řevnické ulice“, kam již byla zahrnuta změna dispozice autobusového terminálu. V rámci projektu P+R Zličín III bylo nutno toto řešení modifikovat s ohledem na konstrukční uspořádání objektu parkoviště (modul 15x15 m) situovaného nad autobusovým terminálem s tím, že bude respektován požadavek na počet míst pro autobusy a bude zachována idea projektu stavby Rozšíření Řevnické ulice a autobusového terminálu.

### Varianty

Umístění bylo zvoleno na základě výsledků lokalizační studie, kdy bylo zjištěno, že ostatní variantně uvažované pozemky jsou v soukromém vlastnictví a finanční nároky vlastníků jsou příliš veliké.

Jiné varianty stavebního řešení nebyly uvažovány, půdorysný rozsah objektu a počet nadzemních podlaží byl určen zadáním objednatele.

Z hlediska dopravního je nejvhodnější napojení parkoviště přes ulici Ringhofferovu.

### Stručný popis stavby

V rámci stavby bude nutno **demontovat** stávající přístřešky pro cestující a vybavení autobusového terminálu a také dočasné stavby sloužící v současné době pro prodej textilu a drobného zboží.

#### *Řešení objektu*

Objekt je ohraničen ulicí „K Metru“, plochou P+R Zličín I, na jihovýchodní straně navazuje na nadzemní objekt stanice metra Zličín a na severovýchodní straně je nízká zeleň a pěší komunikace. Podélná osa objektu je souběžná s ulicí „Řevnická“.

Architektonické řešení objektu vychází z účelu objektu, tj. otevřené záchytné parkoviště osobních automobilů. Jedná se o samostatný otevřený vícepodlažní objekt, který je v podélném směru výškově členěn po půl patrech posunutými rovinami propojenými obousměrnými přímými zastřešenými rampami. Barevné řešení bude navazovat na okolní zástavbu (vestibul metra, administrativní budova). Hlavním materiálem bude beton doplněný ocelovými konstrukcemi. Objekt bude 152 m dlouhý, 63 m široký, o maximální výšce 15 m nad terénem.

Konstrukčně se jedná o otevřený železobetonový předpjatý prefabrikovaný sloupový systém, který bude tvořen soustavou svislých a vodorovných prvků. Konstrukce

podlah bude odolná proti působení minerálních olejů, pohonných hmot a chloridů a nepropustná proti dešťovým vodám.

Parkování ve 2. a 3. NP je kryté a ve 4. a 5. NP je otevřené (nezastřešené). Každá část parkovacích ploch, tzn. 2.+4. a 3.+5. NP, bude mít vertikální provoz pěších osob řešený samostatným schodištěm, osobní výtah, který bude zároveň sloužit pro řidiče s omezeným pohybem, slouží pro 2. a 4. NP. Ve 2. NP na schodiště navazuje hygienické zařízení pro uživatele garáží (též WC pro TP). V blízkosti tohoto schodiště budou vymezená místa pro parkování řidičů s omezeným pohybem. Objekt ostrahy (obsluhy) včetně zázemí je umístěno u vjezdu (výjezdu) z objektu parkoviště v 2. NP. V 1. NP na terénu bude rekonstruovaný autobusový terminál a bude zde zřízeno WC.

Parkovací stání bude mít rozměry přizpůsobené vnitřní konstrukční dispozici objektu. Délka parkovacího stání bude 5,00 m, šířka parkovacích stání bude 2,50 m v 2. NP a 2,36 ve 3. NP. Parkovací stání pro vozidla osob s omezenou schopností pohybu a orientace budou mít šířku 3,54 m. Šířka vnitřních komunikací v objektu parkoviště bude 6,00 m, komunikace bude pojížděna v obou směrech.

V objektu se bude nacházet 9 výdejních automatů pro parkovací a jízdní doklady, přičemž jeden bude umístěn v prostoru stanoviště obsluhy u výjezdu z objektu. Před vjezdem do objektu (před rampou) bude instalována závora ovládaná obsluhou parkoviště, která bude v případě obsazení či uzavření parkoviště stažena.

#### *Autobusový terminál*

Stávající uspořádání autobusového terminálu neumožňuje výstavbu parkoviště. Proto bylo navrženo jeho nové uspořádání, které respektuje modul sloupů budovy parkoviště a bude vyhovovat jeho uživatelům. Dojde k zastřešení všech částí včetně chodníků.

#### *Větrání objektu*

Větrání zastřešených podlaží v případě, že nepostačí přirozená cirkulace vzduchu, je zajištěno systémem střešních ventilátorů umístěných v nejvyšším podlaží, řízených při nepostačujícím přirozeném větrání čidly CO.

#### *Dopravní napojení*

Příjezdová komunikace bude sloužit k dopravnímu napojení objektu parkoviště. Napojení bude realizováno přes ulici Ringhofferovu zaústěnou dále do ulice Řevnické. Součástí objektu bude i úprava napojení Ringhofferovy ulice do Řevnické a úprava napojení P+R Zličín II na Ringhofferovu ulici. V souladu s dopravním řešením bude na stávající neřízené křižovatce vybudováno nové světelné signalizační zařízení. Řadič křižovatky bude pracovat jako podřízený ve skupině s dalšími řadiči na Řevnické ulici. Chodecká návěstidla budou doplněna zvukovými návěstidly pro nevidomé a chodecká tlačítka budou vybavena hmatovými značkami pro nevidomé a světlem se symbolem „ČEKEJ“.

Dopravní napojení autobusového terminálu zůstane ve stávající poloze do Řevnické ulice.

#### *Inženýrské sítě*

Pro stavbu nebude nutné budovat nové inženýrské sítě, stavba bude napojena na stávající zařízení. V některých případech bude nutné provést menší přeložky stávajících sítí a vybudovat nové přípojky. Všechny objekty budou prováděny v otevřených rýhách. Stavba bude napojena na stávající vodovod a kanalizaci.

#### *Sadové úpravy a terénní úpravy*

V rámci stavby bude také vytvořeno několik nových zelených ploch, které budou zatravněny a osazeny vhodným typem keřů s ohledem na charakter provozu autobusového terminálu. Je možné na ně přemístit dřeviny, které bude nutné odstranit, případně vysázet dřeviny nové.

V rámci stavebních úprav bude nutno provést úpravy okolního terénu, zejména v místě vjezdu na autobusový terminál, kde bude přilehlý chodník rozšířen.

#### *Předpokládané trvání výstavby*

Stavba by měla být zahájena v červenci 2004 a dokončena do šesti měsíců.

## **Charakteristika dotčeného území**

### *Krajina*

Terén v okolí terminálu je rovinný až mírně zvlněný, nadmořská výška území je 370 m až 380 m. Od autobusového terminálu klesá směrem severovýchodním (podél ulice Na Radosti) a směrem jihovýchodním do údolí Motolského potoka.

Z klimatického hlediska je oblast je charakterizována dlouhým létem, teplým a suchým, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Krajina je téměř bezlesá. Pramení zde tři vodoteče – Sobínský, Zličínský a Motolský potok. Další vzrostlé dřeviny se pak nacházejí v zahradách u rodinných domů nebo v parkově upravených plochách v obci.

### *Příroda*

V bezprostředním okolí se nacházejí buď neudržované plochy zarostlé ruderalní (rumištní) vegetací, nebo nově sadově a zahradničky upravené plochy okolo nových nákupních center, popř. zahrádkářská osada a rodinné domy se zahradami (SV směrem od terminálu), ve větší vzdálenosti pak obhospodařované agrocenózy.

Do území nezasahuje žádné chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ani území chráněná ve smyslu vodohospodářském podle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění. Stavba neleží v chráněném území ve smyslu zákona č. 44/1998 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství v platném znění.

V zájmové lokalitě se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek a neprochází jím žádný prvek územního systému ekologické stability (USES).

Podle „Odvozené mapy radonového rizika ČR“ se oblast nachází na území, které je zařazeno do kategorie středního rizika úniku radonu z geologického podloží.

### *Urbanizace*

Území MČ Praha-Zličín nepatří mezi hustě zalidněná území. Je situováno na západním okraji hl. m. Prahy. Obytné objekty ve Zličíně mají převážně charakter starší vesnické zástavby a zástavby nízkopodlažních rodinných domů se zahradami, pouze část obytné zástavby (sídliště) je realizována ve vícepodlažních objektech. Vlastní obytná zástavba tvoří jen malou část celkové rozlohy území MČ Zličín (skládajícího se z k.ú. Zličín a k.ú. Sobín a části k.ú. Třebonice). Nad celkovou výškovou hladinu vystupují i některé administrativní objekty a některé průmyslové haly. Svými velkými hmotami výrazně působí jako bloky průmyslové a skladové haly, obchodní areály a depo metra, popř. zemědělské areály. Nejvýrazněji se uplatňuje objekt výrobní haly (dříve ČKD Tatra, nyní Siemens KV), který jako dominanta ovládající své okolí mohutností i výškou zcela narušuje drobná měřítka i výškovou hladinu okolí a tím zatěžuje území. Tento areál je již dlouhodobě využíván pro průmyslovou výrobu kolejových vozidel.

V průběhu posledního desetiletí vznikla v území kolem křižovatky Rozvadovské spojky a Řevnické ulice rozsáhlá obchodní zóna s velkokapacitními obchodními středisky (IKEA, TESCO, GLOBUS, METROPOLE aj.), která zejména z dopravního hlediska (spolu s Rozvadovskou spojkou a dalšími intenzívně využívanými komunikacemi v území) představuje významnou zátěž daného území, především emisemi škodlivin a hlukovou zátěží z dopravy.

Na archeologické nálezy lze narazit pouze při pilotovém zakládání stavby, plošné výkopy nebudou prováděny. Určené archeologické pracoviště bude provádět dohled nad zakládáním stavby.

V území budoucího parkoviště se nenachází žádný objekt kulturního významu.

Území protíná ulice Řevnická a na ni napojená ulice Ringhofferova. Jižně od stavby je umístěna železniční vlečka ve vzdálenosti 160 m a za ní ve vzdálenosti 300 m od stavby vede Rozvadovská spojka, severně pak ulice Na Radosti, vzdálená 200 m. Tato ulice je dopravně zklidněna, směrem do centra Prahy je v ní zakázán průjezd. Zdrojová doprava z nákupních center je tak směrem do Prahy vyvedena na Rozvadovskou spojku.

V lokalitě je řada parkovišť s velkou celkovou kapacitou.

## Charakteristika zájmového území

### *Popis pozemku záměru*

Stavba je navržena nad stávajícím terminálem autobusů, dojde tedy k minimálnímu záboru zemědělské půdy, nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

Pozemky v zájmovém území dotčené stavbou parkoviště P+R Zličín III jsou převážně evidovány jako ostatní plochy (jiné plochy, ostatní komunikace, zbořeniště) a využívány jako autobusový terminál. Minimální plocha je evidována jako součást zemědělského půdního fondu, část je součástí dočasného záboru. Podle územního plánu mají tyto plochy tvořit parky, resp. parkově upravenou zeleň, což bude po dokončení stavby umožněno.

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá znečištění půdy v zájmovém území, stavba proběhne především na již zpevněné ploše. Pozemky dočasného záboru budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu. Výstavba nebude mít žádné vlivy na topografii území, stabilitu půdy či její erozi.

Na autobusovém terminálu, který umožňuje přestup z konečné metra B Zličín na dopravní prostředky zajišťující další spojení, je silný provoz. Jedná se jednak o 11 linek autobusů MHD, dále 19 linek autobusového spojení do jiných obcí a měst a kyvadlovou autobusovou dopravu do přílehlých nákupních center. Ve špičce přijíždí a odjíždí z terminálu autobus v intervalu 1–2 minuty. Autobusový terminál je dopravně napojen na Řevnickou ulici, rozhraní mezi parkovištěm P+R Zličín I a terminálem je oploceno.

Plochy terminálu jsou provedeny z asfaltu a zámkové dlažby, ve střední části je zelená plocha osázená stromy a keři. Na autobusovém stanovišti, v zeleném pásu, který bude zakryt novým objektem o ploše cca 1 230 m<sup>2</sup>, se nalézá celkem 17 stromů o průměru do 10 cm. Travnatý svah mezi autobusovým terminálem a parkovištěm P+R Zličín I tvoří přechod mezi budoucí budovou a tímto parkovištěm.

Chodník směrem ke stanici metra je zakryt lehkým přístřeškem, na východní straně ke stanici metra přiléhá dřevěná budova, využívaná jako prodejna.

Ve sledovaném prostoru je řada inženýrských sítí, jejichž ochranná pásma jsou respektována při technickém návrhu stavby.

### *Popis okolí záměru*

Území leží v řídké obydlené oblasti využívané v současné době především pro průmyslové účely a pro sklady a velkoobchod. Ve vzdálenosti asi 120 m východně se nachází 21 m vysoká administrativní budova ČKD Dopravní systémy, a.s., budovy a parkoviště obchodních center jsou umístěny na západ a jihovýchod od lokality. Severně na přílehlém pozemku se připravuje výstavba Administrativního centra Zličín.

Nejbližší chráněnou (obytnou) zástavbou je zahrádkářská kolonie s řídkou zástavbou rodinných a zahradních domků nacházející se severovýchodně od stávajícího terminálu

autobusů. Nejbližšími objekty jsou přízemní domky čp. 251 (cca 50 m) a čp. 255a (cca 60 m) a patrový rodinný dům čp. 249a (cca 100 m).

Travnatá zanedbaná plocha směrem k zahrádkářské kolonii je podle územního plánu určena k parkovému využití. Ve skutečnosti je prostor využit jako koridor pro podzemní síť. Podle výpisu z katastru nemovitostí se skládá z řady pozemků v soukromém vlastnictví.

## Vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo

### Ovzduší

Novým trvalým zdrojem znečišťování v souvislosti s provozem P+R Zličín III bude vyvolaná automobilová doprava. Stávající zdroj znečištění – provoz na autobusovém terminálu bude mít v důsledku zastřešení horší rozptylové podmínky, což se řeší kombinací přirozeného a nuceného větrání.

Vytápění a příprava teplé užitkové vody budou zajištěny elektrickými zařízeními.

### Stávající stav

Zájmové území je vzhledem k poměrům středních Čech a zvláště Prahy provětráváno velmi dobře. Rozptylu škodlivin v území nebrání žádné výrazné terénní útvary. Oblast v okolí Zličína se vyznačuje výbornými rozptylovými podmínkami. V území převládají směry větru jihozápadní, západní a severní. Nejméně často naopak vanou větry od severovýchodu. Obecně špatné rozptylové podmínky (stavy bezvětrí a 1. a 2. třída stability ovzduší) se v lokalitě vyskytují pouze velmi málo – po 3 % času v roce. V případě těchto obecně nepříznivých rozptylových stavů pak naprosto převládá znečišťování ovzduší nízkými a chladnými zdroji (především doprava, malé kotelny a lokální vytápění).

Zdrojem ovlivňujícím imisní situaci v lokalitě je především automobilová doprava na Rozvadovské spoje, dálnici D5, autobusovém nádraží a ostatních komunikacích a parkovištích. Oblast je proto nejvíce zatížena emisemi oxidů dusíku, prašným aerosolem a těkavými organickými látkami. Podle modelových výpočtů je průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_x$  v předmětné lokalitě autobusového nádraží v rozmezí 20-40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , na hranici nejbližší obytné zástavby 20-30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_2$  pak 15-25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp. 15-20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u nejbližší chráněné zástavby. V případě znečištění ovzduší benzenem je v oblasti autobusového nádraží průměrná roční koncentrace 0,75-1,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp. 0,5-1,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u obytné zástavby. Ovzduší v zájmovém území je znečištěné, ale nikoliv kriticky, zejména díky poloze na návětrném okraji Prahy a velmi dobrému provětrávání oblasti. Koncentrace znečišťujících látek jsou poměrně vysoké, ale imisních limitů nedosahují. Roční imisní limit pro  $\text{NO}_2$  stanovený pro ochranu zdraví lidí je 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , limit pro  $\text{NO}_x$  stanovený pro ochranu ekosystémů je 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

### Vlivy stavby

Vlastní emise  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  z automobilového provozu po objektovém stání P + R byly vypočteny na 44,5 kg/r a 3,2 kg/r, jde tedy o množství srovnatelné například s emisemi ze 2-3 kotelen na zemní plyn v běžných rodinných domech. Tyto nízké emise budou navíc rozptýlené v celém objemu stavby, takže při výstupu z objektu budou již natolik zředěné, že nehrozí překračování imisních limitů ani na hranici stavby. Krátkodobé koncentrace  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  na okraji objektu nebudou překračovat ani při nejnepříznivějším směru a rychlosti větru za současné dopravní špičky (varianta maximum) 70,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ( $\text{NO}_x$ ), resp. 7,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ( $\text{NO}_2$ ) a při běžných průměrných podmínkách (varianta průměr) 2,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp. 0,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Krátkodobý hodinový imisní limit pro  $\text{NO}_2$  je přitom 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , dřívější krátkodobý imisní limit pro  $\text{NO}_x$  byl zrušen. Dále bylo odhadnuto, že příspěvky provozu stavby k průměrným ročním koncentracím v bezprostředním okolí stavby budou do cca 0,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{NO}_x$  a do cca 0,001  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{NO}_2$ .

Uvedené vypočtené maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace je však nutno chápat pouze jako příspěvky k celkovým výsledným koncentracím v lokalitě.

Lze odhadnout, že ani se zahrnutím stávajícího imisního pozadí nebude docházet k překračování imisních limitů v lokalitě. Provoz stavby se naopak pozitivně projeví v plnění imisních limitů v centru Prahy (částečným převedením osobní automobilové dopravy na městskou hromadnou).

V průběhu výstavby dojde k občasnému zvýšení prašnosti a znečištění ovzduší výfukovými plyny stavebních strojů a vozidel. Množství emisí ani hodnoty prašného spadu v období výstavby nebyly kvantifikovány, neboť se budou významně měnit v závislosti na průběhu výstavby.

Na základě výsledků rozptylové studie je možno konstatovat:

- ◆ I po uvedení parkoviště P+R Zličín III do provozu bude zcela rozhodujícím zdrojem znečištění ovzduší doprava na autobusovém stanovišti, v Revnické ulici a ostatních plochách sloužících dopravě.
- ◆ Provoz stavby prakticky neovlivní plnění či neplnění imisních limitů pro  $\text{NO}_x$  a  $\text{NO}_2$  v lokalitě ani při zahrnutí vlivu stávajícího pozadí, naopak její provoz pozitivně ovlivní plnění imisních limitů v centru Prahy.
- ◆ Vzhledem k tomu, že lze očekávat ještě asi o 1 řád nižší vliv provozu stavby z hlediska emisí suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  a hodnoty imisního limitu pro  $\text{PM}_{10}$  jsou řádově srovnatelné s imisními limity pro  $\text{NO}_2$  ( $\text{NO}_x$ ), platí výše uvedené samozřejmě i pro znečišťující látku  $\text{PM}_{10}$ .
- ◆ Vlastní posuzovaná stavba parkoviště P+R Zličín III není zdrojem znečišťování ovzduší, automobily parkující v objektovém stání jsou mobilními zdroji znečišťování ovzduší.
- ◆ Zvolené řešení posuzované stavby (včetně související automobilové dopravy) odpovídá z hlediska emisí znečišťujících látek i imisního vlivu na okolí požadavkům zákona č. 86/2002 Sb. a platným prováděcím předpisům k tomuto zákonu. Navrženou stavbu lze v širším pohledu v současné době posuzovat jako stavbu, která odpovídá nejvýhodnějšímu řešení z hlediska ochrany ovzduší.

### Hluk

V průběhu výstavby dojde ke zvýšení hlučnosti, která však musí respektovat podmínky stavebního povolení, resp. hygienické stanice (předpoklad 65 dB/A/). Výstavba bude probíhat pouze v denní době od 7.00 hod. do 21.00 hod.

Při stavební činnosti budou použity vrtné soupravy pro pilotové zakládání, bourací stroje a kompresory, rypadla a nakladače pro odstranění stávajících povrchů, pro vlastní výstavbu pak jeřáby, nákladní automobily včetně mixů pro dodávku betonu, betonová čerpadla, vibrátory, okružní pily.

Abychom co nejlépe posoudili výslednou akustickou situaci v sledovaném území, bylo provedeno reálné měření hladin akustického tlaku A v blízkém chráněném bodě na hranici chráněného pozemku.

Výsledky měření, respektující nejistoty měření, dávají hodnotu:

$$L_{Aeq}^D = 56,2 \text{ dB/A/}$$

$$L_{Aeq}^N = 49,2 \text{ dB/A/}$$

Jestliže nyní porovnáme naměřené hladiny akustického tlaku A s limity, zjistíme následující:

- denní ekvivalentní hladina akustického tlaku je ve sledovaném místě nižší než limit 60 dB/A/
- noční ekvivalentní hladina akustického tlaku je pak nižší než 50 dB/A/.

Dominantním zdrojem hluku ve sledované lokalitě je provoz na autobusovém nádraží. Autobusové nádraží výpočtově v tomto bodě generuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve dne ve výši 50,8 dB/A/ a v noci 45,2 dB/A/.

Nový provoz parkoviště P + R bude v tomto bodě generovat poměrně nízké ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, a to ve dne 38,7 dB/A/ a v noci 38,1 dB/A/. Po započtení provozu vzduchotechniky (pouze krátkodobý provoz v závislosti na stavu ovzduší uvnitř budovy) stoupne hladina akustického tlaku na 40,2 dB/A/, resp. 39,8 dB/A/. **Samotné parkoviště tedy nebude zdrojem nadměrného hluku.**

V součtu autobusového nádraží a parkoviště P+R vycházejí hladiny akustického tlaku A ve dne vyšší než 50 dB/A/ (51,2 dB/A/) a v noci vyšší než 45 dB/A/ (46,3 dB/A/). **Dominantním zdrojem hluku je stávající autobusové nádraží.**

V součtu se stávajícím změřeným stavem bude hluk v měřených bodech po uvedení nového parkoviště P+R Zličín III do provozu:

$L_{Aeq}$  v nočním období: 56,3 - nárůst o 0,1 dB/A/

$L_{Aeq}$  v denním období: 49,7 - nárůst o 0,5 dB/A/

**Lze tedy jednoznačně konstatovat, že provoz nového parkoviště bude v kritických chráněných místech v denním i nočním období vyvolávat ekvivalentní hladiny akustického tlaku A nižší než limitní, tj. v denním období nižší než 50 dB/A/ a v nočním období nižší než 40 dB/A/, a nové parkoviště P+R na Zličíně u stanice metra B – Zličín nebude pro chráněná místa ve venkovním prostoru zdrojem nadměrného hluku.**

**Nárůst hluku v nočním období oproti současnému stavu činí 0,5 dB/A/, v denním období pouze 0,1 dB/A/.**

V součtu parkoviště P+R a stávajícího autobusového nádraží jsou překročeny limitní hodnoty, ale především vlivem provozu na stávajícím autobusovém terminálu.

#### Hygienické limity

Od 1.1.2001 je v platnosti zákon č. 258/2000 Sb. o veřejném zdraví a prováděcí předpis – Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hodnoty hluku ve venkovním prostoru se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$ . Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru se stanoví součtem základní hladiny hluku  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo.

V našem případě je možné použít k základní hladině korekci na noční dobu (-10 dB) a dále korekci na využití území (+5 dB). Korekce na okolí hlavních komunikací je zde diskutabilní.

Posouzení je tedy provedeno na limitní hladiny akustického tlaku A:

pro denní období: 06 - 22 hodin  $L_{Aeq} = 60$  dB/A/

pro noční období: 22 - 06 hodin  $L_{Aeq} = 50$  dB/A/

Avšak provoz parkovišť hygienická služba považuje podle posledních stanovisek za stacionární zdroj hluku a zde jsou limity přísnější – 50 dB/A/ v denním období a 40 dB/A/ v období nočním.

**Výši hygienického limitu je oprávněn udělit pouze orgán ochrany veřejného zdraví.**

#### Výsledky hlukové studie

Podle zpracované hlukové studie jsou hlukem z provozu nejvíce ovlivněny dva objekty – bod 1 (čp. 265a) a bod 4 (čp. 251), další dva body jsou ovlivněny nepatrně méně. Na sledované body v zástavbě za areálem Metropole nemá již provoz na posuzovaném území žádný vliv.

Vlastní příspěvek provozu nového parkoviště P+R k hlukové situaci v území, resp. u stávající zástavby, je z hlediska obyvatel nerozeznatelný. V součtu parkoviště P+R a stávajícího autobusového nádraží jsou překročeny limitní hodnoty, ale především vlivem provozu na stávajícím autobusovém terminálu a ostatními zdroji.

### *Odpady*

V průběhu stavby se předpokládá vznik odpadů, jejichž zařazení podle Katalogu odpadů – vyhl. MŽP ČR č. 381/2001 Sb. – bude součástí Projektu nakládání s odpady v dalším stupni PD, ve kterém budou rovněž uvedeny výměry hlavních druhů odpadů. Celkem se předpokládá cca 6 000 t odpadů.

Odpady vzniklé při výstavbě parkoviště (ostatní i nebezpečné) budou likvidovány na základě smluvního vztahu se specializovanou firmou, která má příslušný souhlas k nakládání s odpady. Do doby odvozu budou případné nebezpečné odpady skladovány v uzavřených nepropustných označených nádobách na zvlášť určeném místě, zabezpečeném proti neoprávněné manipulaci.

Během provozu parkoviště může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech: úklid parkovacích ploch, drobné opravy povrchů, odstraňování znečištění z komunikace, havarovaných vozidel a dalších odpadů vzniklých provozem vozidel na parkovacích plochách, údržba (nátěry).

Odpady produkované za běžného provozu parkoviště budou odstraňovány specializovanou firmou za úplatu. Původce odpadu bude v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností, zabezpečí tříděný sběr odpadů do kontejnerů na tříděný odpad.

### *Havárie*

Případný únik pohonných hmot ze zaparkovaných vozidel je minimalizován konstrukčním řešením parkujících osobních automobilů. Pokud by k němu přece jen došlo, bude k dispozici odpovídající chemický prostředek k neutralizaci. Ke znečištění podzemních vod vzhledem ke zpevněným komunikacím nedojde.

Během provozu může dojít ke střetu vozidel, při kterém hrozí nebezpečí úniku pohonných hmot, případně požáru. Tyto situace budou řešeny standardním vybavením parkoviště (hasicí přístroje, chemické posypy). Pro případ požáru většího rozsahu je budova vybavena nezavodněným vnitřním požárním vodovodem a podzemními hydranty, budova je přístupná pro případný zásah požární techniky. Evakuace osob je zajištěna dvěma samostatnými schodišti, konstrukce mají požadovanou požární odolnost 30 minut.

### *Doprava*

Stavba objektového parkoviště P+R umožní převedení individuální automobilové dopravy osob na MHD (hlavně metro). Dopad stavby je v širším pohledu pozitivní a zřejmý a mnohonásobně převyší lokální zahuštění dopravy v lokalitě způsobené provozem stavby (příjezd k objektovému parkovišti P+R a pohyb vozidel při parkování).

Vzhledem k charakteru užívání parkoviště se předpokládá příjezd v ranních hodinách a odjezd v hodinách odpoledních až večerních. Při maximálním obsazení se tedy jedná o 720 vozidel, která ve špičce zatíží okolní silniční síť, především ulici Ringhofferovu a Řevnickou. V Ringhofferově ulici (úsek Řevnická – vjezd do P+R) se jedná o výrazný vliv, neboť tato intenzita představuje zhruba polovinu jejího denního zatížení.

Většina vozidel do parkoviště P+R Zličín III bude najíždět od Rozvadovské spojky (cca 80 %, tj. 575 vozidel), znamená to tedy, že na Řevnické ulici (intenzita 14 000 vozidel/den – cca 1 400 vozidel ve špičce) stoupne intenzita ve špičce o 40 %.

Cca 20 % (140 vozidel) bude přijíždět z přilehlých částí města (především Zličín a Řepy), zvýšení dopravy se dotkne ulice Řevnické (úsek Na Radosti – Ringhofferova) a ulice Na Radosti. V této ulici se zvýší doprava ve špičce maximálně o 20 %.



### *Zdravotní rizika*

Vliv provozu parkoviště P+R Zličín III na zdraví obyvatelstva v okolí byl vyhodnocen jako zanedbatelný. Hodnocení vychází ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí se uvedením parkoviště do provozu významně nezmění a dále ze skutečnosti, že počet obyvatel bydlících v blízkost je velmi malý. V důsledku provozu parkoviště dojde jen k minimálnímu nárůstu hluku a imisní zátěže.

Přestože je celý objekt otevřený a dochází u něj k dobrému provětrávání, může při špatných rozptylových podmínkách dojít k hromadění výfukových plynů na zastřešeném autobusovém stanovišti. Proto jsou v tomto prostoru umístěna čidla CO a odtahový systém s nasáváním u podlahy a u stropu, které zabezpečí větrání tak, že v prostoru nedojde ke koncentracím ohrožujícím lidské zdraví.

Vliv výstavby parkoviště na okolí bude podstatně významnější. Podle údajů oznamovatele bude výstavba trvat 6 měsíců. Po tuto dobu se zvýší především celková hladina hluku provozem stavebních strojů a stavební dopravou směrem k zahrádkářské kolonii. Zvláštní opatření budou nutná na zajištění bezpečnosti na autobusovém stanovišti, které zůstane v provozu i během výstavby.

### *Vlivy na obyvatelstvo*

Možné negativní vlivy záměru se projeví v nejbližším okolí, nejohroženější jsou uživatelé přilehlé zahrádkářské kolonie, především její stálí obyvatelé. Vzhledem ke zjištěným vlivům bude jejich negativní ovlivnění malé, s výjimkou doby výstavby.

Přímý pozitivní vliv se bude týkat majitelů zaparkovaných automobilů. Nepřímé, těžko vyhodnotitelné pozitivní vlivy se projeví v centru města v důsledku nižšího počtu vozidel parkujících na ulicích a nižší intenzity dopravy. Tyto vlivy, které jsou vlastně důvodem pro zřízení P+R parkovišť, jsou z pohledu posuzovaného záměru malé, výrazněji se projeví až při vybudování dostatečného počtu těchto zařízení po celém obvodu Prahy.

### *Sociální a ekonomické důsledky*

Záměr nebude mít žádné podstatné ekonomické důsledky, 1 pracovní místo (2 směny) je v kontextu ostatních pracovních příležitostí v okolí zanedbatelné.

### *Ovlivnění faktoru psychické pohody*

Při výstavbě dojde k narušení faktoru pohody v přilehlé zahrádkářské kolonii. Relativní klid bude narušen provozem stavebních mechanismů a odvozem a dovozem materiálů ze stavby a na stavbu. Provoz autobusového terminálu bude narušen, bude změněn orientační systém, který se bude měnit i během výstavby v návaznosti na jednotlivé etapy.

Provoz parkoviště bude pohodu narušovat minimálně, dojde ke změně pohledu směrem ke stanici metra.

Zajištěné parkování osobních automobilů bude znamenat zvýšení psychické pohody řidičů, kteří budou parkoviště využívat. Parkování vozidel na hlídaném parkovišti rovněž omezí možné negativní dopady na pohodu spojené s rizikem úmyslného poškození, vykradení nebo krádeže vozidel.

### *Vlivy na vodu*

Charakter odvodnění území se prakticky nezmění, protože stavba bude postavena na dnes již zpevněné ploše autobusového terminálu. Dešťové a splaškové vody budou odvedeny do stávající oddílné kanalizace. Případné úniky PHM budou řešeny jako havárie s provedením předepsaných úkonů pro likvidaci možných následků. Zakrytím autobusového terminálu dojde ke zmenšení rizik, neboť předpoklad znečištění ropnými

látkami je menší u osobních automobilů než u autobusů, které budou ve spodní etáži. Předpokladem je dodržování kázně a likvidace úniků na stanovišti.

Hydrogeologické charakteristiky zájmového území jsou zásadním způsobem determinovány podzemními objekty metra. Realizace parkoviště, kdy jediné zásahy do podloží jsou pilotové základy, neovlivní stávající hydrogeologické charakteristiky území.

#### *Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy*

Vlastní stavba nebude mít žádný negativní vliv na faunu ani flóru v území. Před výstavbou budou odstraněny stromy v zeleni autobusového terminálu, jako jejich náhrada budou vysazeny nové stromy v maximálním možném počtu.

Vlivy na ekosystémy budou zanedbatelné, protože ani v plochách předpokládaných pro dočasný zábor nejsou žádné kvalitní původní ekosystémy.

#### *Vlivy na krajinu*

Nová stavba parkoviště P+R Zličín III částečně změní charakter stávajícího území, celkově však nebude v protikladu s již provedenou či plánovanou výstavbou. Parkoviště je situováno do urbanizovaného území s existující dopravní a technickou infrastrukturou, a tak je možno hodnotit jeho vliv na krajinu jako přijatelný. Vzhledem k velkým komplexům v okolí nebude mít velkoplošný negativní vliv na stávající krajinu a její funkci.

#### *Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky*

Realizací stavby dojde k demolici části vybavení autobusového terminálu a dočasné stavby sloužící jako prodejna. Zastřešení autobusového terminálu je součástí nové stavby.

## **Opatření navržená ke snížení negativních vlivů záměru**

### ***Opatření pro fázi přípravy záměru***

- ◆ Navrhnout pro období stavby systém nakládání s odpady, zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění  
Zatřídění podle Katalogu odpadů a způsob jejich likvidace bude součástí Projektu nakládání s odpady v dalším stupni PD, ve kterém budou rovněž uvedeny výměry hlavních druhů odpadů.
- ◆ Stanovit odvozní a dovozní trasy ze stavby
- ◆ Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby podle podmínek zhotovitele stavby
- ◆ Navrhnout plán havarijních opatření
- ◆ Doplnit návrh o novou zeleň – výsadba stromů na zelených plochách (u ulice K Metru a u nájezdové rampy)
- ◆ Zvážit možnost výsadby keřů či popínavých rostlin podél severovýchodní fasády – jedná se o soukromý pozemek, který zatím není navržen k trvalému záboru

### ***Opatření pro fázi realizace záměru***

- ◆ Dodržovat technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení – zejména podmínky hygienické stanice
- ◆ Provádět stavební práce, zejména zakládání a hrubou stavbu, pouze v denní době

- ◆ Zajistit na náklady oznamovatele archeologický dozor stavby podle zákona č. 20/1978 Sb.
- ◆ Provést opatření ke snížení prašnosti při výstavbě (např. skrápěním při demolicích) včetně opatření, které zajistí, že okolní vozovky nebudou znečišťovány auty vyjíždějícími ze stavby
- ◆ Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů
- ◆ Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů
- ◆ Při úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opatření
- ◆ Třídít stavební odpad a zajistit jeho likvidaci osobami či firmami oprávněnými k nakládání s odpady
- ◆ Provést výsadbu keřů a dřevin podle projektu a zajistit jejich ochranu do dokončení stavby

#### *Opatření pro fázi provozu záměru*

- ◆ Zpracovat provozní řád parkoviště
- ◆ Zpracovat plán havarijních opatření pro případ úniku ropných látek, zajistit sorbent a čisticí tkaninu pro případ úniku
- ◆ Zpracovat a vyvěsit plán požárních opatření, včetně kontroly rozmístěných hasebních prostředků a jejich pravidelných revizí
- ◆ Zajistit a rozmístit dostatečný počet nádob na odpad, zavést separovaný sběr odpadů a zajistit jeho likvidaci (upřednostnit recyklaci)
- ◆ Zajistit údržbu zeleně

#### **Závěr**

- 1) Výstavba parkoviště P+R Zličín III bude mít na okolí negativní vliv především ve fázi výstavby, proto je nutné dodržovat podmínky stavebního povolení a zároveň zkrátit dobu výstavby na minimum.
- 2) Provoz parkoviště P+R Zličín III bude mít na okolí velmi malý negativní vliv, který lze charakterizovat jako málo významný. Současná hluková hladina, která překračuje povolené limity, se změní neznatelně.

Z výše uvedených důvodů není nutné navrhnout a realizovat žádná technická opatření ke snížení imisních vlivů automobilové dopravy vyvolané provozem stavby na obytnou zástavbu a okolí a posuzovatel **doporučuje vydat souhlasné územní rozhodnutí** k posuzovanému záměru za předpokladu, že budou dodržena opatření navržená v tomto oznámení k minimalizaci či zamezení negativních vlivů.



## H. PŘÍLOHY

Níže uvedené přílohy jsou na dalších stranách uvedeny v plném znění.

Usnesení Rady HMP číslo 0267 ze dne 20.2.2001 s přílohou

Usnesení Rady HMP číslo 0899 ze dne 1.6.2002

Rozhodnutí odboru výstavby ÚMČ Praha 17 o přerušení řízení – odbor výstavby ÚMČ Praha 17 přerušil dne 25.9.2003 územní řízení s požadavkem na doplnění podkladů.

Připomínky odboru výstavby budou respektovány a dokumentace pro územní řízení bude obsahovat požadované výkresy.

Vyjádření Hygienické stanice HMP ze dne 19.8.2003 – hygienická stanice ve vyjádření požaduje doplnit předloženou PD pro územní řízení.

- ad 1. Situace širších vztahů je součástí této dokumentace, účel využití nejbližších objektů je popsán a v dokumentaci je výřez z územního plánu.
- ad 2. Hluková studie, která posuzuje vliv a respektuje všechny požadavky vyjádření, je přiložena. Pro zjištění stávající hladiny hluku bylo provedeno měření.
- ad 3. Zastřešené úrovně stavby budou nuceně větrány, hluk z větráků byl zahrnut do hlukového posouzení stavby.

Vyjádření Městské části Praha 17 z 28.11.2003 z hlediska územně plánovací dokumentace

Vyjádření Rady Městské části Praha-Zličín z 20.11.2003 z hlediska souladu s územním plánem

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**USNESENÍ**

rady hlavního města Prahy

číslo 0267

ze dne 20.2.2001

*k návrhu na revokaci usnesení rady ZHMP č.0005 ze dne 4.1.2000 "k výsledkům 1.etapy lokalizační studie  
záchytných parkovišť P+R"*

**Rada hlavního města Prahy**

**I. revokuje**

usnesení rady ZHMP č.0005 ze dne 4.1.2000 "k výsledkům 1.etapy lokalizační studie záchytných parkovišť P+R"

**II. mění**

přílohu č.1 usnesení rady ZHMP č.0005 ze dne 4.1.2000 za přílohu č.1 tohoto usnesení z čehož vyplývá:

1. Z původně uvažovaných lokalit pro přípravu výstavby v letech 2000 a 2001 se vypouští lokality Chodov, Ládví, Smíchovské nádraží a Českomoravská
2. Do lokalit s možností zahájení výstavby v letech 2000 a 2001 jsou doplněny lokality Uhříněves II a Modřany
3. P+R v lokalitách Chodov, Krč-Zálesí, Dejvické nádraží, Ládví a Sníchovské nádraží budou realizována jinými investory než TSK hl.m. Prahy
4. U plánovaných plošných parkovišť P+R v lokalitách Černý most II a Modřany byl redukován počet parkovacích míst
5. Parkoviště P+R v lokalitách Zličín III a Černý most II je možno připravovat i jako objektová

**III. bere na vědomí**

že lokality Dejvická, Strašnická, Na Knížecí, Kobylisy, Klánovice, Hloubětín, Háje, Českomoravská a Uhříněves I jsou nevhodné pro další využití pro systém P+R

**IV. ukládá**

1. řediteli Technické správy komunikací hl.m. Prahy

1. Připravovat P+R Zličín III jako objektové a ostatní parkoviště P+R jako plošná a informovat Radu HMP o postupu přípravy

Termín:

30.11.2001

Ing.arch. Jan Kasl  
primátor hl.m.Prahy

Ing. Petr Švec  
náměstek primátora hl.m.Prahy

Předkladatel: ředitel Technické správy komunikací hl.m. Prahy

Tisk: 7184A

Provede: ředitel Technické správy komunikací hl.m. Prahy

Na vědomí: odbory MHMP

Příloha k usnesení Rady HMP č. 0267 ze dne 20.2.2001						
Výsledky lokalizační studie I. Etapa - lokality vhodné pro výstavbu P+R						
P + R	LOKALITA	POČET MÍST plošné	ODHAD NÁKLADŮ	POČET MÍST objekt.park.	ODHAD NÁKLADŮ	POZNÁMKY
	Zličín III	406	13,2 (1,5)	730	109,5	Dle studie lze plošné i objektové parkoviště, výstavba musí být koordinována s ostatními stavbami. Studie s objekty nepočítala, jde o odhad. Byla zahájena inženýrská činnost včetně zpracování PD. Vzhledem ke zjištěné kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi se snižuje plánovaný počet stání plošného P+R z 351 na 160.
Možnost	Černý Most II	160	17,7 (1,5)	500	80	
	Roztyly	204	9,2 (1,5)	310	66	Dle studie lze plošné i objektové parkoviště. Projektovou a investorskou přípravu akce zajišťuje na základě vypsané soutěže společnost Metroprojekt Praha
zahájení	Skalka II	506	39 (38)	620	97,5	Dle studie lze plošné i objektové parkoviště. Probíhá jednání TSK s investorem areálu TESCO o začlenění objektového parkoviště P+R do stavby areálu. Předpokládá se finanční spoluúčasť města.
přípravy	Stodůlky	403	15,1 (1,5)	700	100	Studie s objekty nepočítala, jde o odhad. Byla zahájena inženýrská činnost včetně zpracování PD. Vzhledem k problémům s pozemky (nesouhlas majitelů se vstupy na pozemky) je další pokračování přípravy pozastaveno.
v roce 2000 a 2001	Pankrác	192	8,6 (1,5)			Studie s objekty nepočítala. Úpn uvažuje s objektem (příp. integrovaným objektem). Probíhají jednání s ČSAD o pozemcích. Projektovou a investorskou přípravu zajišťuje na základě soutěže SPPS Praha
	Uhlířské II	81	3,3			Dle Úpn parkoviště plošné.
	Modřany	72	7			Realizace v původní lokalitě je nereálná, umístění je řešeno v náhradní lokalitě.
Parkoviště realizovaná jinými investory	Chodov					Soukromý investor
	Kře - Zálesí	161	2,7			Realizace v rámci metra IV.D
	Dejvic. nádraží					Realizace v rámci kolej. spojení Letiště Ruzyně - Praha
	Ládví	250	8,1			Realizace v rámci metra IV.C
	Smích. nádraží					Realizace v rámci stavby MO Zličkov - Radlická

Rozsah, kapacita a termín výstavby bude závislý na finančních možnostech města.  
Odhady na výkupy pozemků jsou uvedeny v závorkách.

Hlavní město Praha  
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 0899  
ze dne 11.6.2002

ke zprávě o zajištění přípravy a realizace Rozšíření Řevnické komunikace a P+R Zličín III

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

1. se záměrem zajištění Rozšíření Řevnické komunikace v roce 2002 a přípravou P+R Zličín III - zastřešení autobusového nádraží
2. se záměrem vykoupit pozemky pro výstavbu rozšíření Řevnické ulice

II. u k l á d á

1. náměstkovi primátora Hejlovi

1. uplatnit v návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl.m. Prahy na rok 2002 navýšení kap. 03 - doprava o finanční prostředky na přípravu a výkupy pozemků ve výši 17 mil. Kč

Termín: 18. 6.2002

2. řediteli Technické správy komunikací hl.m. Prahy

1. předložit Radě HMP návrh výkupů nutných pro výstavbu Rozšíření Řevnické ulice

Termín: 2. 7.2002

2. zajistit vypsání veřejné soutěže na stavbu Rozšíření Řevnické komunikace a dle výsledků soutěže předložit návrh na její financování

Kontrolní termín: 28. 6.2002

3. předložit Radě HMP zprávu o zajištění přípravy a realizace P+R Zličín III

Termín: 31. 1.2003

v. z. Ing. Petr Švec  
primátor hl.m.Prahy

Ing. Jiří Paroubek  
náměstek primátora hl.m.Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Hejl

Tisk: 1219

Provede: náměstek primátora Hejl, ředitel Technické správy komunikací hl.m. Prahy

Na vědomí: odbory MHMP



247 563/2/10  
30.09.03/22711



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17  
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI  
ODBOR VÝSTAVBY

INŽENÝRING DOPRAVNÍCH STAVEB s.s.	
Č. j.:	640/
Došlo:	29-09-2003
Přílohy:	1001
Přiděleno:	

Dle rozdělovníku

Váš dopis zn

Naše značka  
H/03/020944  
Výs/1-P+R Zličín III. T1/TL

Vyřizuje/linka  
Ing. Tlustý  
1. 234 683 299

Praha  
25.9.2003

### ROZHODNUTÍ O PŘERUŠENÍ ŘÍZENÍ

Dne 22.9.2003 bylo u Úřadu MČ Praha 17, odboru výstavby, příslušného podle § 117 odst. 1 písm. c) zák. č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění změn a doplňků, zák. č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, ve znění změn a doplňků, a vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, ve znění změn a doplňků, podáním návrhu společnosti Inženýring dopravních staveb a.s., Na Moráni 3, Praha 1 zastupující na základě plné moci TSK hl. m. Prahy, Štefánikova 23, Praha 5 zahájeno územní řízení ve věci stavby „Parkoviště P+R Zličín III.“ při ulicích Ringhofferova, Řevnická v Praze 5-Zličíně

Vzhledem k tomu, že návrh není ve smyslu ustanovení § 35 stavebního zákona a § 3 vyhl. č. 132/1998 Sb. úplný a předložené podklady nestačí k řádnému posouzení návrhu z hlediska zájmů sledovaných v územním řízení, Úřad MČ Praha 17, odbor výstavby

#### V Y Z V Á

k doplnění návrhu o následující :

- 1) 6x situační výkres 1:1000 zpracovaný na podkladu katastrální mapy se zakreslením umístění stavby a uvedením základních polohopisných a výškopisných kót ve výškovém referenčním systému BpV (rozměry objektu, vzdálenosti od hranice pozemku, jednotlivé výškové úrovně zastřešení). V situacích bude dále vyznačena hranice území přímo dotčeného stavbou-záboru stavby (lomové body nekorespondující s hranicemi pozemků budou uvedeny v souřadnicích) a dočasný zábor pro napojení na inženýrské sítě.
- 2) 6x podrobnější situační-koordinační výkres (1:250) s vyznačením dopravního řešení a napojení na inženýrské sítě včetně přeložek. Stávající sítě budou zakresleny černě, u nově umístěovaných inženýrských sítí (barevně rozlišených) bude uveden profil a přibližná délka v m'.
- 3) Jedno vyhotovení „čisté“ katastrální mapy řešeného území (tj. bez zákresu navrhované

Sídlo: Žalanského 291/12b, 163 02 Praha - Řepy  
Pracoviště: Španělcova 1280, 163 02 Praha - Řepy  
IČO: 231121

tel.: +420-234 683 111  
tel.: +420-234 683 111  
e-mail: podatelna@rpy.mupnet.cz

fax: +420-235 300 129  
fax: +420-235 315 298

2003 14:29

+420-23683322

IDS J.KALISEK

STR. 02

H/03/020944 Výs /1- P+R Zličín III.TI/TI.

- stavby) orazítkované Katastrálním úřadem Praha-město s datem ne starším než 3 měsíce
- 4) Náležitosti dle „Informativního soupisu podkladů“, který v příloze posíláme :  
B1,B2,B3,B4,B6,B8,B10,B12,B13,B14,B15,B16,B18,B19,B20,B21,B22,B23,B24,B25,B26,B29,B32,B33,B34,B35,B36,B37,B40,B41,B43,B44,B48,B51,B54,B55,D58,C,D1,D2,D3,D4,D5,D6.
  - 5) Dokumentace bude upravena podle výsledků projednávání umístění stavby
  - 6) Nové vyjádření ROPID k upravené dokumentaci

a to ve lhůtě do 31.5.2004.

Z výše uvedených důvodů Úřad MČ Praha 17, odbor výstavby, v souladu s ustanovením § 29 odst 1 zák.č.71/1967 Sb.,o správním řízení (správní řád) územní řízení přerušuje.

Nebude-li návrh požadovaným způsobem v uvedené lhůtě doplněn,Úřad MČ Praha 17,odbor výstavby,v souladu s § 35 odst. 3 stavebního zákona řízení zastaví.

#### Poučení o odvolání:

Proti rozhodnutí o přerušení řízení se podle § 29 odst. 3 správního řádu nelze odvolat.



*Dana Kolářová*  
Dana Kolářová  
vedoucí odboru výstavby

Příloha : Informativní soupis podkladů

#### Rozdělovník:

A. Navrhovatel (na doručenkou) :

- 1) Inženýring dopravních staveb a.s., Na Moráni 3, 128 01 Praha 2 + příloha

B Na vědomí :

- 2) TSK hl. m. Prahy, Štefánikova 23, 150 00 Praha 5
- 3) spisy P+R Zličín III. Tf

IDS J.KALISEK 150 00 Praha 5 - Doprava

tel: +420-234 683 111

fax: +420-235 300 129

27-8.03/268

26. 08. 03/1492/ke

1142/7-22. P. 2005 B. (B)

**Hygienická stanice hlavního města Prahy**

Bylišská 12, pošt. schr. 203, 110 01 Praha 1

pobočka Praha-západ, Štefánikova 17, 150 00 Praha 5

E-mail: hygiena@p5.mepnet.cz, tel.: 257000820

Inženýring dopravních staveb a.s.  
 divize metro  
 Odbor realizace staveb  
 Na Moráni 3  
 128 00 Praha 2

INŽENÝRING DOPRAVNÍCH STAVEB A.S.	
Č.j.:	3640/173/2003
Došlo:	22-08-2003
Přílohy:	1001
Přiděleno:	

Naše č.j.: 3702/03/P5-HK/Dr.K

Vyřizuje: MUDr. Kosová/829

V Praze dne 19.8.2003

Věc: PD pro územní řízení – „Objektové parkoviště P+R Zličín III“.

Na základě žádosti Inženýring dopravních staveb a.s., divize metro, Odbor realizace staveb, na Moráni 3, Praha 5 ze dne 18.7.2003, č.j. 3640/173/2003, kterou jsem obdržela 21.7.2003 posoudil orgán ochrany veřejného zdraví – Hygienická stanice hlavního města Prahy jako dotčený orgán státní správy ve smyslu § 77 odst. 2 zák. č. 258/2000 Sb. a § 126 odst. 1 zák. č. 50/1976 Sb., v platném znění, předloženou PD pro územní řízení – „Objektové parkoviště P+R Zličín III“.

Po provedeném posouzení konstatuje Hygienická stanice hl. m. Prahy, že předložený návrh je neúplný ve smyslu požadavků § 3 odst. 4 písm. d) vyhl. MMR ČR č. 132/1998 Sb., neboť neobsahuje:


1. Plnou moc od investora.
2. Situaci širších vztahů s vyznačením stávajících objektů a účelu jejich využití a s vyznačením území do něhož je stavba navržena a území okolních, s uvedením jeho využití dle územního plánu hlavního města Prahy.
3. Vyhodnocení hluku z provozu navrženého parkoviště ve venkovním prostoru, jak je definován v § 2 odst. f) nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a návrh takových opatření, aby hluk z navrženého parkoviště spolu s hlukem z provozu stávajících parkovišť P+R I, P+R II a z autobusového terminálu nepřekročil ve venkovním prostoru 55 dB (A) v denní době a 45 dB (A) v noční době v  $L_{Aeq,T}$ .  
 V kapitole 28.1. „Posouzení hlukových poměrů“ průvodní zprávy je vyhodnocen pouze hluk z provozu parkoviště v 6 ti referenčních bodech reprezentujících stávající obytné objekty (není uvedena adresa objektů), které nedostatečně reprezentují venkovní prostor ve smyslu výše citovaného nařízení vlády. Není vyhodnocen hluk ve venkovním prostoru ze všech zdrojů hluku – zejména stávajících parkovišť a autobusového terminálu v součtu s hlukem z navrženého parkoviště.

k čj.: 3702/03/PS-HK/Dr.K

4. Údaj, zda navrženou stavbou, kdy dojde k zastřešení stávajícího autobusového terminálu a část navrženého parkoviště, jeho jedno podlaží, bude rovněž zastřešena, budou zajištěny takové podmínky (např. větrání obou prostor), aby v důsledku výskytu škodlivin v těchto prostorách při obvyklém pobytu osob v těchto prostorách nebylo ohroženo jejich zdraví a na pracovištích byly splněny požadavky stanovené § 6 nařízení vlády č. 178/2001 Sb., v platném znění. V případě, že k zajištění těchto podmínek bude např. nutno prostory větrat nuceně, pak je nutno do vyhodnocení hluku ve venkovním prostoru zahrnout i tyto zdroje hluku.

Do doby doplnění předložené dokumentace o výše uvedené doklady nemůže orgán ochrany veřejného zdraví – Hygienická stanice hl. m. Prahy návrh komplexně posoudit a tedy ani s ním souhlasit.



  
MUDr. Věra Kosová  
oddělení hygieny komunální  
pobočky Praha-západ

**Údaje o zpracovateli**

Pragoprojekt, a.s.

K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

tel: 241 440 770

Datum zpracování oznámení: Říjen 2003

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Ondřej Čapek

Autorizovaná osoba podle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.  
autorizace č. 1630/280/OPV/93 ze dne 4.4.1993V Jirchářích 3, 110 00 Praha 1, tel. 602 562 862  
e-mail: [capek@pragoprojekt.cz](mailto:capek@pragoprojekt.cz)Na zpracování oznámení se podíleli: Ing. Vlastimil Bílek  
autorizace MŽP 2053/740/03/MS a 2182/70/03

Ing. Vladimír Zúber

Ing. Richard Gnán

Ing. Dana Vojtíšková

Mgr. Radka Libošková

Podpis zpracovatele oznámení:

Handwritten signature of Ing. Ondřej Čapek in cursive script.