



DOKUMENTACE O HODNOCENÍ VLIVŮ

**DLE ZÁKONA č. 100/2001 Sb. V PLATNÉM ZNĚNÍ
(DLE PŘÍLOHY č. 4 K ZÁKONU č. 100/2001 Sb.)**

Dočasné parkoviště Štěpařská

**PRAHA 5 – BARRANDOV,
k.ú. HLUBOČEPY**

BŘEZEN 2003

<u>OBSAH</u>	Strana
1. ÚVOD	5
2. DOKUMENTACE.....	6
ČÁST A: ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	6
<i>B.I. Základní údaje</i>	6
<i>B.II. Údaje o vstupech</i>	10
B.II.1. Půda	10
B.II.2. Voda	11
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	12
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	13
<i>B.III. Údaje o výstupech</i>	16
B.III.1. Ovzduší	16
B.III.2. Odpadní vody	18
B.III.3. Odpady	19
B.III.4. Ostatní	22
B.III.5. Doplnující údaje	23
ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	24
<i>C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území</i>	24
C.1.1. Územní systémy ekologické stability krajiny	24
C.1.2. Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky	24
C.1.3. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	24
C.1.4. Území hustě zalidněná	24
C.1.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	25
C.1.6. Staré ekologické zátěže	25
C.1.7. Extrémní poměry v dotčeném území	25
<i>C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území</i>	25
C.2.1. Ovzduší a klima.....	25
C.2.2. Hluk.....	28
C.2.3. Krajina.....	28
C.2.4. Voda	28
C.2.5. Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje.....	29
C.2.6. Fauna a flóra.....	30
C.2.7. Ekosystémy	31
C.2.8. Krajina.....	31
C.2.9. Obyvatelstvo	31
C.2.10. Hmotný majetek a kulturní památky.....	32
<i>C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení</i>	32
C.3.1. Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání... 32	
C.3.2. Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů	32

ČÁST D – KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	33
<i>D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti.....</i>	33
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů.....	33
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima.....	34
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci.....	39
D.I.4. Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky.....	44
D.I.5. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	45
D.I.6. Vlivy na půdu.....	46
D.I.7. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	47
D.I.8. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	47
D.I.9. Vlivy na krajinu.....	47
D.I.10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	48
<i>D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů.....</i>	48
D.II.1. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice.....	49
<i>D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech.....</i>	49
D.III.1. Období výstavby.....	49
D.III.2. Období provozu.....	49
<i>D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.....</i>	50
D.IV.1. Opatření pro fázi přípravy záměru:.....	50
D.IV.2. Opatření fázi realizace záměru:.....	50
D.IV.3. Opatření pro fázi provozu záměru:.....	51
<i>D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů.....</i>	51
<i>D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace.....</i>	52
ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	52
ČÁST F - ZÁVĚR.....	53
ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	53
ČÁST H - PŘÍLOHY.....	56
3. SEZNAM ZPRACOVATELŮ DOKUMENTACE.....	57
4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ.....	58

Přílohy:

- Příloha č. 1 Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací.
- Příloha č. 2 Situace zájmového území
- Příloha č. 3 Stavebně technické řešení záměru
- Příloha č. 4 Rozptylová studie
- Příloha č. 5 Hluková studie
- Příloha č. 6 Intenzity automobilové dopravy (ÚDI)
- Příloha č. 7 Územní plán hl. m. Prahy
- Příloha č. 8 Fotodokumentace
- Příloha č. 9 Doklady odborné způsobilosti
- Příloha č. 10 Stanovisko Sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy ke zřízení parkoviště
- Příloha č. 11 Zakreslení parkoviště do ÚPN hl. m. Prahy
- Příloha č. 12 Studie vegetačních úprav
- Příloha č. 13 Způsob vypořádání připomínek

1. ÚVOD

Předložená dokumentace o hodnocení vlivů dočasného parkoviště Štěpařská je zpracována na základě § 8 zákona ČNR č. 100/2001 Sb., v platném znění (zákon). Posuzovaný záměr je hodnocen na základě bodu 10.6 Průmyslové zóny a obchodní zóny včetně nákupních středisek o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; areály parkovišť nebo garáží se zastavěnou plochou nad 1000 m² přílohy 1 zákona a dokumentace je zpracována podle přílohy číslo 4 zákona. Stavba spadá do Kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Procedura posouzení probíhá v působnosti Magistrátu hl. m. Prahy.

Dokumentaci zpracoval kolektiv firmy DHV CR, spol. s r.o., Táboritská 23, 130 87 Praha 3, pod vedením Ing. Bohumila Sulka, CSc., který je autorizovanou osobou oprávněnou zpracovávat dokumentace a posudky podle zákona a držitelem osvědčení odborné způsobilosti Č.j.: 11038/1710/OHRV/93 vydané MŽP dne 13.6.1995. Dokumentace byla zpracována na základě objednávky projektanta stavby, firmy SIPPS –Stavebně inženýrské, projektové, poradenské služby s.r.o., Nad obcí I č. 25, 140 00 Praha 4.

Základním materiálem pro hodnocení stavby byly především projektové podklady předané zpracovatelům dokumentace projektantem stavby, podklady poskytnuté Magistrátem hl. m. Prahy, podklady Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, literární a mapové podklady, rozptylová studie, hluková studie a terénní šetření. Použité materiály jsou citovány a uvedeny v závěru dokumentace v souhrnném přehledu.

Výstavba parkoviště je plánována v jedné etapě. Parkoviště má být postaveno v Praze 5 na sídlišti Barrandov, v dosud nezastavěném území, situovaném uvnitř městské zástavby, severozápadně od komunikace K Barrandovu. Účelem stavby dočasného parkoviště Štěpařská je zvýšení kapacit střežených parkovacích míst v dané oblasti určených pro obyvatele přilehlého sídliště Barrandov. Podmínkou stavby je její dočasný charakter, protože území je územním plánem perspektivně určeno pro jiný druh zástavby.

Vzhledem k charakteru záměru je pozornost zpracovatelů dokumentace zaměřena zejména na potenciální ovlivnění kvality ovzduší a zatížení hlukem v důsledku automobilové dopravy související s provozem parkoviště.

Hodnocená stavba zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení, která vychází z platné nájemní smlouvy mezi investorem a Magistrátem hl. m. Prahy na pozemek dočasně určený ke stavbě parkoviště. Jiná varianta technického a technologického řešení stavby dočasného parkoviště Štěpařská než varianta projektovaná není, z důvodu ekonomické návratnosti, investorem stavby uvažována.

Soulad uvedeného záměru s povinnostmi, vyplývajícími ze zákonných ustanovení, byl konfrontován se současně platnou legislativou.

Existují-li další závažné skutečnosti, které by na posuzování záměru mohly mít zásadní vliv, nebyly zpracovatelům dokumentace v době jejího zpracování známy.

2. DOKUMENTACE

ČÁST A: ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. *Oznamovatel:* 1. Barrandovská s.r.o.
2. *IČ:* 26723778
3. *Sídlo:* Na Vinici 210,
257 24 Chocerady
okres Benešov

4. *Oprávněný zástupce oznamovatele*

jméno a příjmení: Martin Vlček,
jednatel společnosti
bydliště: Na Vinici 210
257 24 Chocerady
telefon: 603 266 060

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

1. *Název záměru:* Dočasné parkoviště Štěpařská

2. *Kapacita (rozsah) záměru:* 367 parkovacích stání, z toho 19 pro invalidy. Plocha parkoviště a s vlastními komunikacemi je 10 590 m².

3. *Umístění záměru:*

kraj:	hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 5
katastrální území:	Hlubočepy
parcelní čísla pozemků:	954/1, 1671, 939/5, 942/2, 939/1

Zájmové území pro výstavbu dočasného parkoviště Štěpařská je situováno do dosud nezastavěné plochy na sídlišti Barrandov. Tato plocha, která leží mezi ulicemi K Barrandovu, Štěpařská, Högerova a Kurandové, přiléhá k ulici Štěpařská přibližně v úrovni ulice Šejbalové (viz příloha č. 2). Celková plocha pozemků vyčleněných pro stavbu parkoviště je přibližně 10 590 m² (1,06 ha).

Projektant: SIPPS-Stavebně inženýrské, projektové, poradenské služby s.r.o.
Nad obcí I č. 25, 140 00 Praha 4

Uživatel: 1. Barrandovská s.r.o.
Na Vinici 210, 257 24 Chocerady
okres Benešov

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předmětem záměru je nová výstavba parkoviště pro osobní automobily určeného pro dlouhodobé parkování se zajištěnou nepřetržitou ostrahou zaparkovaných vozidel. Parkoviště bude tvořeno parkovacími plochami s povrchem z drobného těženého kameniva (367 parkovacích stání) a komunikacemi parkoviště s nestmeleným povrchem ze šterku se zavibrovaným recyklátem. Parkoviště bude vybaveno oplocením, osvětlením a vybavenou mobilní buňkou CITE s chemickým WC pro obsluhu parkoviště.

Parkoviště bude sloužit potřebám obyvatel žijících na sídlišti Barrandov. Parkoviště je projektováno jako dočasná stavba do roku 2007, to znamená na dobu přibližně 5 let. Poté bude parkoviště zrušeno, protože na dotčeném pozemku je po roce 2007 plánována v souladu s územním plánem hl. m. Prahy jiná výstavba.

Vzhledem k charakteru záměru přichází v úvahu kumulace vlivů dopravy související s provozem na parkovišti se zdroji hluku a znečištění ovzduší v jeho okolí (převážně hluk a emise z automobilové dopravy na komunikacích v okolí parkoviště), případně se znečištěním ovzduší ze vzdálenějších zdrojů.

Protože hodnocené parkoviště je určeno pouze pro dlouhodobé stání obyvatel přilehlého sídliště Barrandov, lze říci, že z hlediska vyvolané dopravy bude zcela nevýznamným zdrojem. Podle posouzení dopravních expertů budou na parkovišti parkovat vozidla, která by na sídliště přijížděla a parkovala by zde i v případě, že by parkoviště nebylo vybudováno. Nicméně z úzce lokálního hlediska bude parkoviště znamenat, vzhledem ke koncentraci vozidel do vymezeného prostoru, určitý příspěvek ke stávající hlukové a imisní zátěži území.

Lze očekávat, že pokračující rozvoj bytové výstavby na sídlišti Barrandov bude stimulovat další nárůst automobilové dopravy. Proti tomuto trendu bude působit napojení sídliště Barrandov na tramvajovou dopravu, jehož realizace probíhá. K významné pozitivní změně z hlediska dopravního zatížení na ulici K Barrandovu však dojde až po vybudování radlické radiály a zejména jižní části silničního okruhu v úseku Slivenec-Jesenice.

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

Důvodem pro realizaci posuzovaného záměru je snaha uspokojit v zájmovém území a jeho okolí poptávku po dlouhodobém parkování na parkovištích s trvalým dozorem zjištěnou investorem. Výstavbou dočasného parkoviště Štěpařská se podstatně zvýší kapacita hlídaných parkovacích míst v dané oblasti.

Posuzovaný záměr stavby bude mít význam pouze pro obyvatele přilehlého sídliště Barrandov a případně, v menší míře, pro zaměstnance zde umístěných firem. Záměr nebude, vzhledem ke svému umístění a určení, využíván pro krátkodobé stání návštěvníků sídliště. K rozhodnutí situovat parkoviště konkrétně do dotčené lokality vedly především níže uvedené důvody.

Záměr je situován do území, které má výhodnou polohu v blízkosti velkého sídelního celku sídliště Barrandov. Areál je v dostupné (docházkové) vzdálenosti od větších obytných objektů, které nemají vlastní garáže. To je významné zejména v souvislosti s uvažovaným zájmem občanů o využívání parkoviště.

Areál parkoviště je rovněž příznivě dopravně situován. Posuzované parkoviště je napojeno na ulici Štěpařskou, která je z dopravního a přepravního hlediska velmi dobře dostupná z ulice K Barrandovu, do které je napojena přes křižovatku se světelným signalizačním zařízením. Pro příjezd na parkoviště a výjezd z něj tedy nebude nutný průjezd sídlištěm Barrandov.

K rozhodnutí využít předmětnou lokalitu pro realizaci záměru bylo přistoupeno na základě předběžného projednání záměru s městem a zhodnocení uspořádání ploch v dané lokalitě, tvaru stavby, možnosti respektování, případně úpravy inženýrských sítí, možnosti napojení na komunikační systém a na základě požadavků na provozní uspořádání parkoviště.

Dle projektové dokumentace stavby a informací poskytnutých zástupcem investora stavby nebyly, s ohledem na účel záměru a možnosti získání jiného vhodného pozemku pro alternativní umístění záměru v dané lokalitě, sledovány jiné varianty umístění záměru.

6. Popis technického a technologického řešení záměru

Stavebně technické řešení stavby je dáno projektem. Parkoviště bude zřízeno jako dočasné s předpokládaným ukončením provozu koncem roku 2007. Tato skutečnost významně ovlivňuje způsob stavebně technického řešení stavby i rozsah navržených úprav.

Pro výstavbu dočasného parkoviště Štěpařská bude použita nezastavěná plocha přibližně obdélníkového tvaru, přiléhající kratší stranou k ulici Štěpařské (viz příloha č. 2). Napojení parkoviště na veřejnou komunikaci je řešeno z ulice Štěpařské vjezdem s obousměrným provozem. Při vjezdu je plánována výstavba chodníku o šířce 2,0 m, který bude napojen na stávající živičný chodník v ulici Štěpařské.

Celý prostor parkoviště bude oplocen a osvětlen. Přípojka elektrické energie bude přivedena k hranici parkoviště. Na ploše parkoviště bude rozmístěno 10 sloupů veřejného osvětlení s celkovým počtem 20 svítidel. Počítá se i přisvětlováním pomocí manuálně ovládaných svítidel.

Provoz na parkovišti bude nepřetržitě sledován ostrahou. Pro ostrahu bude na parkovišti osazena vybavená mobilní buňka CITE 2,5 x 4,8 m s chemickým WC. Projekt nepočítá s napojením buňky na veřejný vodovod ani na kanalizaci.

Stavba bude zahrnovat následující stavební objekty:

- | | |
|-------|---------------------------------|
| SO 01 | Komunikace |
| SO 02 | Oplocení, vrata, vstupní branka |
| SO 03 | Přípojka elektro |
| SO 04 | Osvětlení parkoviště |

SO 01 Komunikace

SO 01 zahrnuje vjezd a vstup na parkoviště, vnitřní vozovky parkoviště, parkovací stání, plošný betonový základ pro buňku CITÉ a odvodnění parkoviště. Vjezd je navržen v šířce 6,0 m s povrchem z betonové dlažby. Vnitřní komunikace parkoviště jsou navrženy v šířce 6,0-6,4 m s nestmeleným povrchem ze šterku se zavibrovaným recyklátem. Parkovací stání pro osobní automobily jsou navržena o velikosti 2,4 x 5,3 m s povrchem z drobného těženého kameniva (říční oblázky). Stání pro invalidy budou o rozměru 3,5 x 5,3 m.

Odvodnění parkoviště je navrženo pomocí záchytného příkopu podél celého severního okraje parkoviště, který bude zaústěn do městské kanalizace. Předpokládané rozměry příkopu jsou: hloubka 2,0 m, šířka 0,6 m a celková délka 191 m. Příkop bude vyložen geotextilií, která zamezí zanesení jemnými částicemi a poté vyplněn hrubým šterkem frakce 6-12 cm. Šterkový zásyp záchytného příkopu bude opět zakryt geotextilií a na jeho povrchu bude provedena konstrukce parkoviště.

SO 02 Oplocení, vrata, vstupní branka

Kolem parkoviště bude vybudováno oplocení z ocelových sloupků a drátěného pletiva o výšce 1,6 m doplněné ostnatým drátem do výšky 2,0 m. Sloupky budou mít betonové základy 0,2 x 0,2 x 0,8 m a budou od sebe vzdáleny 3,0 m. Vjezd bude opatřen vraty o šířce 7,0 m a vstupní brankou pro pěší šířky 1,25 m.

SO 02 Přípojka elektro

Napojení parkoviště na rozvod elektrické energie bude provedeno z veřejné kabelové sítě PRE, a.s. o napětí 1 kV. Napojení z podzemního distribučního kabelu bude provedeno zasmyčkováním do přípojkové skříně SP5 v pilířku z bílých cihel, který bude umístěn v oplocení parkoviště směrem do ulice Štěpařská.

V pilířku bude osazen rovněž elektroměrový rozvaděč pro fakturační měření odběru elektrické energie. Z elektroměrného rozvaděče bude kabelem připojena elektroinstalační rozvodnice umístěná v buňce obsluhy, ze které bude napájena elektroinstalace vlastní buňky a rozvaděč venkovního osvětlení areálu.

SO 04 Osvětlení parkoviště

Osvětlení parkovací plochy bude provedeno klasickými svítidly pro veřejné osvětlení Z1 Sealsafe Sidonia (100W) umístěnými na dvouramenných horizontálních držácích upevněných na stožárech veřejného osvětlení výšky 8 m. Rozteč mezi sloupy bude přibližně 35 m, rozmístění sloupů je zřejmé z přílohy č. 3.

Navržené technické i stavební a technologické řešení je v souladu s požadavky na obdobná zařízení a stavby. Záměr je přiměřeným způsobem začleněn do stávající lokality s ohledem na okolní objekty a dopravní charakteristiky území. V rámci stavby nejsou navrženy žádné plochy jako zařízení stavenišť. Pro tyto účely bude využita plocha vlastního staveniště.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaný termín zahájení stavby dočasného parkoviště Štěpařská je čtvrté čtvrtletí roku 2003, předpokládaný termín ukončení výstavby a uvedení parkoviště do plného provozu je konec roku 2003. Provoz parkoviště se plánuje do konce roku 2007.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj:	hlavní město Praha
Město:	hlavní město Praha
Městská část:	Praha 5

9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č. 1 k tomuto zákonu

Záměr je zařazen dle přílohy č. 1 zákona do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), bodu 10.6 „Průmyslové zóny a obchodní zóny včetně nákupních středisek o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; areály parkovišť nebo garáží se zastavěnou plochou nad 1000 m²“.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

B.II.1.1. Zábor půdy

Záměr je situován na pozemcích parcelních čísel 954/1, 1671, 939/5, 942/2 a 939/1 v katastrálním území Hlubočepy. Pozemky uvažované pro stavbu parkoviště mají celkovou plochu přibližně 1,06 ha. Stávající způsob využití jednotlivých pozemků podle výpisu z katastru nemovitostí a velikosti ploch těch částí parcel, které budou dotčeny stavbou parkoviště, jsou uvedeny v následující tabulce č. 1.

Číslo parcely	Plocha v m ²	Druh pozemku	Stávající způsob využití	Vlastník
954/1	10 359	ostatní plocha	jiná plocha	hl. m. Praha
1671	35	ostatní plocha	ostatní komunikace	hl. m. Praha
939/5	60	ostatní plocha	jiná plocha	hl. m. Praha
942/2	100	ostatní plocha	ostatní komunikace	hl. m. Praha
939/1	36	ostatní plocha	jiná plocha	IROP Praha
Celkem	10 590	-	-	-

Tabulka č. 1 Pozemky dotčené stavbou dočasného parkoviště Štěpařská

Realizací záměru nedojde k záboru pozemků chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Pozemky jsou v katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha (jiná plocha nebo ostatní komunikace). Kódy bonitních půdně ekologických jednotek (BPEJ) proto nejsou uváděny.

B.II.1.2. Ochranná pásma

Připravovaný záměr se ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, nalézá v ochranném pásmu vodního zdroje druhého stupně.

Vzhledem k tomu, že uvedené ochranné pásmo vodního zdroje zahrnuje významnou část území hl. m. Prahy a jeho rozvojové plochy, není již ochrana fakticky uplatňována a předpokládá se, že v průběhu roku 2003 bude toto ochranné pásmo zrušeno.

Připravovaný záměr se nenalézá v oblasti, do které by zasahovala ochranná pásma ve smyslu zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon) v platném znění - tj. ochranná pásma minerálních vod. Ochranným pásmem je také pásmo vodních toků, ani takovéto pásmo však do prostoru záměru nezasahuje. Areál se nenachází v zátopovém pásmu.

Za ochranná pásma je nutno dle příslušných předpisů považovat i ochranu liniových staveb a inženýrských sítí, které přes dotčené pozemky procházejí nebo se nalézají v dosahu vlivu staveniště.

Stavba bude zasahovat do ochranného pásma ulice Štěpařská, která je komunikací III. třídy. Silniční ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, a pro území zastavěných částí obcí platí pro komunikace II. a III. třídy ochranné pásmo o šířce 15 m od osy komunikace na každou stranu.

V dotčeném území byly zjištěny následující inženýrské sítě:

- vodovod 400 L (dotčen pouze v oblasti vjezdu na parkoviště)
- plynovod STL OC 150 (dotčen pouze v oblasti vjezdu na parkoviště)
- telefonní kabel - přípojka k bývalé staveništní buňce umístěné na pozemku p.č. 954/4
- kabel elektrického rozvodu 1 kV (dotčen pouze v oblasti vjezdu na parkoviště).

Vodovod má stanoveno ochranné pásmo o šířce 2 m. Středotlaký (STL) plynovod v zastavěné části obce vybudovaný po 1.1.2001 má ochranné pásmo 1 m na obě strany. U plynovodů do DN 200 vybudovaných v období 1.1.1995 až 31.12.2000 činí šířka ochranného pásma plynovodu 4 m. Pro podzemní kabelové vedení je u kabelu do 110 kV ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu.

Všechny případné zásahy stavby do popsaných ochranných pásem liniových staveb a inženýrských sítí budou řádně vypořádány s jejich správci v rámci územního řízení.

B.II.2. Voda

B.II.2.1. Odběr vody

Odběr vody v průběhu stavby

Staveniště nebude napojeno na rozvod vody a potřebná voda bude na staveniště dovážena. Voda bude během stavby využívána především pro přípravu betonových směsí (mimo objekt stavby) a v menší míře také k osobní hygieně a k pití pracovníků na stavbě. V případě potřeby může být voda použita také ke skrápění prašných ploch nebo k mytí vozidel vyjíždějících ze stavby a znečištěné vozovky. Odběr vody v průběhu stavby bude nahodilý v závislosti na momentální potřebě.

Odběr vody za provozu

Objekt parkoviště nebude napojen na rozvod pitné ani užitkové vody. Ve fázi provozu se proto uvažuje pouze s využitím dovážené (balené) pitné vody pro obsluhu parkoviště. Voda bude během stavby využívána pouze k pití, k mytí rukou po použití suchého WC a případně k opláchnutí použitých nádob na pití. V žádném případě nebude voda na parkovišti využívána k mytí vozidel nebo k podobným činnostem.

B.II.2.2. Spotřeba vody

Spotřeba vody v průběhu stavby

Vyčíslení předpokládaného množství vody spotřebované při výstavbě není v této fázi přípravy stavby reálné. Podle kvalifikovaného odhadu by měl být celkový odběr vody pro stavbu malý, maximálně několik stovek metrů kubických za celou dobu stavby.

Spotřeba vody za provozu

Pro fázi provozu dočasného parkoviště Štěpařská byla bilance potřeby pitné vody stanovena kvalifikovaným odhadem na maximálně 40 litrů denně.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

B.II.3.1. Suroviny a materiály

Množství materiálů pro stavbu byla stanovena na základě dokumentace pro územní řízení. Předpokládá se dovoz materiálů řádově v rozsahu 3 300 m³. Množství surovin a materiálů bude zpřesněno v dalším stupni projektové přípravy. Stejně tak budou v dalším stupni projektové přípravy upřesněny zdroje surovin a materiálů pro stavbu. Pro zajištění dodávek surovin a materiálů bude využito služeb komerčních dodavatelů.

Největší objem stavebního materiálu bude představovat kamenivo (drobné těžené kamenivo, šterkodrť, šterk se zavibrovaným recyklátem), podstatně menší objem budou tvořit beton a betonové tvárnice. Přibližná množství hlavních stavebních materiálů jsou uvedena v následující tabulce č. 2.

Druh materiálu	Množství materiálu
drobné těžené kamenivo, šterkodrť, šterk se zavibrovaným recyklátem	3 250 m ³
beton	10 m ³
betonové tvárnice	10 m ³

Tabulka č. 2 Přibližná množství hlavních stavebních materiálů

Dalšími materiály pro stavbu parkoviště budou materiály pro rozvod elektrické energie a osvětlení (kabely, rozvaděč, sloupky veřejného osvětlení, svítidla, atd.), běžné materiály pro výstavbu oplocení (sloupky, pletivo, ostnatý drát, atd.) a vybavená mobilní buňka CITÉ určená pro ostrahu parkoviště. Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost.

B.II.3.2. Zásobování teplem

Dočasné parkoviště Štěpařská nebude napojeno na zásobování teplem. Jediným vytápěným objektem parkoviště bude mobilní buňka obsluhy, která bude vytápěna elektrickým přímotopným konvektorem.

B.II.3.3. Zásobování elektrickou energií

Ve fázi stavby i za běžného provozu bude využívána elektrická energie z veřejné elektrorozvodné sítě PRE, a.s. Pro zásobování parkoviště elektrickou energií bude využito napojení na podzemní kabel 1 kV vedený v chodníku (v krajnici) ulice Štěpařská na straně budoucího parkoviště.

Elektrická energie bude využívána pouze pro noční osvětlení parkoviště a pro zajištění provozu buňky obsluhy (osvětlení, elektrické vytápění, větrání, drobné elektrospotřebiče, atd.). Instalovaný příkon parkoviště bude 9 kW, soudobý příkon bude 8 kW. Spotřeba elektrické energie nebyla dosud stanovena.

B.II.3.4. Zásobování zemním plynem

Parkoviště nebude napojeno na rozvod zemního plynu.

B.II.3.5. Jiná paliva

V průběhu stavby parkoviště budou pro pohon stavebních strojů a nákladních automobilů používány komerčně distribuované pohonné hmoty. Po jeho uvedení do provozu budou pohonné hmoty spotřebovávány při pojezdu automobilů po parkovišti.

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

B.II.4.1. Nároky na dopravní infrastrukturu

Z hlediska dopravní infrastruktury a dostupnosti individuální automobilovou dopravou je poloha parkoviště velmi výhodná. Zájmové území je situováno v blízkosti ulice K Barrandovu, významné sběrné komunikace, která tvoří spojnici mezi městským a vnějším silničním (pražským) okruhem. Do doby dokončení radlické radiály a jižní části vnějšího silničního okruhu v úseku Slivenec-Jesenice bude ulice K Barrandovu plnit současně také funkci městského i vnějšího silničního okruhu.

Dočasné parkoviště Štěpařská bude napojeno na veřejnou komunikaci vjezdem do ulice Štěpařská, která se přibližně 300 m jižně od parkoviště napojuje přes křižovatku se světelným signalizačním zařízením na ulici K Barrandovu. Výstavba parkoviště tedy nebude vyžadovat žádnou výstavbu dopravní infrastruktury.

Doprava v zájmovém území bez vlivu parkoviště

V následující tabulce č. 3 je uveden přehled intenzit dopravy v ulici k Barrandovu v roce 2002 v denní době (6 – 22 hod) průměrného pracovního dne. Údaje o intenzitách dopravy byly převzaty z průzkumů Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI) pro rok 2002 (viz příloha č. 6).

Hodnota intenzity dopravy v ulici Štěpařská nebyla na ÚDI k dispozici (ulice Štěpařská není zařazena do sledované komunikační sítě hl. m. Prahy), a proto byla určena dopravním expertem společnosti DHV CR jako odborný odhad na základě posouzení typu okolní zástavby a znalosti intenzit dopravy na dvou profilech komunikace K Barrandovu (Slavínského – Štěpařská a Štěpařská – Pražská čtvrť).

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v denní době 6 – 22 hod (2002)			
		Osobní	Nákladní + BUS	BUS MHD	Celkem
K Barrandovu	Slavínského – Štěpařská	16 650	4 400	60	21 110
	Štěpařská – Slavínského	15 700	4 450	60	20 210
	Štěpařská – Pražská čtvrť	16 200	4 500	60	20 760
	Pražská čtvrť – Štěpařská	15 400	4 400	60	19 860
Štěpařská	obousměrně	2000	57	0	2057
Parkoviště – vjezd/výjezd	obousměrně	227	0	0	227

Tabulka č. 3 Denní intenzity automobilové dopravy na okolních komunikacích – podklad ÚDI

Intenzity dopravy v noční době (22 – 6 hod) uvedené v následující tabulce č. 4 byly dopočítány na základě známých intenzit dopravy pro denní dobu a hodnot denních variací dopravy uvedených v Ročence dopravy Praha 2001 (ÚDI). Podle ročenky se v denní době (6 – 22 hod) odehrává 91% dopravních výkonů veškeré automobilové dopravy celého dne. Podíl nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) představuje v denní době cca 96,1% celodenního provozu této kategorie vozidel.

Komunikaci Štěpařskou lze pro účely stanovení intenzit nočního provozu zařadit do kategorie komunikací s hospodářským a smíšeným charakterem provozu v intravilánu města, kde denní provoz představuje 96% celodenního provozu.

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v denní době 22 – 6 hod (2002)			
		Osobní	Nákladní + BUS	BUS MHD	Celkem
K Barrandovu	Slavínského – Štěpařská	1 899	179	9	2 087
	Štěpařská – Slavínského	1 809	181	9	1 999
	Štěpařská – Pražská čtvrť	1 861	183	9	2 053
	Pražská čtvrť – Štěpařská	1 776	179	9	1 964
Štěpařská	obousměrně	80	3	0	83
Parkoviště – vjezd/výjezd	obousměrně	7	0	0	7

Tabulka č. 4 Noční intenzity automobilové dopravy na okolních komunikacích – podklad ÚDI

V tabulce č. 5 pak jsou uvedeny celodenní intenzity dopravy (0 – 24 hod) v ulici K Barrandovu a v ulici Štěpařská v roce 2002.

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v době 0-24 hod (rok 2002)		
		Osobní	Nákladní + BUS (vč. BUS MHD)	Celkem
K Barrandovu	Slavínského – Štěpařská	18 549	4 648	23 197
	Štěpařská – Slavínského	17 509	4 700	22 209
	Štěpařská – Pražská čtvrť	18 061	4 752	22 813
	Pražská čtvrť – Štěpařská	17 176	4 648	21 824
Štěpařská	obousměrně	2080	0	2 140
Parkoviště – vjezd / výjezd	obousměrně	234	0	234

Tabulka č. 5 Celodenní intenzity automobilové dopravy na okolních komunikacích použité pro modelový výpočet hlukové zátěže

Za výhledový stav byl uvažován rok 2007, to znamená rok předpokládaného ukončení provozu parkoviště. Intenzity dopravy na okolní komunikační síti v roce 2007, které byly kvalifikovaně odhadnuty na základě vývoje intenzit automobilové dopravy v Praze (ÚDI) a ze znalosti očekávané nové zástavby v území, jsou uvedeny v tabulce č. 6.

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v době 0 24 hod (rok 2007)			
		Osobní	Nákladní + BUS	BUS MHD	Celkem
K Barrandovu	Slavínského - Štěpařská	37 300	9 350	138	46 788
	Štěpařská - Slavínského				
	Štěpařská – Pražská čtvrť	36 400	9 400	138	45 938
	Pražská čtvrť – Štěpařská				
Štěpařská	obousměrně	2 380	60	0	2 440
Parkoviště – vjezd/výjezd	obousměrně	234	0	0	234

Tabulka č. 6 Intenzity automobilové dopravy na okolních komunikacích v roce 2007

Doprava související s provozem parkoviště¹⁾

Intenzita automobilové dopravy spojená s provozem plánovaného parkoviště byla stanovena dle uvažovaného počtu parkovacích stání pro osobní automobily a charakteru užívání těchto stání. Na základě znalosti provozu na obdobných parkovacích plochách byl dopravním expertem stanoven obrat na 117 vozidel denně (0 – 24 hod), tj. 234 pojezdů za 24 hodin.

¹ Hodnoty ze sčítání na sledované komunikační síti hl. m. Prahy v roce 2002 jsou až do provedení sčítání v roce 2003 považovány za aktuální. Nové sčítání by se mělo uskutečnit přibližně v květnu/červnu 2003.

Na základě sčítání dopravy provedených na hlídaných parkovištích obdobného typu bylo stanoveno, že intenzita pojezdů v době dopravní špičky je menší nebo rovna 9,5 % počtu parkovacích stání. Ve špičkové hodině běžného pracovního dne lze tedy uvažovat 35 pohybů. Pohyb vozidel v noční době se bude pohybovat v jednotkách vozidel za hodinu (celkem 7 pojezdů v době od 22⁰⁰ do 6⁰⁰) a lze jej tedy z hlediska posuzování hlukové zátěže považovat za zanedbatelný.

Je třeba zdůraznit, že doprava související s provozem parkoviště nereprezentuje nárůst dopravy v zájmovém území. Parkoviště bude využíváno především místními obyvateli sídliště Barrandov, a proto se nepředpokládá, že jeho provozem dojde k významnějšímu zvýšení celkové intenzity dopravy na stávající komunikační síti na sídlišti Barrandov.

Nároky na jinou infrastrukturu

Dočasné parkoviště Štěpařská bude ze stávajících inženýrských sítí v zájmovém území napojeno na kabelový rozvod elektrické energie 1 kV a na městskou kanalizaci. U dodávky elektrické energie je garantována dostatečná kapacita a nevzniknou žádné nároky na budování elektrorozvodné sítě s výjimkou elektrických rozvodů vlastního parkoviště. Rovněž napojení na kanalizaci si kromě vlastní přípojky parkoviště nevyžádá budování infrastruktury. Nevzniknou ani žádné jiné nároky na budování infrastruktury.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Jediným zdrojem znečištění ovzduší souvisejícím s provozem dočasného parkoviště Štěpařská bude automobilová doprava, protože vytápění buňky ostrahy bude zajišťováno elektrickým topným tělesem.

Škodliviny z automobilové dopravy související s provozem parkoviště budou vznikat na příjezdové komunikaci (příjezd vozidel ulicí Štěpařská od ulice K Barrandovu a od ulice Högerova) a pojezdem po parkovišti. Celkový počet příjezdů a odjezdů během 24 hodin nebude příliš vysoký, je však třeba počítat s ranní a odpolední dopravní špičkou.

Intenzity automobilové dopravy na komunikacích v okolí parkoviště byly stanoveny na základě údajů o sčítání dopravy na sledované komunikační síti hl. m. Prahy (ÚDI) a odborným odhadem. Při stanovení počtu automobilů byl uvažován pesimistický (maximální) odhad. Údaje o počtech vozidel na komunikacích v okolí parkoviště jsou podrobně uvedeny v kapitole B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu, v tabulkách číslo 3, 4, 5 a 6.

Znečištění emitované do ovzduší z plošných a liniových zdrojů znečištění ovzduší v zájmovém území bylo vypočteno matematickým modelováním. Podrobnosti o použité metodice výpočtu jsou uvedeny v rozptylové studii, která je přílohou číslo 4 této dokumentace.

B.III.1.1. Plošné zdroje znečištění ovzduší

Plošným zdrojem znečištění ovzduší bude plocha parkoviště, na které budou parkovat a pojíždět parkující vozidla. Tvar parkoviště bude zhruba obdélníkový. Střední dráha potřebná k zaparkování bude činit 120 m. Počet vjezdů nebo výjezdů ve špičkové hodině bude 35. Na základě údajů o organizaci provozu a charakteru napojení na okolní komunikace byly vypočteny následující charakteristiky:

	Rok 2003		Rok 2007	
	(g.s ⁻¹)	(kg.rok ⁻¹)	(g.s ⁻¹)	(kg.rok ⁻¹)
NO_x	0,000426	13,43	0,000348	10,99
Benzen	0,000084	2,66	0,000063	1,99
CO	0,005186	163,56	0,004230	133,40

Tabulka č. 7 Emise z parkoviště (pojezd a víceemise)

Další plošné zdroje jako skládky prашných surovin, trvalé stavební práce a podobně se v rámci provozu parkoviště neuvažují.

B.III.1.2. Liniové zdroje znečištění ovzduší

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší bude automobilová doprava na komunikacích v zájmovém území a v jeho okolí. Příjezd pro uživatele parkoviště bude ulicí Štěpařská, a to od ulice K Barrandovu i od ulice Högerova. Do hodnocení je zahrnuta stávající doprava v zájmovém území, která je rozhodujícím zdrojem znečištění ovzduší v této lokalitě.

V tabulkách č. 8 a č. 9 jsou uvedeny emise z liniových zdrojů bez parkoviště a s parkovištěm a ve sloupci „Rozdílové hodnoty“ je prezentováno hypotetické navýšení emisí z dopravy na okolních komunikacích související s provozem parkoviště.

K rozdílovým hodnotám uvedeným v tabulkách č. 8 a č. 9 je však třeba uvést, že se jedná o hodnoty vypočtené za předpokladu, že veškerý provoz související s parkovištěm bude tvořit vyvolaná (nová) doprava, což neodpovídá skutečnosti. Ve skutečnosti je doprava související s provozem parkoviště již z převážné části obsažena v intenzitách dopravy na komunikacích a tudíž nereprezentuje nárůst dopravy v zájmovém území. Skutečně vyvolaná doprava bude tvořit jen malou část dopravy související s provozem parkoviště a tudíž jen malá část z vypočtených příspěvků bude reálně přispívat ke znečištění ovzduší v zájmovém území.

ÚSEK	Délka (m)	Výchozí stav			Stav po výstavbě			Rozdílové hodnoty		
		NO _x	Benzen	CO	NO _x	Benzen	CO	NO _x	Benzen	CO
Štěpařská – S	188,9	398,5	26,1	958,0	401,6	26,5	974,7	3,1	0,4	16,7
Štěpařská – J	246,9	460,3	28,2	1003,8	493,0	32,0	1160,3	32,7	3,8	156,5
Barrandovská – Z	580,4	45 500,0	565,7	217,3	45 510,4	566,3	246,6	10,4	0,6	29,3
Barrandovská – V	768,0	77 049,3	1 125,1	350,0	77 137,4	1 132,0	661,1	88,1	6,9	311,1

Tabulka č. 8 Emise z liniových zdrojů – rok 2003 (kg.rok⁻¹)

ÚSEK	Délka (m)	Stav bez parkoviště			Stav s parkovištěm			Rozdílové hodnoty		
		NO _x	Benzen	CO*	NO _x	Benzen	CO*	NO _x	Benzen	CO*
Štěpařská – S	188,9	312,0	17,7	—	314,4	18,0	—	2,4	0,3	—
Štěpařská – J	246,9	359,0	19,1	—	384,5	21,7	—	25,5	2,6	—
Barrandovská – Z	580,4	6 983,5	194,8	—	6 991,6	195,3	—	8,1	0,5	—
Barrandovská – V	768,0	11 671,8	385,7	—	11 740,4	390,7	—	68,6	5,0	—

* Údaje o imisním pozadí pro výhledový stav 2007 nejsou k dispozici

Tabulka č. 9 Emise z liniových zdrojů - rok 2007 (kg.rok⁻¹)

B.III.2. Odpadní vody

Areál dočasného parkoviště Štěpařská nebude napojen na vodovod. V areálu parkoviště proto budou vznikat především dešťové odpadní vody. Ve velmi omezeném množství budou produkovány také splaškové odpadní vody. Technologické odpadní vody provozem parkoviště nebudou vznikat.

B.III.2.1. Splaškové odpadní vody

Splaškové odpadní vody budou vznikat pouze v sociálním zázemí buňky obsluhy, která nebude napojena na zdroj pitné ani užitkové vody. Splaškové odpadní vody budou tedy vznikat pouze z vody dovezené v lahvích nebo kanystrech, například při mytí rukou po použití suchého WC nebo při oplachování použitých nádob na pití.

Množství splaškových odpadních vod bude odpovídat spotřebě pitné vody a nepřesáhne 30 litrů denně. Předpokládá se, že splaškové odpadní vody budou na určeném místě vylévány do kanalizační vpusti městské kanalizace²⁾.

B.III.2.2. Dešťové odpadní vody

Dešťové vody ze střechy buňky i ze všech ploch parkoviště (s nestmeleným povrchem z kameniva) budou převážně zasakovány do terénu.

Podle provedených výpočtů dopadne během návrhového patnáctiminutového deště na povrch parkoviště 126,7 m³ srážek. Tyto srážky budou zachyceny ve šterkové vrstvě tvořící těleso parkoviště a poté se budou vsakovat do horninového prostředí v podloží parkoviště. Dešťové vody, které se nestačí vsáknout přirozeným způsobem, budou zachyceny drénem vybudovaným u severní hranice parkoviště a budou odvedeny do městské kanalizace.

²⁾ Vzhledem k velmi malému množství odpadních vod a nízké úrovni jejich znečištění je uvedený způsob nakládání s odpadními vodami u tohoto typu parkovišť obvyklý. Alternativně jsou odpadní vody (tam, kde k tomu jsou podmínky) vypouštěny na terén a zasakovány.

B.III.3. Odpady

Odpady související s provozem dočasného parkoviště Štěpařská lze rozdělit na odpady, které budou vznikat při jeho výstavbě a na odpady, které budou vznikat za běžného provozu parkoviště. Druhov skladba odpadů a jejich produkovan množství byla kvalifikovan odhadnuta na základě zkušeností projektanta, zpracovatele dokumentace a dostupných údajů o produkci odpadů na obdobných parkovištích.

Výčet odpadů, které by mohly vzniknout během výstavby a provozu parkoviště uveden v následujících tabulkách není konen, protože jak v průběhu stavebních prací, tak za běžného provozu nelze vyloučit vznik odpadů, které nejsou v těchto tabulkách uvedeny.

B.III.3.1. Odpady vznikající při stavbě

Odpady, které mohou vzniknout během výstavby dočasného parkoviště Štěpařská, jsou uvedeny v následující tabulce islo 9. V souvislosti s odpady vznikajícími v průběhu stavby je třeba upozornt na skutečnost, že v zájmovém uzem nebyl prováděn průzkum kontaminace zemin, které budou během stavby odtženy. Vznamn plošn kontaminace zemin se však nepředpokld. Množství odtěžených zemin bylo stanoveno na základě projektu pbližn na 3 300 m².

Je také třeba počítat s odstrannm pbližn 250-300 m³ stavebního rumu, kter se nalézá na pozemku urenm ke stavbě parkoviště. Složen tohoto materiálu není pesn známo a jeho ppadn tridn se předpokld až při nakládce a odvozu. Množství dalších odpadů, které vzniknou při provdn stavebních prací, nebylo mořno odpovdn stanovit.

Dodavatel stavby jako pvodece odpadů bude s odpady nakládat v souladu s legislativou platnou v době stavby.

Ve fázi přípravy stavby se předpokld uzavn smluvních vztahů s odbornými firmami, zabezpečujícími nakládání s odpady a jejich odstraňování, které bude mít psluřn souhlas k provozování zrizen k vyuřivn, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů.

Pro materiály, které lze znovu vyuřt či recyklovat, bude upřednostnn tento způsob nakládání. Po celou dobu stavby bude dodavatelem vedena evidence odpadů. Při kolaudaci stavby pak bude dodavatelem evidence odpadů dolořeno také vyhodnocení stavby z hlediska nakládání s odpady.

Název druhu odpadu	Katalogové číslo	Kategorie odpadu
Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 11	nebezpečný
Papírové a lepenkové obaly	15 01 01	ostatní
Dřevěné obaly	15 01 03	ostatní
Plastové obaly	15 01 02	ostatní
Kovové obaly	15 01 04	ostatní
Směsné obaly	15 01 06	ostatní
Sorbent, upotřebená čistící tkanina, filtrační materiál, ochranná tkanina	15 02 01	nebezpečný
Beton	17 01 01	ostatní
Dřevo	17 02 01	ostatní
Plasty	17 02 03	ostatní
Železo a ocel	17 04 05	ostatní
Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	17 04 11	ostatní
Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky (možný zdroj odpadu: deponie, těžené zeminy)	17 05 03	nebezpečný
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	ostatní
Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	17 06 04	ostatní
Jiné stavební a demoliční odpady obsahující nebezpečné látky (možný zdroj odpadu: deponie)	17 09 03	nebezpečný
Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	17 09 04	ostatní
Směsný komunální odpad	20 03 01	ostatní
Baterie a akumulátory neuvedené pod kódem 20 01 31	20 01 34	ostatní

Tabulka č. 10 Odpady, které mohou vzniknout během výstavby dočasného parkoviště Štěpařská

B.III.3.2. Odpady vznikající za provozu

Odpady, které mohou vznikat za provozu parkoviště, jsou přehledně uvedeny v následující tabulce číslo 10.

Název druhu odpadu	Katalogové číslo	Kategorie odpadu	Předpokládané množství odpadu za rok
Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 11	nebezpečný	10 kg
Ostatní motorové, převodové a mazací oleje	13 02 08	nebezpečný	10 kg
Ostatní rozpouštědla a směsi rozpouštědel	14 06 03	nebezpečný	5 kg
Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	15 02 02	nebezpečný	50 kg
Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky (pouze v případě úniku ropných látek na terén)	17 05 03	nebezpečný	nestanoveno
Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 (pouze při provádění oprav a stavebních úprav)	17 09 04	ostatní	nestanoveno
Papír a lepenka	20 01 01	ostatní	15 kg
Sklo	20 01 02	ostatní	30 kg
Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť (pouze při výměně)	20 01 21	nebezpečný	nestanoveno
Baterie a akumulátory, zařazené pod čísla 16 06 01, 16 06 02 nebo pod číslem 16 06 03 a netříděné baterie a akumulátory obsahující tyto baterie	20 01 33	nebezpečný	nestanoveno
Baterie a akumulátory neuvedené pod číslem 20 01 33	20 01 34	ostatní	nestanoveno
Plasty	20 01 39	ostatní	10 kg
Směsný komunální odpad	20 03 01	ostatní	3 500 kg

Tabulka č. 11 Odpady, které mohou vznikat za běžného provozu dočasného parkoviště Štěpařská

U většiny odpadů bude jejich odvoz a odstranění smluvně zajištěno odbornou firmou, která bude mít příslušný souhlas k provozování zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů. To se bude týkat i odpadů ze suchých toalet umístěných v buňce ostrahy. Pouze u papíru a lepenky, nevratných skleněných obalů a plastů se vzhledem k malému množství těchto odpadů předpokládá jejich uložení do kontejnerů na tříděný odpad.

B.III.4. Ostatní

B.III.4.1. Hluk a vibrace

Zdroje hluku v období výstavby

Zdrojem hluku ze stavebních činností souvisejících s výstavbou parkoviště budou používané stavební mechanismy (především pro odtěžení zeminy a hutnění navezeného materiálu) a doprava těžkými nákladními automobily. Obvyklé hladiny akustického tlaku (hluku) od provozu hlavních mechanismů, jejichž použití lze předpokládat v průběhu stavby, jsou uvedeny v následující tabulce č. 12. Hladiny hluku byly stanoveny ve vzdálenosti 10 m od zdroje hluku.

Typ automobilu / stroje	L_{p10}
Nákladní automobil TATRA	86 dB
Nákladní automobil AVIA	83 dB
Autojeřáb	88 dB
Lopatové rypadlo	83-88 dB
Lopatový nakladač	85-90 dB

Tabulka č. 12 Obvyklé hladiny akustického tlaku (L_{p10} = hladina akustického tlaku ve vzdálenosti 10 m od zdroje hluku)

Nákladní doprava související s výstavbou parkoviště bude vedena po ulici K Barrandovu a v úseku mezi parkovištěm a ulicí K Barrandovu také ulicí Štěpařskou. Pracovní doba na stavbě parkoviště bude od 7.00 do 19.00 hodin.

Zdroje hluku v období provozu

Pro výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku a posouzení vlivu provozu dočasného parkoviště Štěpařská na akustické charakteristiky okolního prostředí byly uvažovány následující významné liniové a plošné zdroje hluku.

Liniové zdroje hluku

Při hodnocení vlivu provozu dočasného parkoviště Štěpařská na nejbližší obytnou zástavbu jsou jako hlavní zdroje hluku uvažovány hluk z dopravy na komunikacích K Barrandovu a Štěpařská.

Údaje o intenzitách dopravy v ulici K Barrandovu a v ulici Štěpařská jsou uvedeny v podkapitole B.II.4.1. Nároky na dopravní infrastrukturu v části „Doprava v zájmovém území bez vlivu parkoviště“ a v části „Doprava související s provozem parkoviště“.

Plošné zdroje hluku

Plošným zdrojem hluku bude navržené dočasné parkoviště Štěpařská o celkové kapacitě 367 parkovacích stání pro osobní automobily. Údaje o denním a nočním provozu na parkovišti a o intenzitě dopravy ve špičkové hodině běžného pracovního dne jsou rovněž uvedeny v podkapitole B.II.4.1. Nároky na dopravní infrastrukturu v části „Doprava související s provozem parkoviště“.

B.III.5. Doplnující údaje

B.III.5.1. Záření radioaktivní, elektromagnetické

Na lokalitě dosud nebyl proveden radonový průzkum. Podle odvozené mapy radonového rizika 1 : 200 000 leží zájmové území v oblasti s nízkým radonovým rizikem. Vzhledem k požadavkům vyhlášky Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 184/1997 Sb., o požadavcích na zajištění radiační ochrany, kterou se provádí § 6 zákona č. 18/1997 Sb. (atomový zákon) by mělo být v místě budoucího betonového základu pro buňku ostrahy provedeno měření in situ.

Výsledek průzkumu koncentrací půdního radonu v zájmovém území musí být, spolu s návrhem případných ochranných opatření, předložen k řízení ke stavebnímu povolení. Vzhledem k tomu, že parkoviště nebude zakryté a buňka ostrahy bude umístěna na monolitické betonové desce, nepředpokládá se zvýšené riziko pronikání radonu do obytného prostoru.

Na parkovišti nebude umístěn žádný trvalý zdroj radioaktivního ani elektromagnetického záření.

B.III.5.2. Zápach

Parkoviště nebude zdrojem zápachu.

B.III.5.3. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v dokumentaci

Mapová dokumentace a zpracované specializované studie, které byly podkladem pro zpracování dokumentace, jsou uvedeny v přílohové části dokumentace.

B.III.5.4. Další podstatné informace oznamovatele

V předkládané dokumentaci jsou uvedeny veškeré podstatné informace oznamovatele o předmětném záměru, které byly v době jejího zpracování autorům dokumentace známy.

Existují-li další informace, které by mohly mít na zpracování dokumentace zásadní vliv, nebyly zpracovateli dokumentace k dispozici.

ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Územní systémy ekologické stability krajiny

V zájmovém území ani v dosahu přímých vlivů připravovaného záměru se nenachází žádný prvek územního systému ekologické stability (ÚSES).

C.1.2. Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky

C.1.2.1. Zvláště chráněná území

V dosahu záměru a jeho možných přímých vlivů se nenachází žádné zvláště chráněné území (národní park, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, chráněná krajinná oblast, přírodní památka, přírodní rezervace, přírodní park, přechodně chráněná plocha) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, ani území chráněná ve smyslu vodohospodářském (chráněná oblast přirozené akumulace vod) podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění. Areál nezasahuje ani do chráněného území ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně nerostného bohatství v platném znění (chráněné ložiskové území).

C.1.2.2. Přírodní parky

V zájmovém území pro realizaci záměru ani v dosahu jeho přímých vlivů se nenalézají žádné přírodní parky.

C.1.2.3. Významné krajinné prvky

V zájmové lokalitě ani v dosahu přímých vlivů záměru se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP).

C.1.3. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Podle dostupných údajů se na pozemcích dočasného parkoviště Štěpařská ani v dosahu jeho přímých vlivů nenachází žádné území historického, kulturního nebo archeologického významu.

C.1.4. Území hustě zalidněná

Zájmové území spadá pod městskou část Praha 5 a nalézají se v katastrálním území Hlubočepy. Rozloha katastrálního území je 607 ha a podle evidence žije v tomto území přibližně 21 000 obyvatel.

Záměr je umístěn do území se střední hustotou osídlení, s existujícími, převážně vícepodlažními obytnými objekty. Jižně od plánovaného parkoviště probíhá výstavba nového vícepodlažního objektu „Barrandovský dvůr“ se 124 byty.

Severně od parkoviště se nalézá dosud nezastavěná plocha, která je dle územního plánu hl. m. Prahy zařazena jako území smíšené městského typu (SVM) sloužící převážně k umístění polyfunkčních staveb.

C.1.5. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Zájmové území se nalézá přibližně 300 metrů od ulice K Barrandovu, to znamená v dosahu vlivů intenzivní automobilové dopravy na této komunikaci. Intenzity dopravy dle Ústavu dopravního inženýrství hl.m. Prahy dosahují v jednom směru 20 až 21 tisíc vozidel za den. Po vybudování radlické radiály a zejména jižní části silničního okruhu v úseku Slivenec-Jesenice dojde na ulici K Barrandovu k významnému snížení dopravního zatížení.

Předmětné území je od ulice K Barrandovu stíněno valem a protihlukovou stěnou o výšce 2 – 3 metry. Z hlediska hlukové situace se vliv ulice K Barrandovu projevuje zejména ve vyšších úrovních nad terénem, kde může docházet k překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 dB v denní a 45 dB v noční době. Z hlediska kvality ovzduší ve venkovním prostředí není zájmová lokalita zatěžována nad únosnou míru.

C.1.6. Staré ekologické zátěže

Jedinou známou starou ekologickou zátěží zájmového území je stavební rum, pocházející z doby výstavby sídliště Barrandov. Tento materiál bude v průběhu stavby vhodným způsobem odstraněn. V zájmovém území nebyl prováděn průzkum kontaminace zemin ani podzemní vody. V průběhu zemních prací může být zjištěna bodová kontaminace zemin jako důsledek předchozího užívání zájmového území. Významná plošná kontaminace zemin se však nepředpokládá.

C.1.7. Extrémní poměry v dotčeném území

Žádné extrémní poměry v zájmové lokalitě nejsou známy.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.2.1. Ovzduší a klima

C.2.1.1. Ovzduší

V posuzovaném území lze při nadmořské výšce 330 m.n.m. očekávat velmi dobré ventilační poměry s průměrnou rychlostí větru ve výšce 10 m nad terénem 3,4 m/s. Z údajů celkové větrné růžice vyplývá, že nejčtenější proudění v území jsou větry směru ZJZ následované směry JZ a Z. Naproti tomu nejméně čtené jsou větry ze směru VSV.

Ortografie terénu umožňuje provětrání dané oblasti s přísunem relativně čistého vzduchu z mimopražské oblasti. Nadmořská výška zajišťuje snížení četnosti inverzních stavů (nejčtenější jsou inverze do výšky cca 30-40 m nad hladinou Vltavy, tj. pod úrovní 250 m.n.m.). Při krátkodobých chladových inverzích stéká chladný vzduch severovýchodně do údolí Hlubočep.

V rámci pražského regionu se jedná o místo s velmi dobrými rozptylovými podmínkami, avšak z hlediska čistoty ovzduší ovlivněné provozem na silně zatížené ulici K Barrandovu (vysoká celková intenzita automobilové dopravy, velké procento těžkých nákladních vozidel, stoupání komunikace).

Vzdálenost nejbližších obytných domů v ulici Štěpařská od silnice K Barrandovu (cca 60 m) je taková, že zde dopravou na komunikaci K Barrandovu dochází k ovlivnění celkové kvality ovzduší. Vlastní parkoviště je od ulice K Barrandovu vzdáleno cca 300 m.

Kvalita ovzduší v zájmovém území není sledována. Nejbližší monitorovací stanice kvality ovzduší jsou situovány v Libuši a v Řeporyjích. Na základě matematického modelování imisní situace lze v této lokalitě očekávat následující koncentrace škodlivin v ovzduší.

Průměrné roční koncentrace (IH_r)³⁾

Oxid dusičitý (NO₂) – rok 2003

V blízkém okolí místa plánované výstavby dosahují vypočtené průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého před realizací hodnoceného záměru (IH_r NO₂) 25 – 30 µg.m⁻³. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny podél ulice K Barrandovu směrem na severovýchod k Barrandovskému mostu a do centra města. Roční průměrné koncentrace se zde pohybují v hodnotách až 70 µg.m⁻³.

Benzen – rok 2003

V bezprostředním okolí plánované výstavby parkoviště dosahují vypočtené hodnoty IH_r benzenu před zahájením provozu 0,8 – 1,0 µg.m⁻³. Nejnižší koncentrace byly vypočteny v severní části zájmového území (pod 0,6 µg.m⁻³), nejvyšší hodnoty lze opět zaznamenat podél silnice K Barrandovu (až 1,8 µg.m⁻³).

Oxid uhelnatý (CO) – rok 2003

V bezprostředním okolí místa plánované výstavby dosahují vypočtené hodnoty průměrných ročních koncentrací oxidu uhelnatého před zahájením stavby parkoviště 560 – 580 µg.m⁻³. Celkově se v zájmovém území hodnoty IH_r CO pohybují mezi 550 – 650 µg.m⁻³, přičemž nejvyšší koncentrace byly vypočteny podél komunikace K Barrandovu severovýchodním směrem.

³⁾ Průměrné roční koncentrace (IH_r) jsou z vypočtených imisních hodnot nejvhodnější pro hodnocení vlivu posuzované stavby, neboť zohledňují jak vliv emisí, tak i průběhu meteorologických parametrů během celého roku.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)⁴

Oxid dusičitý (NO₂) – rok 2003

Vypočtené maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého (IH_k) se před realizací hodnoceného záměru pohybují v zájmovém území mezi 100 a 500 µg.m⁻³ a v blízkém okolí plánované výstavby dosahují 200 – 300 µg.m⁻³. Vyšší hodnoty je opět možné očekávat podél silnice k Barrandovu směrem k centru města, kde dochází již k výraznému nárůstu hodnot maximálních hodinových koncentrací až na hodnoty IH_k cca 500 µg.m⁻³.

Benzen – rok 2003

V rámci celého zájmové území je možné očekávat maximální hodinové hodnoty koncentrací benzenu v rozpětí 6 – 18 µg.m⁻³. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v západní a východní části zájmového území, podél silnice K Barrandovu. V blízkém okolí plánované výstavby dosahují vypočtené hodnoty IH_k benzenu 10 – 14 µg.m⁻³.

Oxid uhelnatý (CO) – rok 2003

V rámci celého zájmové území je možné očekávat maximální hodinové hodnoty koncentrací oxidu uhelnatého v rozpětí 1000 – 2000 µg.m⁻³. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v severovýchodní části zájmového území, podél silnice K Barrandovu směrem k Barrandovskému mostu. V blízkém okolí plánované výstavby dosahují vypočtené hodnoty IH_k CO 1000 – 1400 µg.m⁻³.

Průměrné roční koncentrace a maximální hodinové koncentrace pro SO₂ a prach

Na základě interpolace a interpretace hodnot imisních koncentrací hlavních znečišťujících látek v ovzduší naměřených v monitorovacích stanicích kvality ovzduší v Libuši a v Řeporyjích lze v této lokalitě očekávat koncentrace SO₂ a prachu (PM 10) v ovzduší uvedené v tabulce č. 13.

Škodlivina	Kr (µg/m ³)	IHr (µg/m ³)
SO ₂	25	50
prach (PM 10)	25	40

Tabulka č. 13 Koncentrace hlavních znečišťujících látek v ovzduší v zájmovém území

⁴ Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace představují **doplňkové údaje** pro hodnocení změn imisní situace v dané lokalitě. Představují modelovou hodnotu, vypočtenou za hypotetického předpokladu souhry nejhorších emisních a rozptylových podmínek. Tato hodnota však nemusí být v reálné situaci během roku vůbec dosažena. Na rozdíl od průměrných ročních hodnot ji nelze přímo porovnávat s měřenými hodnotami krátkodobých (hodinových) koncentrací. Velmi dobrou vypovídací schopnost však mají modelové hodnoty maximálních hodinových koncentrací, pokud jde o relativní posouzení různých částí území. Umožňují dobře postihnout rozdíly v „rizikovosti“ či „náchylnosti“ sledovaného území k výskytu skutečně vysokých koncentrací, které se zde mohou výjimečně objevit.

C.2.2. Hluk

Hluková situace v zájmovém území nebyla měřena. Hodnoty hluku před realizací záměru byly stanoveny v rámci hlukové studie modelovým výpočtem (viz příloha č. 5).

Akustická situace v zájmovém území je v současné době ovlivněna zejména hlukem z dopravy na komunikacích K Barrandovu a Štěpařská. Z vypočtených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A je patrné, že v současné době dochází v důsledku stávající dopravy v několika referenčních výpočtových bodech u nejbližší obytné zástavby v denní i noční době k překračování nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku (55 dB pro denní dobu a 45 dB pro noční dobu) téměř o 5 dB, zejména ve vyšších hladinách nad úroveň terénu.

K překračování nejvyšších přípustných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku dochází ve výpočtových bodech u obytné zástavby při ulici Štěpařská a ve výpočtových bodech ve vyšších hladinách nad úroveň terénu, kde se výrazněji projevuje vliv dopravy na komunikaci K Barrandovu. Vzhledem k tomu, že intenzita dopravy na ulici Štěpařská byla určena expertním odhadem jako maximální, je možno vypočtené hodnoty považovat rovněž za maximální (princip předběžné opatrnosti).

C.2.3. Krajina

Stavba dočasného parkoviště bude realizována v zastavěném území, na plochách jejichž estetická kvalita je nízká. Zájmové území určené pro realizaci záměru je tvořeno nepoužívanou zanedbanou plochou, která je porostlá pouze ruderalní zelení.

Původní krajinný ráz zájmového území a jeho okolí byl v minulosti zcela změněn.

C.2.4. Voda

Lokalita pro předpokládanou výstavbu dočasného parkoviště Štěpařská se nenachází v blízkosti žádné vodní plochy, vodoteče nebo zdroje podzemní vody.

Připravovaný záměr se nalézá v oblasti, která spadá do ochranného pásma vodního zdroje druhého stupně ve smyslu díkce zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění. Vzhledem k tomu, že uvedené ochranné pásmo vodního zdroje zahrnuje přibližně třetinu území hl. m. Prahy (od Zbraslavi ke Smíchovu v severojižním směru a od Řeporyj k Šeberovu ve směru vzápad – východ) včetně jeho rozvojových ploch, není již ochrana fakticky uplatňována a předpokládá se, že v průběhu roku 2003 bude toto ochranné pásmo zrušeno.

Připravovaný záměr se nenalézá v oblasti, do které by zasahovala ochranná pásma podle zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon) v platném znění - tj. ochranná pásma minerálních vod. Ochranným pásmem je také pásmo vodních toků, ani takovéto pásmo však do prostoru záměru nezasahuje. Areál se nenachází v zátopovém pásmu.

Objekt parkoviště nebude napojen na rozvod pitné ani užitkové vody. Pro potřeby ostrahy parkoviště se bude dovážet (balená) pitná voda. Potřeba pitné vody byla pro fázi provozu stanovena kvalifikovaným odhadem na maximálně 40 litrů denně.

Komunální odpadní vody budou vylévány do veřejné kanalizace, která je zakončena městskou čistírnou odpadních vod. Srážkové vody budou vsakovány do horninového prostředí. Přívalové srážkové vody, které se nevsáknou budou zachyceny drénem a odvedeny do městské kanalizace.

C.2.5. Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje

C.2.5.1. Půda

Pozemky určené pro realizaci záměru nejsou vedeny jako zemědělský půdní fond (ZPF) ani jako pozemky určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Pozemky jsou v katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha (jiná plocha nebo ostatní komunikace).

C.2.5.2. Geologické poměry území

Skalní podklad zájmového území tvoří zvrásněné sedimenty paleozoika-devonu, zastoupeného výhradně srbskými vrstvami. Jedná se o prachovitojílovité břidlice, které jsou při povrchu hlinitojílovitě rozložené na eluvium, hlouběji fosilně zvětralé charakteru jílovce až jílu.

Nejsvrchnější polohu skalního podkladu tvoří eluvium, jehož povrch se nachází v hloubce 0,8-1,9 m pod povrchem. Zóna fosilního zvětrávání začíná v hloubce 1,8-3,9 m pod terénem a dosahuje do hloubek větších než 10 m pod terénem.

Pokryvné útvary jsou zastoupeny deluviálními sedimenty a navážkami. Deluviální sedimenty mají charakter jílovité a písčito jílovité hlíny, místy až jílu, s úlomky hornin skalního podkladu a valounky křemene. Navážky jsou tvořeny překopaným místním materiálem s příměsí stavebního odpadu. Celková mocnost překryvných útvarů je 0,8–1,9 metru.

C.2.5.3. Hydrogeologické poměry

Prostředím výskytu podzemní vody jsou jednak zvětralé a rozvolněné partie skalního podkladu (břidlice) a jednak deluviální sedimenty a navážky. Břidlice srbských vrstven se vyznačují omezenou puklinovou propustností. Jílovité břidlice jsou v nezvětralém stavu prakticky nepropustné, jsou relativně měkké a mají pukliny sepnuté. K větší cirkulaci může docházet tam, kde pevnější úlomky tvoří šterkovou kostru s malým množstvím jílovité výplně.

V deluviálních hlínách je oběh podzemní vody vázán na písčité polohy. Propustnost navážek závisí na jejich charakteru. Potvrzují to i výsledky průzkumu provedeného na lokalitě, kde písčité navážky zastížené v sondě ZS1 mají vyšší propustnost než navážky jílovité zjištěné sondou ZS2.

V centrální části zájmového území byl zjištěn výron podzemní vody na terén. Může se však jednat i o vodu z porušeného vodovodního potrubí, které se nutně nemusí nacházet na posuzovaném pozemku. Lze předpokládat, že výron se zde vyskytuje již delší dobu.

C.2.6. Fauna a flóra

Původní charakter plochy byl určen jejím okolím. Vzhledem k tomu, že neexistovala Barandovská rychlostní spojka, ale pouze silnice III. třídy na Slivenec a do Prokopského údolí, byly půdy v okolí využívány jako jednoleté agrocenózy pravidelně obhospodařované Státním statkem Praha.

Později zájmové území sloužilo jako stavební dvůr a zařízení staveniště především pro potřeby skladování materiálu, umístění zázemí a případně k montážním pracím. Plochy byly zpevněny posypem pískem (šterkopískem) a případně zhutněny. Po ukončení komplexní výstavby a dostavby sídliště Barandov zůstala plocha nevyužitá, podléhající pozvolné ruderalizaci.

Dnes je území charakterizováno jako neudržovaná plocha, určená podle funkčního využití ploch územního plánu částečně do polyfunkčního území smíšeného městského typu a částečně do monofunkčních ploch veřejného vybavení (mateřské, základní a střední školy). Nachází se na hranici mezi plochami prodejními (jihovýchodně a východně), plochami zástavby venkovského charakteru (západně) a plochami sídlištní zástavby (severně). Celá lokalita je ohraničena místními komunikacemi, případně protihlukovou betonovou zdí u ulice K Barrandovu.

Předchozí popis vývoje lokality slouží k tomu, aby objasnil význam lokality v okolním prostoru a její vývoj ke stávajícímu stavu. Z hlediska přírodovědného je možno konstatovat, že:

- Lokalita není původní přírodní plochou, ale dlouhodobě obdělávaným polem s agrocenózami jednoletých bylin, momentálně ležícím dlouhodobě ladem po devastaci stavební činností.
- Lokalita je z biologického hlediska plně pod vlivem okolí, tedy sídlištních porostů sekundárních travin, ruderálních porostů, které se rychle šíří (pelyněk černobýl, bodlák obecný, třtina křovištní, celík, pcháč, heřmánkovec nevonný, atp.). Jediná část, kde se na podmáčené plošce hromadí voda je porostlá několika trsy orobince. Pravděpodobně byl jako ostatní rostlinné druhy přenesen do lokality stavebními mechanismy nebo vzdušným transportem (nejpravděpodobněji z jižně položených míst na plochách filmového studia Barandov).
- Z hlediska výskytu živočichů se zde objevují migrující a prakticky synantropní nepřírozené druhy (potkan, zajíc polní, bažant obecný, atp.)
- Z hlediska širších územních vazeb je lokalita situována v plně urbanizovaném prostoru a je zcela bez propojení na jiné lokality a případné přírodní plochy, včetně prvků ÚSES nebo chráněných území. Není možno předpokládat obnovení "přírodních" rostlinných druhů a živočichů, typických pro dané přírodní prostředí (např. Prokopské údolí a okolí, Chuchelský háj, atp.).
- Lokalita se postupným vývojem stává v urbanizovaném prostředí zdrojem pylů ruderálních rostlin a útočištěm synantropních živočichů. Dotčené území se tak stává plochou významné ekologické nestability.

- Případný omezený výskyt přírodních druhů rostlin a živočichů souvisí spíše s rozvolněnou “venkovskou” zástavbou v původní osadě Holyně (rozsáhlejší zahrady a vzrostlá zeleň).

C.2.7. Ekosystémy

V plochách určených k výstavbě ani v jejich užším okolí nejsou žádné kvalitní, původní ekosystémy a provedenými průzkumy nebyl prokázán přirozený výskyt živočichů chráněných na základě zákona č. 114/1992 Sb. Případný výskyt některých jedinců by byl omezený a časově výrazně limitovaný.

Z hlediska plošné i druhové ochrany přírody a krajiny se jedná o lokalitu určenou k výstavbě. Lokalita je situována v plně urbanizovaném a do jisté míry i fakticky uzavřeném prostoru mezi obytnými plochami a komunikacemi, bez návaznosti na přírodní struktury. Z hlediska ochrany přírody a krajiny má do budoucnosti lokalita význam velmi omezený a lze předpokládat, že bude dále klesat.

C.2.8. Krajina

Lokalita pro navrženou stavbu je situována v městském prostředí a nachází se v městské části Praha 5, v katastrálním území Hlubočepy. Stavba je situována do oblasti s významně ovlivněné působením člověka. V blízkém okolí zájmového území se nachází převážně vícepodlažní obytná zástavba sídliště Barrandov a částečně také zástavba starších i novějších rodinných domků se zahradami.

Území pro vlastní stavbu tvoří neudržovaná nezastavěná plocha porostlá převážně ruderální zelení.

C.2.9. Obyvatelstvo

V zájmovém území a jeho okolí, se nachází následující obytná zástavba:

- Štěpařská č.p. 879/21, 879/23, 892/13, 893/15, 969/10, 970/10, 971/10, 972/10 (cca 52 bytových jednotek)
- Šejbalové č.p. 894/1, 896/3, 896/5, 897/7, 891/2, 890/4 (cca 72 bytových jednotek)
- Kurandové č.p. 675/3, 674/5, 673/7, 672/9, 671/11, 670/13 (cca 72 bytových jednotek)
- Högerova (160 bytových jednotek v Polyfunkčním domě Barrandov).
- Budoucí obytný komplex Barrandovský dvůr, jehož výstavba probíhá (124 bytových jednotek).

Evidence obyvatel je spravována příslušným městským úřadem. Žádost zpracovatele dokumentace o poskytnutí údajů o počtu obyvatel trvale žijících v dotčeném území byla úřadem zamítnuta. Počet ovlivněných obyvatel byl proto odhadnut s ohledem na velikost záměru, jeho charakter a jeho potenciální vlivy na životní prostředí.

Podle údajů z výsledků sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 připadá na jeden byt v městské části Praha 5 přibližně 2,3 obyvatel. V dotčeném území se nachází přibližně 480 bytů různé velikosti (včetně bytových jednotek budovaného obytného komplexu Barrandovský dvůr).

Celkový počet obyvatel žijících v zájmovém území a jeho okolí byl na základě uvedených skutečností odhadnut na přibližně 1100.

C.2.10. Hmotný majetek a kulturní památky

Na pozemcích určených ke stavbě dočasného parkoviště Štěpařská se nenachází žádný hmotný majetek. Okolí zájmového území je tvořeno obytnou zástavbou. V zájmovém území ani v jeho blízkém okolí (v dosahu jeho vlivů) se nenalézají žádné kulturní památky

C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

C.3.1. Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

V současné době není území uvažované stavby využíváno. Výjimkou je občasné poježdění vozidel a stavebních mechanismů zajišťujících na pozemcích situovaných severozápadně od zájmového území stavbu obytného komplexu Barrandovský dvůr (viz obrázky v příloze č. 8).

Současný stav zájmového území je dán jeho dřívějším dlouhodobým využíváním jako zařízení staveniště (stavebního dvora) pro výstavbu sídliště Barrandov. Dřívější užívání pozemků určených pro stavbu parkoviště s sebou přineslo jejich postupné zanedbání a ekologickou zátěž spočívající v černé skládce blíže neurčeného stavebního rumu, která se na dotčených pozemcích nalézá.

Pozemky určené pro realizaci záměru se nalézají v zastavěném území města a územní plán hl. m. Prahy počítá s jejich využitím pro další výstavbu. Plochy zájmového území náleží podle funkčního využití ploch částečně do polyfunkčního území smíšeného městského typu (SVM) a částečně do monofunkčních ploch veřejného vybavení (VVS) – mateřské základní a střední školy (viz příloha č. 7).

C.3.2. Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Pozemky určené pro stavbu dočasného parkoviště Štěpařská jsou situovány v intravilánu města mezi ulicemi K Barrandovu, Štěpařská, Högerova a Kurandové a již v průběhu výstavby sídliště Barrandov zcela ztratily svůj původní přírodní charakter.

Pozemky nespádají do zemědělského půdního fondu ani nejsou určeny pro plnění funkce lesa. Plochy určené k výstavbě parkoviště jsou bez významnější přítomnosti zeleně (flóry) a bez výraznějšího oživení společenstvy zvířeny (fauny). V posuzovaném území se nenacházejí žádné přírodní zdroje. Stavba se nenalézá v chráněném ložiskovém území ani v oblasti jiných surovinových či přírodních zdrojů.

Kvalita území v předmětné lokalitě nebude realizací stavby významně změněna. Vzhledem k situování stavby a účelu, ke kterému jsou pozemky určeny územním plánem, se nepředpokládá regenerace přírodních zdrojů do přírodního nebo přírodě blízkého stavu.

ČÁST D – KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavbou ani provozem předmětného záměru v zájmovém území se nepředpokládá významné negativní ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Vlivy záměru se mohou projevit v oblasti vlivů na obyvatelstvo, vlivů na ovzduší, vlivů na hlukovou situaci a vlivů na krajinu (estetickou kvalitu území).

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

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

D.I.1.1. Zdravotní rizika

Vliv stavby a provozu dočasného parkoviště Štěpařská na zdraví obyvatelstva byl vyhodnocen jako zanedbatelný. Hodnocení vychází ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí zájmového území se prakticky nezmění. V důsledku provozu parkoviště dojde pouze k velmi omezenému nárůstu hluku a imisní zátěže na parkovišti a v jeho nejbližším okolí.

D.I.1.2. Sociální a ekonomické důsledky

Záměr nebude mít žádné významné sociální ani ekonomické důsledky.

D.I.1.3. Ovlivnění faktoru psychické pohody

K určitému narušení faktoru pohody může dojít jak při výstavbě, tak za běžného provozu parkoviště, zejména u citlivých osob. Rušivé ovlivnění pohody lze očekávat pouze lokálně v obytných objektech v nejbližším okolí záměru.

Při výstavbě lze očekávat rušení pohody zejména při provozu stavebních mechanismů a při odvozu vytěžených zemin a dovozu stavebních materiálů. Negativní vlivy provádění stavby na pohodu budou minimalizovány organizací práce a výběrem vhodných mechanismů. Je možno předpokládat, že za běžného provozu může záměr u citlivějších osob vyvolávat mírné rušení pohody a nelibost v důsledku příjezdu parkujících osobních automobilů na parkoviště a jejich odjezdu z parkoviště.

Na druhou stranu bude zajištěné bezpečné parkování soukromých osobních automobilů znamenat zvýšení psychické pohody a pocitu bezpečí u řidičů, kteří budou parkoviště využívat, a jejich rodin. Parkování vozidel na hlídaném parkovišti rovněž omezí kriminální aktivity spojené s vykrádáním a krádežemi vozidel.

D.I.1.4. Vliv na pracovní prostředí

Nepředpokládá se žádný významný vliv na pracovní prostředí.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

D.I.2.1. Vlivy na ovzduší v období výstavby

V průběhu zemních prací a vlastní stavební činnosti při stavbě hodnoceného parkoviště dojde na staveništi k dočasnému nárůstu provozu stavebních mechanismů a na přilehlých komunikacích Štěpařská a K Barrandovu k dočasnému nárůstu provozu nákladních automobilů přepravujících zeminu a stavební materiály. V důsledku toho dojde k mírnému zvýšení imisí prachu a výfukových plynů stavebních strojů a nákladních automobilů.

Tento nárůst emisí znečišťujících látek, který bude časově proměnný (bude se významně měnit v závislosti na průběhu výstavby), způsobí v zájmovém území určité navýšení imisních koncentrací těchto látek, ale ve vztahu ke stávajícímu stavu se imisní situace v zájmovém území významně nezmění.

D.I.2.2. Metodika modelového výpočtu imisní situace

Vlivy na ovzduší po realizaci stavby byly hodnoceny na základě modelových výpočtů pro dva časové horizonty – rok 2003 (rok uvedení parkoviště do provozu) a rok 2007 (rok předpokládaného ukončení provozu). Pro výpočet byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 350/2002 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Model ATEM je gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatických a meteorologických údajů. Je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře. Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území.

S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona o ochraně ovzduší a charakter posuzovaných zdrojů (doprava) byly modelové výpočty provedeny pro průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a oxidu uhelnatého, to znamená pro rozhodující znečišťující příměsi z dopravy.

V modelovém výpočtu bylo zohledněno nejbližší okolí uvažované stavby. Výpočet byl proveden pro 342 referenčních bodů, umístěných ve výšce 1,5 m nad terénem. Oblast pokrytá výpočtem tvoří obdélník o ploše 2,8 km². Umístění referenčních bodů je znázorněno v příloze č. 5 na výkresu č. 1.

Výsledné imisní charakteristiky byly vypočteny odděleně pro všechny třídy stability a rychlosti větru, tedy pro každý typ rozptylových podmínek, který se může v zájmové oblasti vyskytovat.

Údaje použité pro výpočet stávající imisní situace v daném období byly doplněny o emise produkované v souvislosti s provozem parkoviště po jeho dokončení. Jedná se o emise produkované vlivem:

- dopravy v klidu (emise vyvolané teplými a studenými starty a pohyby vozidel v prostoru parkoviště)
- dopravy v pohybu (emise produkované v důsledku zvýšené intenzity dopravy na okolních komunikacích).

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byla použita metodika, která byla v říjnu 2002 publikována MŽP ČR jako závazný výpočetní postup pro hodnocení emisí z dopravy (program MEFA 02). Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku – podíl vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících limity EURO 1 – 4. Údaje o skladbě vozového parku byly zpracovány na základě dopravních průzkumů, které byly provedeny v roce 2001 na vybraných reprezentativních úsecích silniční sítě v rámci projektu Ředitelství silnic a dálnic ČR. Při stanovení produkce emisí byl uvažován vliv studených startů.

D.1.2.3. Vyhodnocení imisních příspěvků v roce 2003

Oxid dusičitý (NO₂)

Průměrné roční koncentrace (IH_r)

Po zprovoznění parkoviště lze v jeho okolí očekávat velmi mírné zvýšení průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého. Přimo v prostoru plánované výstavby dosahuje tento nárůst 0,02 – 0,04 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst IH_r NO₂ cca 0,04 – 0,05 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ byl vypočten mezi plánovaným parkovištěm a křižovatkou ulic Štěpařská a K Barrandovu. Poněkud nižší nárůsty hodnot IH_r NO₂ byly vypočteny podél silnice K Barrandovu severovýchodním směrem, a to 0,03 – 0,04 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Hodnota **imisního limitu** pro průměrné roční koncentrace NO₂ včetně meze tolerance je pro rok 2003 stanovena na **54 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . V zájmovém území tedy nedochází k překročení limitních hodnot pro rok 2003. Na základě modelových výpočtů lze konstatovat, že vlivem výstavby hodnoceného objektu se imisní situace IH_r NO₂ v zájmovém území z pohledu platných limitů prakticky nezmění.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)

Po zprovoznění posuzovaného parkoviště lze očekávat pouze mírné zvýšení maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Největší nárůst je třeba očekávat v blízkosti posuzovaného území u příjezdové trasy a podél silnice Štěpařská směrem od křižovatky k parkovišti, a to o cca 0,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Přimo v prostoru posuzovaného parkoviště dosahují rozdílové hodnoty 0,2 – 0,4 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nízký nárůst maximálních hodinových koncentrací byl vypočten na ulici K Barrandovu směrem k centru, kde je ve srovnání s hodnotami způsobovanými komunikacemi směřujícími k Barrandovskému mostu vliv posuzovaného objektu zanedbatelný.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého včetně meze tolerance je pro rok 2003 stanoven na **270 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Vypočtené hodnoty $\text{IH}_k \text{NO}_2$ v části zájmového území přesahují imisní limit $\text{IH}_k \text{NO}_2$ již v současné době, tj. před výstavbou. Jedná se však o stav, který zohledňuje nejhorší možnou situaci, která by mohla v zájmovém území nastat (dle nové legislativy může být hodinový imisní limit překročen v 18 případech během roku).

Benzen

Průměrné roční koncentrace (IH_r)

Po zprovoznění dočasného parkoviště lze očekávat mírné zvýšení průměrných ročních koncentrací benzenu. Přimo v místě výstavby dosahují rozdílové hodnoty nejvýše $0,008 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél příjezdové komunikace Štěpařská, je možné očekávat nárůst o $0,004 - 0,008 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. K nárůstu IH_r benzenu o $0,002 - 0,008 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ dochází ve směru od zájmového území ke křižovatce ulic Štěpařská a K Barrandovu.

Roční **imisní limit** pro benzen je včetně meze tolerance pro rok 2003 stanoven na $9,375 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Průměrné roční koncentrace benzenu v zájmovém území se tedy dle výsledků modelových výpočtů pohybují na úrovni cca 10 % imisního limitu.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)

Po uvedení dočasného parkoviště do provozu je možné očekávat mírný nárůst hodinových koncentrací benzenu, a to nejvýše o $0,08 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, jižně od parkoviště. Pro hodinové koncentrace benzenu nejsou stanoveny imisní limity, v koncentracích běžných ve vnějším ovzduší nemá benzen akutní zdravotní účinky.

Oxid uhelnatý (CO)

Průměrné roční koncentrace (IH_r)

Po zprovoznění dočasného parkoviště lze očekávat velmi mírné zvýšení průměrných ročních koncentrací oxidu uhelnatého. Přimo v místě parkoviště dosahují rozdílové hodnoty $0,4 - 0,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, podél příjezdové silnice Štěpařská, je možné očekávat nárůst o $0,2 - 0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nárůst průměrných roční koncentrací CO o $0,1 - 0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je možné očekávat podél ulice K Barrandovu.

Roční **imisní limit** pro oxid uhelnatý není legislativně stanoven.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)

Po uvedení dočasného parkoviště do provozu je možné očekávat mírný nárůst hodinových koncentrací CO, a to nejvýše o $4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ na okraji zástavby západně od parkoviště. Nárůst podél ulice K Barrandovu byl vypočten v rozmezí $0,5 - 2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Prováděcí předpisy k zákonu 86/2000 Sb. nestanovují limity pro hodinové koncentrace, pouze pro osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého. Pro rok 2003 je osmihodinový limit zvýšený o mez tolerance stanoven na $13\,300 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ CO.

D.I.2.4. Vyhodnocení imisních příspěvků v roce 2007 (předpokládaný poslední rok provozu parkoviště)

Oxid dusičitý (NO₂)

Průměrné roční koncentrace (IH_r)

Za provozu posuzovaného dočasného parkoviště Štěpařská lze oproti stavu bez parkoviště očekávat v roce 2007 velmi mírné zvýšení průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého v jeho okolí. Přímo v prostoru plánované výstavby dosahuje tento nárůst 0,02 – 0,04 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, stejně jako v okolí ulice K Barrandovu severovýchodním směrem a podél ulice Štěpařská.

Hodnota **imisního limitu** pro průměrné roční koncentrace NO₂ včetně meze tolerance je pro rok 2007 stanovena na **46 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . V zájmovém území tedy nebude docházet k překročení limitu pro rok 2007. Vlivem výstavby hodnoceného parkoviště se imisní situace IH_r NO₂ v zájmovém území z pohledu platných limitů prakticky nezmění.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)

Za provozu posuzovaného parkoviště lze oproti stavu bez parkoviště očekávat v roce 2007 pouze mírné zvýšení maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Největší nárůst je třeba očekávat v blízkosti posuzovaného parkoviště u příjezdové trasy a podél ulice Štěpařská směrem od křižovatky k parkovišti, a to o cca 0,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Přímo v prostoru plánovaného parkoviště dosahují rozdílové hodnoty 0,1 – 0,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nízký nárůst maximálních hodinových koncentrací byl vypočten na ulici K Barrandovu směrem k centru, kde je ve srovnání s hodnotami danými komunikacemi směřujícími k Barrandovskému mostu vliv posuzovaného objektu zanedbatelný.

Imisní limit pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého včetně meze tolerance pro rok 2007 je stanoven na **230 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Vypočtené hodnoty IH_k NO₂ v zájmovém území nepřekračují limitní hodnotu pro IH_k NO₂.

Benzen

Průměrné roční koncentrace (IH_r)

Za provozu posuzovaného parkoviště lze oproti stavu bez parkoviště očekávat v roce 2007 mírné zvýšení průměrných ročních koncentrací benzenu. Přímo v místě výstavby dosahují rozdílové hodnoty nejvýše 0,008 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Podél příjezdové komunikace Štěpařská, je možné očekávat nárůst o 0,004 – 0,008 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ke zvýšení hodnot průměrných ročních koncentrací benzenu o 0,002 – 0,004 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ dochází též východně od křižovatky ulic Štěpařská a K Barrandovu.

Roční **imisní limit** pro benzen je včetně meze tolerance stanoven pro rok 2007 na **6,875 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Podle výsledků modelových výpočtů se průměrné roční koncentrace benzenu v zájmovém území budou pohybovat hluboko pod úrovní imisního limitu.

Maximální hodinové koncentrace (IH_k)

Za provozu posuzovaného dočasného parkoviště Štěpařská je možné očekávat oproti stavu bez parkoviště v roce 2007 zanedbatelný nárůst hodinových koncentrací benzenu, a to nejvýše o 0,08 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Prováděcí předpisy k zákonu č. 86/2000 Sb. nestanovují limity pro hodinové koncentrace benzenu.

Oxid uhelnatý (CO)

Pro oxid uhelnatý nejsou k dispozici údaje o imisním pozadí pro výhledový stav. Vliv provozu na parkoviště na imisní situaci oxidu uhelnatého pro výhledový stav však můžeme odhadnout na základě modelových výpočtů pro současný stav a zohlednění vývoje emisí mezi roky 2003 a 2007.

Vzhledem k tomu, že do roku 2007 se v důsledku obměny vozového parku předpokládá posun směrem ke kvalitnějším vozům s nižší úrovní emisí, je možné ve vzdálenějším časovém horizontu očekávat, při zachování počtu automobilů na parkovišti, pokles emisí.

Změny v průměrných koncentracích oxidu uhelnatého v současném stavu (rok 2003) se pohybují do 0,6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, změny maximálních hodinových koncentrací do 4 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Je možné oprávněně očekávat, že při zachování intenzit dopravy na parkovišti v roce 2007 bude jeho vliv na imisní situaci nižší, nejvýše stejný, jako byl v roce 2003. Vzhledem k současným i očekávaným koncentracím v zájmovém území a vzhledem k limitním hodnotám pro rok 2007 je možné uvedené změny hodnotit jako málo významné.

D.1.2.5. Vývoj imisní situace v lokalitě

Na základě výstupů modelových výpočtů provedených firmou ATEM pro zhodnocení stávajícího (2003) a výhledového (2007) stavu imisního zatížení zájmového území lze konstatovat, že:

- Z hlediska imisního zatížení lokality průměrnými ročními koncentracemi oxidu dusičitého (NO₂) dojde mezi hodnocenými lety k výraznému kvalitativnímu posunu směrem ke zlepšení situace. I přes realizaci záměru, vybudování dočasného parkoviště Štěpařská, dojde ke snížení koncentrací oxidu dusičitého cca o 50 %. Ani v současnosti v lokalitě není překračován dlouhodobý imisní limit na úrovni 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (průměrné koncentrace se pohybují mezi 25 – 30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).
- Maximální hodinové koncentrace imisního zatížení oxidem dusičitým se pohybují mezi 200 – 300 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V blízkém okolí místa výstavby byly vypočteny hodnoty maximální hodinové koncentrace mírně nad úrovní imisního limitu pro rok 2003, který je 270 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jako kritická je zátěž hodnocena až při 18 případech překročení v roce. Tato úroveň překročení není v okolí lokality parkoviště dosahována. Samotný příspěvek dopravy vyvolaný parkovištěm je zanedbatelný.
- I přes nárůst zatížení území automobilovou dopravou je k cílovému roku 2007 předpokládáno výrazné zlepšení imisního zatížení a očekávané nejvyšší průměrné hodinové koncentrace by se měly pohybovat na úrovni cca 75 % imisního limitu platného až v roce 2010.

- Podobná situace jako pro oxid dusičitý platí pro benzen. Zde by mělo dojít ke zlepšení průměrných ročních koncentrací mezi lety 2003 a 2007 cca o 50 %. Pro roční koncentrace je stanoven imisní limit pro benzen na úrovni $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Současné koncentrace, včetně záměru, se pohybují mezi $0,8 - 1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit tedy bude s rezervou splněn.
- Stejně jako v případě krátkodobých imisních koncentrací pro oxidy dusíku dojde k výraznému zlepšení imisního zatížení i pro benzen. Hodnocení splnění imisních limitů nemůže být provedeno, neboť pro benzen, který nemá akutní zdravotní účinky, není stanoven krátkodobý imisní limit.
- Z hlediska koncentrací oxidu uhelnatého (CO) se nepředpokládá zhoršení současné situace, která je hluboko pod platným imisním limitem (bez meze tolerance by neměl klouzavý osmihodinový průměr koncentrací překročit $10 \text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$, limit bude platit od 1. ledna 2005). V současnosti se v lokalitě nejvyšší hodinové koncentrace pohybují mezi $1,4 - 1,6 \text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$, to znamená, že ani při vyhodnocení nejvyšších hodinových koncentrací není překračován osmihodinový imisní limit.

D.1.2.6. Vlivy na klima

Realizace záměru nebude mít na klima žádný vliv.

D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci

Pro vyhodnocení hlukové zátěže související s provozem dočasného parkoviště Štěpařská byla zpracována hluková studie, která je v plném rozsahu uvedena v příloze číslo 5 této dokumentace.

Hluková studie zahrnuje hodnocení stávající hlukové situace v lokalitě budoucí výstavby dočasného parkoviště Štěpařská a posouzení vlivu hluku z provozu tohoto parkoviště na akustickou situaci v zájmovém území. Hodnocení vlivu je přitom zaměřeno především na akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby.

Vzhledem k předpokládanému rozsahu stavebních prací a související dopravy lze na základě analogií s obdobnými stavebními záměry jednoznačně konstatovat, že hluk ze stavby nepřekročí v denní době povolené imisní limity. V noční době nebudou probíhat žádné stavební práce.

D.1.3.1. Metoda výpočtu

Modelové výpočty hlukové studie byly realizovány pomocí počítačového programu Hluk+, ve verzi 5.03 (včetně nových vlastností verze H+ pásma) - pro výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí. Algoritmus výpočtu u tohoto programu vychází ze schválených „Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy“ (VÚVA Praha). Verze pásma má v sobě zabudovanou „Novelu metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“. Použití uvedeného výpočtového programu pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č.j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996.

D.I.3.2. Zdroje hluku

Zdroje hluku uvažované v hlukové studii jsou popsány v podkapitole B.III.4.1 Hluk a vibrace.

D.I.3.3. Hlukové limity

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku (L_{Aeq}) ve venkovním prostoru by neměly překračovat nejvyšší přípustné hodnoty stanovené právními předpisy. Nepřekročitelné hygienické imisní limity hluku a vibrací na pracovištích, ve stavbách pro bydlení, ve stavbách občanského vybavení a ve venkovním prostoru a způsob jejich měření a hodnocení jsou stanoveny Nařízením vlády č. 502/2000 Sb.

Hodnoty hluku ve venkovním prostoru se vyjadřují ekvivalentní hladinou $L_{Aeq,T}$ akustického tlaku A, která se v denní době stanoví pro osm nejhluchnějších hodin a v noční době pro nejhluchnější hodinu. Pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích a železnicích a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku stanoví pro celou denní a noční dobu.

Nejvyšší přípustná hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve venkovním prostoru (s výjimkou hluku z leteckého provozu) se stanoví podle přílohy číslo 6 uvedeného nařízení součtem základní hladiny hluku A ($L_{Aeq,T} = 50$ dB) a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo. Rozhodnutí o použití jednotlivých korekcí pro místní podmínky přísluší hygienické službě.

Pro hodnocení území přicházejí v úvahu následující korekce:

- Stavby a území pro bydlení* +5 dB,
- den (od 06⁰⁰ do 22⁰⁰ hodin) 0 dB,
- noc (od 22⁰⁰ do 06⁰⁰ hodin) -10 dB.

* Stanovená korekce neplatí pro hluk z provozoven a z jiných stacionárních zdrojů.

Lokalitu plánované výstavby lze považovat za obytnou zónu, pro kterou je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovena na 55 dB ve dne a 45 dB v noci.

D.I.3.4. Výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro stávající stav byly počítány na základě intenzit dopravy pro rok 2002, to znamená na základě nejnovějších výsledků Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy o sčítání dopravy na sledované komunikační síti hl. m. Prahy⁵⁾. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro budoucí stav byly počítány na základě intenzit dopravy pro rok 2007 stanovených v podkapitole B.II.4.1. Nároky na dopravní infrastrukturu. Modelové výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku (hluku) byly provedeny ve čtyřech variantách:

⁵ Hodnoty ze sčítání ÚDI v roce 2002 jsou považovány za aktuální až do provedení sčítání v roce 2003, které by se mělo uskutečnit přibližně v květnu/červnu 2003.

1. Stávající situace

Pro modelový výpočet a hodnocení hlukové zátěže byly uvažovány pouze stávající liniové zdroje hluku, to znamená automobilová doprava na komunikacích K Barrandovu a Štěpařská. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vypočteny pro denní a noční dobu.

2. Provoz parkoviště bez pozadí

Byla posouzena hluková zátěž související výlučně s provozem navrhovaného parkoviště. Pro modelový výpočet a hodnocení hlukové zátěže bez pozadí byly uvažovány plošné zdroje hluku, tj. pohyb vozidel na ploše parkoviště a na vjezdové (resp. výjezdové) komunikaci a liniový zdroj, tj. pohyb vozidel po ulici Štěpařská. Při hodnocení hlukové zátěže z provozu parkoviště se předpokládalo, že intenzita pohybu vozidel na parkovišti se nebude v jednotlivých letech jeho provozu měnit.

Výpočet hlukové situace byl proveden jednak pro průměrnou denní intenzitu dopravy na parkovišti, jednak pro špičkovou hodinu běžného pracovního dne. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vypočteny pouze pro denní dobu, protože pohyb vozidel v noční době lze považovat z hlediska posuzování hlukové zátěže v zájmovém území za zanedbatelný. Pohyb vozidel v noční době se bude pohybovat v jednotkách vozidel za hodinu (celkem 7 vozidel v době od 22⁰⁰ do 6⁰⁰) a nepovede ke změně akustické situace. Uvedený počet vozidel v noční době je tak nízký, že je matematickým modelem Hluk+ nevyhodnotitelný.

3. Provoz parkoviště včetně pozadí

Pro modelový výpočet a hodnocení hlukové zátěže byly uvažovány liniové zdroje hluku a plošné zdroje hluku po uvedení dočasného parkoviště do provozu. Výpočet hlukové situace byl proveden pro průměrné denní intenzity dopravy na parkovišti a posuzovaných komunikacích. Pro vlastní modelový výpočet hlukové situace se předpokládá, že provozem parkoviště dojde k nárůstu intenzity dopravy na stávající komunikační síti o veškerý provoz spojený s parkovištěm (nereálná pesimistická situace).

Na základě závěrů zjišťovacího zřízení a připomínek dotčených orgánů byl proveden kontrolní výpočet pro noční dobu, který potvrdil teoretickou úvahu, že v noční době nedojde ke změně akustické situace. Výpočet není součástí hlukové studie, může být na požádání předložen.

4. Výhledový stav – rok 2007

Byla posouzena akustická situace v zájmovém území v roce 2007 za provozu parkoviště. Modelový výpočet byl proveden na základě prognózovaných intenzit dopravy na okolních komunikacích pro denní dobu.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v okolí dočasného parkoviště Štěpařská byly vypočteny v 9 výpočtových bodech ve vzdálenosti 2 m před fasádami vybraných objektů, respektive na hranici pozemků. Referenční výpočtové body byly umístěny tak, aby co nejlépe postihly akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby. Ve všech výpočtových bodech byl výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku proveden v několika výškových hladinách s ohledem na výšku okolních obytných budov (viz tabulka č. 12).

Bod číslo	Výška nad terénem (m)	Umístění výpočtového bodu
1	1,5; 3,0; 6,0; 12,0	Kurandové 676/1 (2 m od fasády)
2	1,5; 3,0; 6,0; 12,0; 18,0	hranice areálu budoucí obytné zástavby
3	1,5; 3,0; 6,0; 12,0; 18,0	hranice areálu budoucí obytné zástavby
4	1,5; 3,0; 6,0	Štěpařská 969/10 (2 m od fasády)
5	1,5; 3,0; 6,0; 12,0	Šejbalové 894/1 (2 m od fasády)
6	1,5; 3,0; 6,0; 12,0	Štěpařská 893/15 (2 m od fasády)
7	1,5; 3,0; 6,0; 10,0; 16,0	Štěpařská 678/21 (2 m od fasády)
8	1,5; 3,0; 6,0; 10,0; 16,0	Högerova – nová obytná zástavba (2 m od fasády)
9	1,5; 3,0; 6,0; 10,0; 16,0	Högerova – nová obytná zástavba (2 m od fasády)

Tabulka č. 14 Umístění výpočtových bodů v území

D.1.3.5. Zhodnocení modelových výpočtů

1. Stávající situace

Akustická situace zájmovém území je v současné době ovlivněna především hlukem z dopravy na komunikacích K Barrandovu a Štěpařská. Z vypočtených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A je patrné, že v několika referenčních výpočtových bodech u nejbližší obytné zástavby může v současné době docházet k překračování hlukových limitů v denní i noční době. Jedná se o referenční výpočtové body u obytné zástavby při ulici Štěpařská a výpočtové body ve vyšších hladinách nad úrovní terénu, kde se výrazněji projevuje vliv dopravy na komunikaci K Barrandovu. Vzhledem k tomu, že intenzita dopravy na ulici Štěpařská byla určena expertním odhadem jako maximální (2 140 vozidel denně), je třeba posuzovat vypočtené hodnoty jako pesimistickou alternativu.

2. Provoz parkoviště bez pozadí

Na základě provedených modelových výpočtů je možno konstatovat, že v důsledku dopravy související s provozem samotného parkoviště nebude docházet k překračování nejvyšších přípustných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v žádném z výpočtových bodů u blízké obytné zástavby. Hlukové limity budou splněny i ve špičkové hodině běžného pracovního dne. Vzhledem malému provozu na parkovišti v noční době nedojde k rozlišitelnému ovlivnění akustické situace v zájmové lokalitě.

3. Provoz parkoviště včetně pozadí

Na základě provedených modelových výpočtů pro denní dobu je možné konstatovat, že k ovlivnění akustické situace v zájmovém území dojde pouze v těsném okolí navrženého parkoviště. V referenčních výpočtových bodech u blízké obytné zástavby, ve kterých může být již v současné době překračována nejvýše přípustná hladina akustického tlaku, nedojde k jejímu dalšímu navýšení.

Ve výpočtových bodech na přibližně hranici budoucí obytné zástavby Barrandovský dvůr může dojít k nárůstu ekvivalentních hladin akustického tlaku 0,6 – 1,6 dB(A). Na výsledné hlukové zátěži se výrazně podílí komunikace K Barrandovu a Štěpařská. Po dostavbě obytného komplexu bude strana objektu orientovaná k parkovišti odstíněna od komunikace K Barrandovu a na této straně objektu dojde zejména ve vyšších hladinách nad úroveň terénu ke snížení vypočtené hlukové zátěže.

Ve výpočtových bodech u obytné zástavby v ulici Högerova a Kurandové dojde k nárůstu hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v rozmezí 0,2 - 0,6 dB(A). Na základě provedených matematických výpočtů lze konstatovat, že za provozu parkoviště nebude hladina akustického tlaku na hranici obytné zástavby v ulici Högerova a Kurandové překračovat v denní době hodnotu 55 dB(A).

Ve výpočtových bodech u obytné zástavby při ulici Štěpařská nedojde ke smyslově rozpoznatelnému ovlivnění akustické situace v území (dle výpočtů představuje nárůst hlukové zátěže maximálně 0,1 dB(A)). Z tabulky příspěvků je zřejmé, že provoz parkoviště se na výsledné hlukové zátěži prakticky neprojeví.

V noční době nedojde k rozpoznatelnému ovlivnění hlukové situace v zájmové lokalitě. Výpočtové hodnoty hladin akustického tlaku v referenčních výpočtových bodech jsou shodné jako pro stávající stav (bez provozu parkoviště).

4. *Výhledový stav – rok 2007*

Předpokládáme, že v roce 2007 dojde na komunikaci K Barrandovu s ohledem na vývoj intenzit na centrálním a vnějším kordonu Prahy k navýšení automobilové dopravy. Na druhou stranu probíhá postupná obměna vozového parku, která vede ke snížení emisní hlučnosti vozidel.

Podle matematického modelu akustické situace realizovaného na základě prognózovaných hodnot dopravy lze konstatovat, že při očekávaném vývoji intenzit dopravy nedojde k významné a rozpoznatelné změně hlukové zátěže v zájmovém území.

D.1.3.6. Shrnutí výsledků modelových výpočtů

Výsledné výpočtové úrovně ekvivalentních hladin akustického tlaku pro všechny čtyři varianty hlukového posouzení a všechny výpočtové body jsou uvedeny v tabulkách v hlukové studii, která je přílohou č. 5 této dokumentace.

Na základě výsledků provedených modelových výpočtů lze učinit následující závěry:

- Již v současné době může v denní i noční době docházet u několika obytných domů v zájmové lokalitě k překračování nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A (55 dB pro denní dobu a 45 dB pro noční dobu), zejména ve vyšších hladinách nad úroveň terénu.
- Po uvedení parkoviště do provozu dojde v denní době k ovlivnění akustické situace v zájmovém území pouze v jeho nejbližším okolí.

- Na výsledné hlukové zátěži obytné zástavby v zájmovém území se nejvýrazněji podílí hluk z provozu na komunikaci K Barrandovu a Štěpařská⁶.
- V noční době se provoz parkoviště na celkové hlukové zátěži v zájmovém území prakticky neprojeví.
- Hluk z dopravy spojené s provozem parkoviště nepřekračuje v žádném z výpočtových bodů u blízké obytné zástavby nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku.
- Ve výpočtových bodech u blízké obytné zástavby, ve kterých může být již v současné době překračována nejvyšší přípustná hladina akustického tlaku, nedojde k jejímu dalšímu smyslově rozpoznatelnému navýšení.

D.I.4. Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky

D.I.4.1. Vliv záření

Žádné vlivy záření v důsledku realizace záměru se nepředpokládají. V zájmovém území nebude provozován žádný trvalý zdroj radioaktivního ani elektromagnetického záření.

D.I.4.2. Biologické vlivy

V souvislosti s výstavbou dočasného parkoviště Štěpařská se, kromě dříve popsaných, neočekávají další biologické vlivy na životní prostředí.

D.I.4.3. Vliv produkce odpadů

Odpady vzniklé při stavbě

Odpady vzniklé v průběhu stavby budou převážně spadat do skupiny odpadů ostatních. Jejich odstranění bude zajištěno subdodavatelsky externími specializovanými firmami na základě smluvního vztahu.

Nebezpečné odpady by se mohly vyskytnout především při odstraňování stavební suti a navážek zjištěných na lokalitě. Vzhledem k charakteru těchto dopadů bude v průběhu jejich odtěžování zajištěn odborný dohled a bude prováděno jejich třídění. Množství jiných nebezpečných odpadů ze stavby (vybité baterie, čisticí tkaniny znečištěné ropnými látkami, odpadní barvy, odpadní ředidla, atd.) bude velmi omezené. Tyto nebezpečné odpady budou skladovány ve zvlášť na určeném místě a jejich odvoz a odstranění bude zajišťovat specializovaná firma, která bude mít příslušný souhlas k provozování zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů.

⁶ Po vybudování radlické radiály a zejména jižní části silničního okruhu v úseku Slivenec-Jesenice dojde v posuzovaném území k významnému snížení hlukové zátěže z dopravy v důsledku snížení dopravního zatížení na ulici K Barrandovu.

Odpady vzniklé za provozu

Odpady, které budou produkovány za běžného provozu (převážně komunální odpad) budou rovněž odstraňovány specializovanou firmou (firmami) za úplatu. Vytříděný odpadní papír, nevratné skleněné obaly a nevratné plastové obaly budou, vzhledem k jejich malému množství, ukládány do kontejnerů na tříděný odpad.

Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností, bude je shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií a zabezpečí je zejména před nežádoucím únikem ohrožujícím životní prostředí.

Při odpovědném nakládání s odpady z parkoviště nedojde k významným negativním vlivům parkoviště na životního prostředí ani k ohrožení zdraví obyvatel.

D.1.4.5. Jiné ekologické vlivy

V místě výstavby dočasného parkoviště Štěpařská nejsou na základě dostupných poznatků o způsobu provádění stavby a povaze prostředí (městská urbanizovaná zóna, území v současnosti nevyužívaných pozemků) očekávány žádné jiné negativní nebo pozitivní ekologické vlivy.

D.1.5. Vlivy na povrchové a podzemní vody

D.1.5.1. Vliv na charakter odvodnění oblasti

V zájmovém území byl v lednu 2003 proveden průzkum pro posouzení možnosti vsakování srážkových vod. Cílem průzkumu bylo stanovit na základě uvedeného průzkumu a studia podkladů propustnost horninového prostředí v zájmovém území a ověřit možnosti vsakování dešťových vod na předmetném pozemku.

Parkoviště je plánováno s nezpevněným štěrkovým povrchem, příjezdová komunikace ze Štěpařské ulice bude ze zámkové dlažby. Na povrch parkoviště dopadne během návrhového patnáctiminutového deště 126,7 m³ srážek. Tyto srážky budou zachyceny ve štěrkové vrstvě a poté se budou pomalu (po dobu 6 dní a 3 hodin) vsakovat do horninového prostředí v podloží parkoviště.

Místo projektovaného parkoviště se nachází v mírném svahu, který spadá k polyfunkčnímu domu v Högerově ulici. Dům je od zájmového území oddělen mělkou umělou depresí. Na svahu deprese je patrné, že dochází k vytékání vody ze svahu. V létě roku 2002 došlo v důsledku vyšších srážek k zaplavení deprese a průniku vody do suterénních prostor polyfunkčního domu.

Z uvedených důvodů je navrženo provedení záchytného příkopu podél celého severního okraje parkoviště a jeho zaústění do kanalizace. Záchytný příkop podchytí výrony podzemní vody a první nápor srážkové vody a znemožní tak přitékání vody do deprese nad domem v Högerově ulici. Příkop tedy bude fungovat jako prevence zaplavení domu vodou z výronů podzemní vody a ze srážek na parkovišti v případě přívalových dešťů.

Nepředpokládají se žádné významné negativní změny charakteru odvodnění oblasti.

D.I.5.2. Změny hydrologických charakteristik

Realizací záměru se nepředpokládá významné negativní ovlivnění hydrologických charakteristik v zájmovém území.

D.I.5.3. Vliv na jakost vody

Vzhledem k tomu, že komunikace na parkovišti a zejména parkovací plochy budou nezpevněné, je třeba uvažovat s možným znečištěním vsakovaných dešťových vod úkapy ropných látek. Významné negativní ovlivnění kvality podzemních vod v zájmovém území se však nepředpokládá, protože parkoviště bude určeno pouze pro osobní automobily. Úroveň potenciálního znečištění úkapy ropných látek bude stejná jako u běžně provozovaných parkovišť s plochami zpevněnými vegetačními (tzv. zatravnovacími) dlaždicemi.

V případě úniku paliva nebo mazacích olejů ze zaparkovaných automobilů na terén, by byla tato situace řešena jako havárie a znečištění by bylo neprodleně odstraněno tak, aby byl minimalizován rozsah znečištění půdy a aby nedošlo ke kontaminaci podzemní vody.

Ovlivnění kvality vody ve vodoteči se nepředpokládá.

D.I.6. Vlivy na půdu

D.I.6.1. Vlivy na rozsah a způsob užívání půdy

Územní plán hl. m. Prahy počítá s využitím dotčených pozemků pro výstavbu. Pozemky v zájmovém území jsou podle výpisu z katastru nemovitostí evidovány jako jiné plochy a ostatní komunikace, ale v současnosti nejsou využívány. Realizací záměru dojde k jejich dočasnému zastavení. Koncem roku 2007 bude parkoviště zrušeno a pozemky budou zastavěny v souladu s územním plánem.

D.I.6.2. Znečištění půdy

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá významné znečištění půdy v zájmovém území. V důsledku provozu na parkovišti by mohlo docházet ke znečištění povrchu, zejména parkovacích stání, úkapy ropných látek. Významná kontaminace půdy zájmovém území se však nepředpokládá, protože parkoviště bude určeno pouze pro osobní automobily. Případná povrchová kontaminace bude odstraněna. Pokud by došlo k úniku paliva nebo mazacích olejů ze zaparkovaných automobilů do půdy, bude tato situace řešena jako havárie a znečištění bude neprodleně odstraněno.

Po ukončení provozu dočasného parkoviště Štěpařská bude materiál použitý na stavbu parkoviště selektivně odtěžen. Pokud bude zjištěna kontaminace tohoto materiálu, bude odstraněn způsobem odpovídajícím úrovni případné kontaminace.

D.I.6.3. Vliv na změnu místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půd

Stavba dočasného parkoviště Štěpařská nezpůsobí žádné výrazné změny místní topografie území ani nedojde vlivem předmětné stavby k významnému ovlivnění stability terénu. Stabilita půdy nebude ohrožena sesuvy ani poddolováním.

Místo projektovaného parkoviště se nachází v mírném svahu, který spadá k polyfunkčnímu domu v Högerově ulici. Dům je od zájmového území oddělen mělkou umělou depresí. Na svahu umělé deprese je patrné, že dochází k jeho erozi, především v místě pod výronem podzemní vody.

V rámci stavby parkoviště je podél celého jeho severního okraje navrženo provedení záchytného příkopu. Příkop, vedle své prioritní funkce, kterou je omezit přítékání vody do deprese nad domem v Högerově ulici, zamezí také erozi svahu.

Stavba parkoviště nebude mít negativní vliv na erozi půdy.

D.I.7. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizace záměru nebude mít žádné negativní vlivy na horninové prostředí v zájmovém území ani na využívání hornin a nerostných zdrojů. V zájmovém územích nedojde k významným změnám hydrogeologických charakteristik.

D.I.8. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

D.I.8.1. Vlivy na flóru a faunu

Vzhledem ke stávající situaci v zájmovém území (viz podkapitola C.2.6.) se v důsledku realizace záměru nepředpokládá významné negativní ovlivnění flóry nebo fauny v dotčeném území.

D.I.8.2. Vlivy na ekosystémy

Z hlediska širších územních vazeb je lokalita situována v plně urbanizovaném prostoru a je zcela bez konektivity (a to i potenciální v budoucnosti) na jiné lokality a případné přírodní plochy, včetně prvků ÚSES nebo chráněných území. Není zde možnost obnovy “přirozených” rostlinných druhů a živočichů, typických pro dané přírodní prostředí.

V plochách určených k výstavbě ani v jejich užším okolí nejsou žádné kvalitní, původní ekosystémy. Vlivy na ekosystémy v důsledku výstavby a provozu parkoviště budou zanedbatelné.

D.I.9. Vlivy na krajinu

Stavba svým rozsahem a charakterem ovlivní jen své nejbližší okolí. Nepředpokládá se, že by krajina byla z širšího pohledu významně negativně ovlivněna. Vzhledem k tomu, že parkoviště je situováno do zastavěného území a je budováno jako dočasné, je možno hodnotit vlivy stavby jako přijatelné.

Stavba je situována do oblasti s významně ovlivněné působením člověka a vzhledem ke stávajícímu využití území se krajinářská hodnota významně nezmění.

D.I.9.1. Velkoplošné vlivy v krajině

Lokalita je situována v městském prostředí, v blízkosti zástavby, bez přímého vlivu na krajinné systémy. Posuzovaná stavba částečně změní charakter stávajícího území. Nejedná se o však o stavbu, která by mohla mít velkoplošný vliv na stávající krajinu a její sídelní funkci.

D.I.9.2. Vliv na estetické kvality území

Výstavbou dočasného parkoviště Štěpařská nedojde k zásadní změně estetické hodnoty zájmového území. Neudržovaná nezastavěná plocha porostlá převážně ruderalní zelení bude na dočasnou dobu nahrazena plochou parkoviště, které bude vybudováno v úrovni terénu a jeho plocha bude tvořena zhutněným kamenivem.

Záměr neovlivní významné krajinné prvky, zvláště chráněná území ani kulturní dominanty krajiny. Zájmové území je od vzdálenějšího okolí odděleno stávající zástavbou, a proto nedojde k ovlivnění dálkových pohledů. Při pohledu z okolních obytných budov může parkoviště z estetického hlediska působit rušivě.

D.I.10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizací záměru nedojde k významnému nepříznivému ovlivnění hmotného majetku nebo kulturních památek.

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Nepřímé pozitivní vlivy stavby se mohou projevit v širším okolí parkoviště v důsledku nižšího počtu vozidel parkujících na ulicích v obytné zástavbě sídliště Barrandov. Počet takto ovlivněných obyvatel není možno objektivně stanovit. Přímý pozitivní vliv se bude týkat majitelů zaparkovaných automobilů a jejich rodin. Odhadem lze stanovit počet těchto osob na 800 až 1000.

Možné negativní vlivy záměru se vzhledem k jeho velikosti, charakteru a potenciálním dopadům na životní prostředí projeví pouze v jeho nejbližším okolí. Celkový počet obyvatel žijících v území potenciálně negativně ovlivněném provozem dočasného parkoviště Štěpařská byl kvalifikovaně odhadnut na přibližně 1100.

Po zhodnocení stávajícího stavu životního prostředí v zájmovém území, všech parametrů stavby (včetně její dočasnosti) a jejích možných pozitivních i negativních vlivů na životní prostředí je možno konstatovat, že realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí ani zdraví obyvatel.

Velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí byla vyhodnocena jako přiměřená záměru a v daném území přípustná.

D.II.1. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice

Výstavba ani provoz uvažovaného dočasného parkoviště Štěpařská nezpůsobí žádné vlivy přesahující státní hranice.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

D.III.1. Období výstavby

Během stavby se uvažuje pouze individuální riziko pro zaměstnance na staveništi.

D.III.2. Období provozu

Za běžného provozu dočasného parkoviště Štěpařská neplynou pro zaměstnance ani pro obyvatele okolních objektů žádná významná rizika. Výstavba i provoz budou zajištěny tak, aby pravděpodobnost vzniku havárií byla minimalizována. Riziko bezpečnosti provozu by tedy představovala pouze havárie nebo mimořádná událost.

D.III.2.1. Možnosti vzniku havárií

Vznik havárie nelze na parkovišti nikdy zcela vyloučit. Rizika provozu dočasného parkoviště Štěpařská budou spočívat v možnosti úniku ropných látek z nádrže nebo motoru zaparkovaného vozidla a případně také v požáru zaparkovaného vozidla.

Potenciální úniky motorového oleje, nafty či benzínu jsou minimalizovány konstrukčním řešením parkujících osobních automobilů. Rovněž pravděpodobnost vzniku požáru zaparkovaného automobilu bude díky konstrukčnímu řešení osobních automobilů velmi malá (stejná jako při parkování na ulici).

Vzhledem k technickým parametrům osobních automobilů je tedy možno konstatovat, že riziko výše uvedených havárií bude minimální a že navržená stavba dočasného parkoviště v dané lokalitě nebude z hlediska možných havárií představovat významné riziko pro životní prostředí nebo pro zdraví obyvatel.

D.I.6..2. Dopady na okolí

Únik benzínu nebo nafty z nádrže zaparkovaného vozidla, případně oleje z motoru, by mohl způsobit lokální znečištění zeminy. Znečištění podzemních vod se s ohledem na hydrogeologické podmínky v zájmovém území a vzhledem k množství paliva v nádrži a oleje v motoru nepředpokládá.

Požár zaparkovaného automobilu by způsobil lokální znečištění ovzduší, ale negativní dopady na životní prostředí a lidské zdraví by nebyly významné. Dopady případného požáru automobilu budou minimalizovány použitím hasebních prostředků a zamezením šíření požáru na další vozidla.

Pro případ havárií a nestandardních stavů bude vypracován havarijní plán, jehož dodržení zajistí minimalizaci následků na zdraví i škod na životním prostředí a majetku. Při dodržení běžných bezpečnostních opatření stanovených provozním řádem bude pravděpodobnost havárie a jejích následných negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel zanedbatelná.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

D.IV.1. Opatření pro fázi přípravy záměru:

- Navrhnout technicko-organizační opatření minimalizující negativní vlivy stavby na životní prostředí.
- Vypracovat systém nakládání s odpady zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění.
- Konkretizovat bilanci výkopových zemin, včetně způsobu zajištění jejich případného odvozu či dovozu.
- Vypracovat plán havarijních opatření pro případ úniku látek nebezpečných vodám.

D.IV.2. Opatření fázi realizace záměru:

- Odstranit černou skládku stavebního rumu. V předstihu konkretizovat odběratele odpadů a dopravní trasy. V případě potřeby zajistit třídění odpadů.
- Dodržovat technologickou kázeň. Organizaci výstavby řešit tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi.
- Důsledným čištěním nákladních vozidel před výjezdem ze staveniště minimalizovat znečištění vozovek a následnou prašnost. V případě znečištění zajistit včasný úklid.
- Vypínat po dobu, kdy nejsou v provozu (údržba, odstávky, přestávky, atd.), motory nákladních vozidel a stavebních mechanismů.
- Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů, minimalizovat případné úkapy olejů a pohonných hmot.
- Pokud by došlo k havarijnímu úniku ropných látek ze stavebních mechanismů nebo automobilů, neprodleně odtěžit kontaminovanou zeminu a zajistit její odpovídající odstranění.
- Třídít stavební odpady a zajistit jejich odpovídající odstranění s upřednostněním recyklace.
- Na staveništi neskladovat látky škodlivé vodám (např. pohonné hmoty pro stavební stroje).
- Omezit prašnost zkrápěním těžných a deponovaných zemin a stavebních ploch.

D.IV.3. Opatření pro fázi provozu záměru:

- Zpracovat provozní řád parkoviště.
- Zpracovat plán havarijních opatření pro případ úniku ropných látek a plán havarijních opatření pro případ požáru.
- Zajistit dostatek hasebních prostředků pro případ požáru.
- Zajistit sorbent a čisticí tkaninu pro případ úniku ropných látek.
- Zajistit dostatek nádob na odpad, včetně samostatných nádob na odpadní plasty a sklo.
- Zajistit odpovídající odstraňování odpadů s upřednostněním recyklace.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Pro hodnocení vlivů stavby na životní prostředí byly použity standardní metody hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Identifikace možných vlivů stavby na životní prostředí byla provedena metodou matic na základě vlastních zkušeností a konzultací s odborníky v jednotlivých oblastech (doprava, hluk, ochrana ovzduší, atd.). Údaje o posuzované stavbě byly převzaty od projektanta.

Stávající stav životního prostředí byl hodnocen na základě místního šetření. Informace o zájmovém území byly získány z relevantních mapových a literárních podkladů, které byly doplněny o informace orgánů státní správy a samosprávy (Magistrát hl. m. Prahy - odbor životního prostředí, Magistrát hl. m. Prahy - sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy a další).

Informace o dopravní situaci v oblasti budoucího dočasného parkoviště Štěpařská byly získány z průzkumů Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Emisní, imisní a hluková situace byla posuzována pomocí matematického modelování.

Postup a vazby při zpracování dokumentace jsou stručně charakterizovány v následujícím seznamu:

- I. Analýza vstupů, archivní rešerše, optimalizace metodiky
- II. Screening, průzkumy, rozbory, terénní rekognoskace, analýzy, konzultace
- III. Komplexní stanovení impaktů, priorit, stanovení rizik
- IV. Vyhodnocení, zpracování dokumentace.

Kvantitativní hodnocení bylo použito u posuzování vlivu hluku (hluková studie), u výpočtů emisí a imisního zatížení (studie znečištění ovzduší). U ostatních vlivů byly použity kvalitativní metody založené na znalostech a zkušenostech zpracovatelů dokumentace a na analogiích s podobnými stavbami.

Informační zdroje jsou uvedeny v seznamu literatury.

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

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

- Vzhledem k dočasnému charakteru stavby nebyly některé informace zjišťovány
- Projektová příprava stavby je ve fázi dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DÚR), a proto nebyly některé detailní informace o stavbě v době zpracování dokumentace k dispozici.
- Podklady pro řešení odpadového hospodářství nebyly podrobně kvantifikovány a množství produkovaného odpadu nebylo možno přesně určit. Tam, kde to bylo možné, byla skladba odpadu kvalifikovaně odhadnuta.
- Není znám dodavatel stavby a podrobný plán organizace výstavby, a proto není možné přesně kvantifikovat vlivy výstavby na okolní prostředí. Detailní vyhodnocení vlivů výstavby bude možné až po upřesnění materiálových toků, plánu organizace výstavby a strojového vybavení.
- Neurčitosti plynou ze současných koeficientů pro výpočet intenzit budoucí dopravy na komunikační síti. Použité intenzity dopravy na posuzovaných komunikacích jsou odborným odhadem.
- Technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry jsou odhadovány na základě současných znalostí a trendů obměny vozového parku v České republice.

Vzhledem k rozsahu a typu záměru je však možno konstatovat, že při zpracování této dokumentace se nevyskytly žádné zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly negativně ovlivnit rozsah a obsah posouzení realizovaného v rámci dokumentace nebo které by znemožňovaly jeho provedení.

Celkově lze projektovou dokumentaci záměru stavby dočasného parkoviště Štěpařská a dostupné podklady (viz přehled literatury) použité ke zpracování dokumentace hodnotit jako dostačující.

ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr stavby je vázán k předmětné lokalitě a byl při přípravě řešen a předložen k posouzení jen v jedné variantně. Předkládaný záměr je proto porovnáván pouze s nulovým stavem, tedy se stavem, jaký by nastal v území, pokud by záměr nebyl realizován. Popis a vyhodnocení stávajícího stavu a jediné předkládané varianty je předmětem této dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Realizace záměru (aktivní varianta)

Aktivní variantou je chápána výstavba a provoz dočasného parkoviště Štěpařská tak, jak je navržena investorem záměru. Tato varianta vychází ze zhodnocení potřeb investora, z ekonomické rozvahy záměru a z posouzení území z hlediska jeho vhodnosti pro uvažovanou výstavbu parkoviště.

Nulový stav (nulová varianta)

Nulová varianta předpokládá, že se záměr nebude realizovat. V takovém případě by bylo zájmové území ponecháno ve stávajícím stavu a do doby realizace jiného záměru by nebylo využíváno. Při nulové variantě by nedošlo k lokálnímu nárůstu emisí znečišťujících látek a hluku z dopravy související s provozem parkoviště. Na druhou stranu by se při nulové variantě neprojevil ani výše zmiňované pozitivní vlivy parkoviště.

Ze zhodnocení aktivní varianty a jejího porovnání s nulovou variantou vyplývá, že realizací aktivní varianty nebude docházet k významnému negativnímu vlivu záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Realizace záměru (aktivní varianty) je možná.

ČÁST F - ZÁVĚR

Na základě zhodnocení záměru vybudovat v zájmovém území dočasné parkoviště je možno konstatovat, že realizací aktivní varianty nebude docházet k významnému negativnímu vlivu záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Po zhodnocení všech parametrů stavby (včetně její dočasnosti) a jejich možných pozitivních i negativních vlivů na životní prostředí zpracovatel oznámení záměru konstatuje, že stavba je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel realizovatelná.

ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem záměru je výstavba dočasného parkoviště Štěpařská, které bude sloužit obyvatelům přílehlého sídliště Barrandov pro dlouhodobé parkování osobních automobilů se zajištěnou nepřetržitou ostrahou zaparkovaných vozidel.

Území pro výstavbu dočasného parkoviště Štěpařská je situováno v Praze 5, do dosud nezastavěné plochy na sídlišti Barrandov, která leží mezi ulicemi K Barrandovu, Štěpařská, Högerova a Kurandové (viz příloha č. 2). Celková plocha pozemků vyčleněných pro stavbu parkoviště je přibližně 1,06 ha. Pozemek není v současné době využíván.

Parkoviště je projektováno jako dočasná stavba na dobu přibližně 5 let, to znamená do konce roku 2007. Poté bude parkoviště zrušeno a na dotčených pozemcích bude v souladu s územním plánem hl. m. Prahy realizována plánovaná výstavba.

Parkoviště bude mít 367 parkovacích stání (z toho 19 pro invalidy) a bude tvořeno parkovacími plochami s povrchem z drobného těženého kameniva a komunikacemi parkoviště s nestmeleným povrchem ze šterku se zavibrovaným recyklátem. Parkoviště bude vybaveno oplocením, osvětlením a mobilní buňkou CITÉ s chemickým WC pro obsluhu parkoviště.

Navržené technické i stavební a technologické řešení je v souladu s požadavky na obdobná zařízení a stavby. Navržená stavba je odpovídajícím způsobem začleněna do stávající lokality s ohledem na okolní objekty. Technické a technologické řešení jednotlivých stavebních a funkčních prvků je účelné.

Stavbou ani provozem předmětného záměru v zájmovém území se nepředpokládá významné negativní ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Vlivy záměru se mohou projevit v oblasti vlivů na obyvatelstvo, vlivů na ovzduší, vlivů na hlukovou situaci a vlivů na estetickou kvalitu území.

Vliv stavby a provozu dočasného parkoviště Štěpařská na zdraví obyvatelstva byl vyhodnocen jako zanedbatelný. Hodnocení vychází nejen ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí zájmového území se prakticky nezmění, ale i z výsledků provedených specializovaných studií. V důsledku provozu parkoviště dojde pouze k velmi omezenému nárůstu hluku a imisní zátěže na parkovišti a v jeho nejbližším okolí.

Z hlediska vlivů záměru na kvalitu ovzduší je možno konstatovat, že:

- Z hlediska imisního zatížení lokality průměrnými ročními koncentracemi oxidu dusičitého (NO_2) dojde mezi hodnocenými lety k výraznému kvalitativnímu posunu směrem ke zlepšení situace. I přes realizaci záměru dojde ke snížení koncentrací oxidu dusičitého cca o 50 %. Ani v současnosti v lokalitě není překračován dlouhodobý imisní limit.
- V blízkém okolí místa výstavby byly vypočteny hodnoty maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého mírně nad úroveň imisního limitu pro rok 2003, který je $270 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jako kritická je zátěž hodnocena až při 18 případech překročení v roce. Tato úroveň překročení není v okolí lokality parkoviště dosahována. Samotný příspěvek dopravy vyvolaný parkovištěm je zanedbatelný.
- I přes nárůst zatížení území automobilovou dopravou je k cílovému roku 2007 předpokládáno výrazné zlepšení imisního zatížení oxidem dusičitým a očekávané nejvyšší průměrné hodinové koncentrace by se měly pohybovat na úrovni cca 75 % imisního limitu platného až v roce 2010.
- Podobná situace jako pro oxid dusičitý platí pro benzen. Zde by mělo dojít ke zlepšení průměrných ročních koncentrací mezi lety 2003 a 2007 cca o 50 %. Současný i budoucí imisní limit bude s rezervou splněn.
- Stejně jako v případě krátkodobých imisních koncentrací pro oxidy dusíku dojde k výraznému zlepšení imisního zatížení i pro benzen.
- Z hlediska koncentrací oxidu uhelnatého (CO) se nepředpokládá zhoršení současné situace, která je hluboko pod platným imisním limitem.

Již v současné době může v denní i noční době docházet u několika obytných domů v zájmové lokalitě k překračování nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A (55 dB pro denní dobu a 45 dB pro noční dobu), zejména ve vyšších hladinách nad úroveň terénu. Na hlukové zátěži obytné zástavby v zájmovém území se nejvýrazněji podílí hluk z automobilového provozu na komunikaci K Barrandovu a Štěpařská.

Hluk z dopravy spojené s provozem parkoviště nepřekračuje v žádném z výpočtových bodů u blízké obytné zástavby nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku. Hlukové limity budou splněny i ve špičkové hodině běžného pracovního dne a v noci.

V referenčních výpočtových bodech u blízké obytné zástavby, ve kterých je již v současné době překračována nejvýše přípustná hladina akustického tlaku, nedojde k jejímu dalšímu smyslově rozpoznatelnému navýšení.

V noční době se provoz parkoviště na celkové hlukové zátěži v zájmovém území prakticky neprojeví.

Výstavbou dočasného parkoviště Štěpařská nedojde k zásadní změně estetické hodnoty zájmového území. Neudržovaná nezastavěná plocha porostlá převážně ruderální zelení bude na dočasnou dobu nahrazena plochou parkoviště, které bude vybudováno v úrovni terénu a jeho plocha bude tvořena zhutněným kamenivem.

Záměr neovlivní významné krajinné prvky, zvláště chráněná území ani kulturní dominanty krajiny. Záměr neovlivní ani původní přírodní biotopy, které byly zcela likvidovány v důsledku dřívějšího využití území.

Zájmové území je od vzdálenějšího okolí odděleno stávající zástavbou, a proto nedojde k ovlivnění dálkových pohledů. Při pohledu z okolních obytných budov může parkoviště z estetického hlediska působit na citlivé osoby rušivě.

Na základě zhodnocení záměru je možno konstatovat, že jeho realizací nedojde k žádnému významnému negativnímu vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel. Po zhodnocení všech parametrů záměru (včetně jeho dočasnosti) a jeho možných pozitivních i negativních vlivů na životní prostředí byla aktivní varianta zhodnocena jako realizovatelná.

ČÁST H - PŘÍLOHY

- Příloha č. 1 Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací.
- Příloha č. 2 Situace zájmového území
- Příloha č. 3 Stavebně technické řešení záměru
- Příloha č. 4 Rozptylová studie
- Příloha č. 5 Hluková studie
- Příloha č. 6 Intenzity automobilové dopravy (ÚDI)
- Příloha č. 7 Územní plán hl. m. Prahy
- Příloha č. 8 Fotodokumentace
- Příloha č. 9 Doklady odborné způsobilosti
- Příloha č. 10 Stanovisko Sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy ke zřízení parkoviště
- Příloha č. 11 Zakreslení parkoviště do ÚPN hl. m. Prahy
- Příloha č. 12 Studie vegetačních úprav
- Příloha č. 13 Způsob vypořádání připomínek

3. SEZNAM ZPRACOVATELŮ DOKUMENTACE

Tato dokumentace záměru stavby byla zpracována v souladu s § 8 zákona ČNR č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění. Dokumentace byla zpracována kolektivem autorů pod vedením Ing. Bohumila Sulka, CSc., který je autorizovanou osobou oprávněnou zpracovávat dokumentace a posudky podle téhož zákona.

Zhotovitel: DHV CR, spol. s r. o.
Táboritská 23
130 87 Praha 3
telefon: 267092359, 267092350
fax: 267092350
e-mail: dhv@dhv.cz

Odpovědný řešitel: Ing. Bohumil Sulek, CSc.
Autorizovaná osoba ve smyslu § 19 odstavec 1 zákona ČNR č. 100/2001 Sb. ze dne 20. února 2001, platném znění. Osvědčení o odborné způsobilosti č. 11038/1710/OHRV/93 vydané MŽP dne 13.6.1995

Řešitelé: Ing. Ludvík Czital (DHV CR, Praha)
Ing. Michal Diviš (DHV CR, Praha)
Ing. Dagmar Doskočilová (DHV CR, Praha)
autorizovaná osoba, č.j.: 801/133/OPVŽP/99
Ing. Lenka Kocmanová (DHV CR, Praha)
ATEM Ateliér ekologických modelů
U Michelského lesa 366
140 02 Praha 4

Rozdělovník: 1 – 12 Magistrát hl. m. Prahy
13 SIPPS, s.r.o.
14 – 15 DHV CR, spol. s r.o.

Datum zpracování: 3. března 2003

Podpis zpracovatele dokumentace:
Ing. Bohumil Sulek, CSc.

4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

Základní podklady

Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, Dočasné parkoviště Štěpařská, Praha 5 – Barrandov, SIPPS s.r.o., 07/2002.

Územní plán hl. m. Prahy

Územní systém ekologické stability hl. m. Prahy (mapová část)

Obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy.

Ortofotomapa zájmového území a další mapové podklady.

Posouzení možnosti vsakování srážkových vod, K+K průzkum s.r.o., 01/2003

Průzkum zájmového území realizovaný zpracovatelem posudku.

Internetové stránky hl. m. Prahy, ČHMÚ, OHS atd.

Právní předpisy týkající se životního prostředí a ochrany zdraví obyvatel, normy a metodické pokyny MŽP.

Další podklady

Bajer T. a kol.: Metodika k vyhodnocování vlivů liniových staveb (pozemních komunikací) na životní prostředí. EIA 1/2000, příloha. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 2000.

Bajer T., Komárková J.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na půdu a horninové prostředí 1. díl. EIA č.2/99. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1999.

Bajer T., Komárková J.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na půdu a horninové prostředí 2. díl. EIA č.3/99. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1999.

Bajer T., Kotulán J.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na obyvatelstvo. EIA č. 2/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.

Bajer T., Liberko M.: Metodika zpracování a kvantitativní významová hlediska pro posuzování hluku v dokumentacích EIA. EIA č.4/99. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1999.

Bajer T., Martinovský V.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na vody. EIA č.1/99. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1999.

Bláha K., Cikrt M.: Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha, 1996.

Havránek, J. a spol.: Hluk a zdraví. Avicenum, Praha 1990, 280 s Hudec K. (ed.), 1977,

Macháček M.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti záměrů na přírodu a krajinu. EIA č.3/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.

Maňák J., Obršál. Z., Šára M.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti záměrů na ovzduší a klima. EIA č.4/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 1
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU K ZÁMĚRU Z HLEDISKA SOULADU SE SCHVÁLENOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 2
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 - BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B- 03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
SITUACE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 3
DOKUMENTACE	
DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 4
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ROZPTYLOVÁ STUDIE	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 5
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
HLUKOVÁ STUDIE	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 6
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (ÚDI)	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 7
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 8
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
FOTODOKUMENTACE	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 9
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
DOKLADY ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 10
DOKUMENTACE:	
DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
STANOVISKO SEKCE ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY KE ZŘÍZENÍ PARKOVIŠTĚ	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 11
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ZAKRESLENÍ PARKOVIŠTĚ DO ÚPN HL. M. PRAHY	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 12
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
STUDIE VEGETAČNÍCH ÚPRAV	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 13
DOKUMENTACE: DOČASNÉ PARKOVIŠTĚ ŠTĚPAŘSKÁ, PRAHA 5 – BARRANDOV	
Č. úkolu.:	B-03-1A-02
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ZPŮSOB VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK	