



OZNÁMENÍ

**DLE ZÁKONA č. 100/2001 Sb. V PLATNÉM ZNĚNÍ
(DLE PŘÍLOHY č. 3 K ZÁKONU č. 100/2001 Sb.)**

ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II

PRAHA 5 - RADLICE

ŘÍJEN 2002

OBSAH

Strana

1. ÚVOD	4
2. OZNÁMENÍ ZÁMĚRU	5
ČÁST A: ÚDAJE O OZNAMOVATELI	5
ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
B.1. Základní údaje	5
B.2. Údaje o vstupech.....	10
B.3. Údaje o výstupech.....	15
ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	19
C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	19
C.2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	21
ČÁST D - ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	23
D.1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti, složitosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	23
D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	29
D.3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice.....	29
D.4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	29
D.5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytovaly při specifikaci vlivů.....	30
ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	31
ČÁST F - DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	32
F.1. Mapová a jiná dokumentace, týkající se údajů v oznámení.....	32
F.2. Další podstatné informace oznamovatele	32
ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	32
ČÁST H - PŘÍLOHY	34
3. SEZNAM ZPRACOVATELŮ DOKUMENTACE	35
4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ	36

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 Ročenka dopravy Praha 2001 (výběr)
- Příloha č. 5 Intenzity automobilové dopravy (ÚDI)
- Příloha č. 6 Hluková mapa a imisní mapy
- Příloha č. 7 Územní plán hl. m. Prahy
- Příloha č. 8 Fotodokumentace
- Příloha č. 9 Doklady odborné způsobilosti

1. ÚVOD

Předložené oznámení o záměru stavby (oznámení) „Rozšíření záchytného parkoviště P+R Radlická II“ je zpracováno na základě § 6 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 oznámení je zpracováno podle přílohy číslo 3 zákona. Stavba spadá do Kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Procedura posouzení probíhá v působnosti Magistrátu hl. m. Prahy.

Oznámení 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 a terénní šetření v zájmovém území a jeho okolí. Použité materiály jsou citovány a uvedeny v závěru oznámení v souhrnném přehledu.

Výstavba parkoviště proběhne v jedné etapě. Parkoviště bude postaveno v Praze 5 v těsné blízkosti stanice metra Radlická, v nezastavěném území vymezeném komunikacemi Radlická a U Kostela. Účelem stavby dočasného parkoviště je rozšíření stávajícího záchytného parkoviště P+R Radlická I a tím podstatné zvýšení kapacity parkovacích míst zabezpečeného parkoviště typu P+R s těsnou návazností na MHD.

Hodnocená stavba zahrnuje jednu variantu technického a technologického řešení, která vychází ze stávajícího stavu v zájmovém území, to znamená z možnosti rozšířit stávající parkoviště P+R Radlická I a využít přitom existujícího zázemí bez nutnosti jeho zásadního rozšíření. Jiná varianta technického a technologického řešení stavby dočasného záchytného parkoviště P+R Radlická II než varianta projektovaná proto nebyla investorem stavby uvažována.

Příprava a výstavba dočasného záchytného parkoviště P+R Radlická II byla schválena usnesením Rady hlavního města Prahy číslo 0350 ze dne 19.3.2002.

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 zpracovateli oznámení v době jeho zpracování známy.

2. OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

ČÁST A: ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Oznamovatel: Technická správa komunikací hl. m. Prahy
IČ: 63834197
Sídlo: Štefánikova 23, 150 00 Praha 5

Oprávněný zástupce oznamovatele

Stavebně inženýrské projektové a poradenské služby, s.r.o.
Nad obcí I č.25, 140 00 Praha 4
jméno a příjmení: Ing.Olga Volicerová
jednatel společnosti
bydliště: Žitná 1, 110 00 Praha 1
telefon: 244098274

ČÁST B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

Název: Rozšíření parkoviště P+R Radlická II

Kapacita (rozsah) záměru: Rozšíření stávající parkoviště, které má 37 parkovacích stání pro osobní automobily (z toho 2 pro vozidla invalidů) o 126 nových parkovacích stání pro osobní automobily (z toho 7 pro vozidla invalidů) a vnitřní komunikace parkoviště.

Umístění: kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 5
katastrální území: Radlice
parcelní čísla pozemků: 58, 80/2, 80/6, 80/7, 60, 522/3

Zájmové území pro výstavbu dočasného záchytného parkoviště Radlická II je situováno do nezastavěné plochy, která leží mezi komunikacemi Radlická a U Kostela a objektem DP - Metro, v těsné blízkosti stanice metra Radlická. Tato plocha navazuje na stávající záchytné parkoviště P+R Radlická I (viz příloha č. 2).

Projektant: **Ing. Eva Mohelnická - ASTRA projekt**
Projekty dopravních staveb s.r.o.
Krčská 51
140 02 Praha 4

Uživatel: Technická správa komunikací hl. m. Prahy
Štefánikova 23
150 00 Praha 5

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

Předmětem záměru je rozšíření stávajícího záchytného parkoviště P+R Radlická I, které umožňuje parkování 37 osobních automobilů (z toho 2 automobilů invalidů) o další parkovací plochy s parkovacími stáními pro 126 osobních automobilů (z toho 7 pro automobily invalidů) a vnitřní o obslužné komunikace nové části parkoviště.

Záchytná parkoviště typu P+R (Park and Ride = zaparkuj a jeď) plní přestupní vazbu mezi silniční komunikační sítí a kapacitním prostředkem městské hromadné dopravy. Parkoviště P+R tak umožňují kombinovat cestu osobním automobilem do centra města s prostředky Pražské integrované dopravy (PID).

Záchytná parkoviště P+R jsou situována zásadně u stanic kapacitní kolejové dopravy (časová dostupnost kolejové dopravy PID je do 5 minut) s dobrou vazbou na hlavní radiální a okružní komunikace. Jednotný naváděcí systém poskytuje řidičům informaci o reálném počtu volných parkovacích míst ještě před dojezdem na parkoviště.

Záchytná parkoviště P+R realizuje hl. m. Praha mimo jiné s cílem omezit parkování v centru města a snížit intenzitu automobilové dopravy jak v radiálních směrech, tak v samotném centru města.

Parkoviště P+R Radlická II bude tvořeno parkovacími plochami s povrchem z vegetačních dílců a komunikacemi parkoviště s pevným povrchem. Parkoviště bude vybaveno oplocením a osvětlením. Pro příjezd a odjezd z parkoviště bude sloužit stávající dopravní napojení parkoviště P+R Radlická I na Radlickou ulici. Pro obsluhu a ostrahu parkoviště bude rovněž využito stávající technické zázemí parkoviště.

Parkoviště je projektováno jako dočasná stavba do doby realizace smyčky TT Laurová – Radlická, jejíž stavba má být zahájena zhruba v roce 2007, to znamená na dobu 5 let. Poté bude parkoviště zrušeno.

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

Z celoměstského pohledu bude parkoviště působit proti zatěžování centra města automobilovou dopravou a bude mít příznivý vliv na životní prostředí. Z úzce lokálního hlediska bude parkoviště znamenat, vzhledem ke koncentraci vozidel do vymezeného prostoru, určitý příspěvek ke stávající hlukové a imisní zátěži v zájmovém území.

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

Formálním důvodem pro přípravu a výstavbu dočasného záchytného parkoviště P+R Radlická II je usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 0350 ze dne 19.3.2002, které ukládá řediteli TSK hl. m. Prahy zabezpečit přípravu plošného záchytného parkoviště P+R Radlická II a zajistit jeho výstavbu a zprovoznění.

Věcným důvodem pro realizaci parkoviště je především snaha hl. m. Prahy přenést část dopravní zátěže z individuální automobilové dopravy na hromadnou dopravu a zvýšit tak podíl hromadné dopravy na přepravě.

Dalším důvodem pro realizaci parkoviště je uspokojení poptávky po parkování u stanice Radlická. Stávající parkoviště P+R Radlická I je kapacitně nedostačující a po osmé hodině ráno je již většinou zaplněné. Výstavbou dočasného parkoviště P+R Radlická II se kapacita hlídaných parkovacích míst u stanice metra Radlická podstatně zvýší.

Posuzovaný záměr stavby bude, vzhledem ke svému umístění a určení, využíván pro parkování osobních automobilů návštěvníků Prahy. Záměr bude mít význam pro řidiče a cestující přijíždějící do Prahy osobními automobily zejména z bývalých okresů Rokycany, Beroun a Praha západ, ale i pro obyvatele těch okrajových částí Prahy, které nemají uspokojivé napojení městskou hromadnou dopravou na metro.

Parkoviště je situováno do bezprostřední blízkosti stanice metra Radlická, a proto není pro jinou výstavbu z důvodu přílišné blízkosti staveb metra prakticky využitelné. Naproti tomu je poloha parkoviště přímo u metra mimořádně výhodná právě v souvislosti s uvažovaným využitím parkoviště pro účely parkování typu P+R.

Areál parkoviště P+R Radlická II je příznivě dopravně situován. Posuzované parkoviště je napojeno na Radlickou ulici, která je z dopravního a přepravního hlediska poměrně dobře dostupná. Pro příjezd na parkoviště ani pro výjezd z něj nebude nutné budovat nové dopravní napojení.

K rozhodnutí využít předmětnou lokalitu pro realizaci záměru bylo přistoupeno na základě požadavku Rady hl. m. Prahy 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 dočasného parkoviště P+R Radlická II, sledovány jiné varianty umístění záměru v dané lokalitě.

Stručný 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 ovlivňuje způsob stavebně technického řešení stavby i rozsah navržených úprav.

Pro rozšíření stávajícího záchytného parkoviště P+R Radlická I bude použita nezastavěná plocha přibližně obdélníkového tvaru situovaná západně od stávajícího parkoviště, mezi ulicemi Radlická a objekty DP-Metro.

Plocha bude jednoznačně vymezena a ohraničena oplocením. Napojení parkoviště na veřejnou komunikaci bude řešeno z ulice Radlická přes záchytné parkoviště P+R Radlická I pomocí jeho stávající obousměrné napojovací komunikace.

Při vjezdu na parkoviště je umístěna závora a vjezdový terminál, který vydá řidiči parkovací lístek. Po vydání lístku uvolní vjezdové čidlo závoru a umožní vjezd vozidla na parkoviště. Pod ramenem závory je umístěno druhé čidlo, které závoru po průjezdu vozidla opět spustí.

U automatů na výdej jízdenek zaplatí řidič parkovné. Parkoviště opouští v místě automatických vrátek, která budou přemístěna a budou vyústěna na stávající chodník vedoucí ke schodišti do stanice metra. Vrátko se otevírají automaticky po přiložení parkovacího lístku. Stejným způsobem se na parkoviště vchází.

V místě výjezdu je umístěna závora a výjezdový terminál se snímačem čárového kódu na parkovací kartě. Snímač umožní výjezd vozidla a čidlo pod ramenem závory po projetí vozidla závoru opět spustí. V prostoru výjezdních automatů bude umístěna i informační tabule.

Celý prostor parkoviště bude oplocen a osvětlen a bude sledován nepřetržitou ostrahou. Obsluha parkoviště bude využívat buňku stávajícího záchytného parkoviště P+R Radlická I. Aby obsluha přehlédla celou novou plochu parkoviště, je navrženo umístit do jihovýchodního cípu parkoviště zrcadlo.

Osvětlení parkoviště zůstane stávající, respektive je navrženo jeho prodloužení v severní části u přístupové komunikace (sadové stožáry od chodníku podél parkoviště). Dále je navrženo nové osvětlení hlavní plochy klasickými stožáry s napojením na stávající osvětlení podél ulice Radlické.

Stavba bude zahrnovat následující stavební objekty:

- SO 01 Komunikace
- SO 02 Parkovací stání
- SO 03 Oplocení
- SO 04 Prodloužení kabelu napájení automatických vrátek
- SO 05 Přípojka 1 kV
- SO 06 Chránička pro silnoproud
- SO 07 Osvětlení parkoviště
- SO 08 Dopravní značení

SO 01 Komunikace

SO 01 zahrnuje příjezdovou komunikaci od stávajícího oplocení P+R Radlická I, veškeré vnitřní vozovky a ostrůvek mezi parkovacími stáními. Vozovky jsou navrženy v šířce 6,0 m s minimálním poloměrem 6 m. Vozovky budou se zpevněným betonovým povrchem a budou lemovány betonovými obrubníky. Ostrůvek mezi stáními bude mít kryt z litého asfaltu a bude lemován betonovými obrubníky. Celková plocha vozovek nového parkoviště bude cca 1800 m², chodník bude mít plochu 220 m².

SO 02 parkovací stání

Parkovací stání pro osobní automobily jsou navržena o velikosti 2,4 x 5,3 m s povrchem z vegetačních dílců. Stání pro invalidy budou mít rozměr 3,5 x 5,3 m. Celková plocha parkovacích stání bude cca 1800 m². Plocha nebude odkanalizována, předpokládá se vsakování srážkových vod.

SO 03 oplocení

Kolem rozšířeného parkoviště bude vybudováno nové oplocení z ocelových sloupků a drátěného pletiva o výšce 1,6 m doplněné ostnatým drátem do výšky 2,0 m. Celková délka nového oplocení bude 415 m. Sloupky budou od sebe vzdáleny cca 2,8 m a budou mít betonové základy 0,2 x 0,2 x 0,8 m nebo budou připevněny na plošné základy. Vstupní branka pro pěší bude mít šířku 1,25 m a z obou stran bude mít umístěny sloupky ovládání.

SO 04 prodloužení kabelu na napájení automatických vrátek

Z rozvaděče v buňce obsluhy budou původní kabely č. 108 a č. 209 prodlouženy o cca 15 m. Kabely budou uloženy v kabelové rýze 35/60, respektive v kabelové chrániče.

SO 05 přípojka 1 kV

Nové napojení parkoviště na rozvod elektrické energie bude provedeno úložnými kabely ze stávající rozvodné skříně v chodbě strojovny metra do rozvaděče v buňce obsluhy parkoviště (stávající napojení buňky je vrchním vedením).

SO 06 chráničky pro silnoproud

Veškeré silnoproudé kabely, které budou uloženy pod pojezdnými plochami budou uloženy do kabelových chrániček (2x PVC 110).

SO 07 Osvětlení parkoviště

Příjezdová komunikace (včetně stání pro invalidy) bude osvětlena pomocí tří sadových stožárů se svítidly Z 1/70 W. Připojeny budou ze stávající pojistkové skříně u původního parkoviště P+R Radlická I kabelem CYKY 4 x 6. Vlastní plocha parkoviště bude osvětlena třemi stožáry s dvojitými svítidly 180 a svítidly SAPHYR 150 W. Připojení bude provedeno ze stávajícího stožáru veřejného osvětlení v ulici Radlická kabelem CYKY 4 x 16. Rozmístění sloupů osvětlení je zřejmé z přílohy č. 3.

SO 08 Dopravní značení

Po ukončení stavebních prací budou vozovky parkoviště opatřeny dopravním značením a v jihovýchodním cípu areálu parkoviště bude umístěno dopravní zrcadlo.

Navržené technické, technologické i stavební 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 staveniště. Pro tyto účely bude využita plocha vlastního parkoviště a část účelové komunikace k objektu DP – Metro.

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:

Předpokládaný termín zahájení stavby dočasného parkoviště P+R Radlická II je první čtvrtletí roku 2003, předpokládaný termín ukončení výstavby a uvedení parkoviště do plného provozu je druhé pololetí roku 2003. Provoz parkoviště se plánuje do konce roku 2007.

Výčet dotčených územně samosprávných celků

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

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.2. Údaje o vstupech

B.2.1. Půda

Zábor půdy

Stávající záchytné parkoviště P+R Radlická I je situováno na pozemku č. 58 v katastrálním území Radlice. Část stávajícího parkoviště na parcele p.č. 58 bude využita k příjezdu na nové parkoviště. Pro vlastní rozšíření parkoviště P+R Radlická II budou využity plochy parcelních čísel 80/2, 80/6 a 80/7. Při realizaci záměru dojde k dočasnému záboru pozemku parcelních čísel 60 a 522/3.

Pozemky určené pro stavbu parkoviště mají celkovou plochu přibližně 0,5 ha. Stávající způsob využití jednotlivých pozemků určených pro stavbu parkoviště (podle výpisu z katastru nemovitostí) a velikosti ploch těch částí parcel, které budou dotčeny stavbou parkoviště, jsou uvedeny v následující tabulce č. 1. Pozemky dočasně dotčené stavbou jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Číslo parcely	Plocha v m ²	Druh pozemku	Stávající způsob využití	Vlastník
80/2	3572	ostatní plocha	jiná plocha (zeleň)	ČR – Správa veřejné zeleně
80/6	22	jiná plocha (zeleň)	jiná plocha (zeleň)	soukromá osoba
80/7	1232	jiná plocha (zeleň)	jiná plocha (zeleň)	soukromá osoba
Celkem	4826	-	-	-

Tabulka č. 1 Pozemky určené pro stavbu záchytného parkoviště P+R Radlická II

Číslo parcely	Druh pozemku	Stávající způsob využití	Vlastník
60	ostatní plocha	ostatní komunikace	Dopravní podnik hl. m. Prahy
522/3	ostatní plocha	silnice	ČR-TSK hl.m. Prahy

Tabulka č. 2 Pozemky dočasně dotčené stavbou záchytného parkoviště P+R Radlická II

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

Chráněná území podle zvláštních zákonů

Do zájmového území projektované stavby nezasahují žádná chráněná území 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. 138/1973 Sb., o vodách v platném znění. Areál nezasahuje ani do chráněného území ve smyslu zákona č. 44/1998 Sb., o ochraně nerostného bohatství v platném znění (chráněné ložiskové území).

Ochranná pásma

Přípravovaný záměr se nenalézá v oblasti, do které by zasahovala ochranná pásma ve smyslu díkce zákona č. 138/1973 Sb., o vodách v platném znění - tj. ochranná pásma vodních zdrojů nebo 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 parkoviště neleží v inundačním (zátopovém) území.

Zájmové území se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace.

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 Radlická, která je komunikací II. 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 území dotčeném výstavbou parkoviště byly zjištěny následující inženýrské sítě:

- mrtvý slaboproudý kabel ve správě Českého Telecomu
- vodovodní řad ve správě DP-Metro
- kanalizační řad ve správě DP-Metro
- kanalizační řad DN 30
- vedení veřejného osvětlení

Ostatní inženýrské sítě zjištěné v zájmovém území se parkoviště netýkají.

Území dotčené stavbou se nachází v ochranném pásmu metra (OPM) tratě III. B - stanice Radlická. Pro přípravu a realizaci stavby je proto nutné dodržet „Obecné podmínky“ pro stavbu v OPM.

Podklady správců inženýrských sítí v dané lokalitě jsou nepřesné, a proto je bude nutno ve spolupráci se správcem sítí ověřit sondami nebo detektorem jejich skutečnou polohu v daném území včetně hloubek jejich uložení.

Všechny případné zásahy stavby do popsáných ochranných pásem budou řádně vypořádány v rámci územního řízení.

B.2.2. Voda

Odběr vody

Trvalý odběr vody pro období stavby není uvažován. Voda bude po dobu 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 znečištěné vozovky. Odběr vody v průběhu stavby bude nahodilý v závislosti na momentální potřebě.

Objekt parkoviště nebude napojen na rozvod pitné ani užitkové vody. Ve fázi provozu se proto pro obsluhu parkoviště uvažuje pouze s využitím balené pitné vody a pitné vody donášené z bistra, které je situováno na východním okraji parkoviště.

Spotřeba vody

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

Pro fázi provozu dočasného parkoviště P+R Radlická II byla bilance potřeby pitné vody stanovena kvalifikovaným odhadem na maximálně 40 litrů denně.

Projekt nepočítá s napojením parkoviště na veřejný vodovod ani na kanalizaci.

B.2.3. Surovinové a energetické zdroje

Množství surovin pro stavbu byla stanovena na základě projektové dokumentace pro územní řízení. V této fázi přípravy stavby nelze jednoznačně stanovit zdroje surovin a materiálů pro období výstavby. Pro zajištění dodávek surovin a materiálů bude využito služeb komerčních dodavatelů. Předpokládá se dovoz stavebních materiálů řádově v rozsahu 1 100 m³.

Největší objem stavebního materiálu bude představovat hlinitý písek a štěrkovité zeminy, menší objem budou tvořit beton a betonové tvárnice. Přibližná množství hlavních stavebních materiálů jsou uvedena v následující tabulce č. 3.

Druh materiálu	Množství materiálu
drobné těžené kamenivo, písek, štěrkovité zeminy	700 m ³
beton	180 m ³
betonové tvárnice	200 m ³

Tabulka č. 3 Hlavní stavební materiály pro výstavbu dočasného parkoviště Radlická II

Dalšími materiály pro stavbu parkoviště budou materiály pro rozvod elektrické energie (kabely, atd.) a osvětlení (sloupy veřejného osvětlení, sadové stožáry, svítidla), běžné materiály pro výstavbu oplocení (sloupky, pletivo, ostnatý drát, atd.). Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost.

Energie budou v průběhu stavby využívány zejména pro pohon stavebních strojů, nákladních automobilů a případně pro osvětlení stavenišť. Zdrojem energie budou komerčně distribuované pohonné hmoty a elektrorozvodná síť (veřejná síť PRE a.s., případně síť DP Metro). Po uvedení parkoviště do provozu bude využívána pouze elektrická energie.

Zásobování teplem

Dočasné parkoviště P+R Radlická II nebude napojeno na zásobování teplem. Jediným vytápěným objektem parkoviště bude mobilní buňka obsluhy, která je vytápěna elektrickým topným tělesem.

Zásobování elektrickou energií

Pro zásobování parkoviště elektrickou energií bude využito napojení na podzemní kabel 1 kV vedený z rozvodné skříně v chodbě strojovny metra do rozvaděče v buňce obsluhy. Výjimkou budou 3 stožáry osvětlení parkoviště, které budou připojeny kabelem ze stávajícího stožáru veřejného osvětlení v ulici Radlická.

Za běžného provozu bude elektrická energie využívána pouze pro noční osvětlení parkoviště, pro zajištění provozu zařízení parkoviště (automaty na výdej jízdenek, vjezdový terminál se závorami, elektrické ovládání vstupní branky, atd.) a pro zásobování buňky (osvětlení, elektrické vytápění, drobné elektrospotřebiče, atd.).

Rozšířením parkoviště nedojde k žádné změně spotřeby elektrické energie v buňce pro obsluhu ani u zařízení parkoviště. Spotřeba elektrické energie vzroste pouze v důsledku instalace dalších osvětlovacích těles. Nárůst spotřeby elektrické energie dosud nebyl vyčíslen. Instalovaný příkon parkoviště vzroste přibližně o 1,1-1,2 kW.

Zásobování zemním plynem

Stávající situace se nezmění. Parkoviště nebude napojeno na rozvod zemního plynu.

B.2.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Nároky na dopravní infrastrukturu

Z hlediska dopravní infrastruktury a dostupnosti individuální automobilovou dopravou je poloha parkoviště výhodná. Zájmové území je situováno v blízkosti ulice Radlická, významné komunikace, která propojuje městský a silniční okruh a která bude tuto funkci plnit až do doby vybudování radlické radiály.

Dočasné parkoviště P+R Radlická II bude napojeno na veřejnou komunikaci stávajícím vjezdem/výjezdem parkoviště P+R Radlická I, který se napojuje na ulici Radlická přibližně 120 m západně od křižovatky ulice Radlická s ulicí Kutvirtova. Výstavba parkoviště tedy nebude vyžadovat žádnou výstavbu dopravní infrastruktury.

Doprava v zájmovém území bez vlivu parkoviště

Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu jsou uvedeny v následujících tabulkách č. 4 a 5. V tabulce č. 4 je uveden přehled intenzit dopravy v ulici Radlická v roce 2001 v denní době (6–22 hod) průměrného pracovního dne podle průzkumu Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy (viz příloha č. 5).

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v denní době 6 – 22 hod (2001)			
		Osobní	Nákladní + BUS	BUS MHD	Celkem
Radlická	TJ Motorlet– Mezi lány	8 000	600	0	8 600
	Mezi lány - TJ Motorlet	8 950	750	0	9 700

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

V tabulce č. 5 je uvedena prognóza celodenních intenzit dopravy (0–24 hod) v ulici Radlická v roce 2002 zpracovaná divizí dopravy a infrastruktury společnosti DHV CR, spol. s r.o.

Komunikace	Úsek	Intenzita vozidel v době 0-24 hod (rok 2002)		
		Osobní	Nákladní + BUS (vč. BUS MHD)	Celkem
Radlická	TJ Motorlet– Mezi lány	9 055	680	9 735
	Mezi lány - TJ Motorlet	10 130	850	10 980

Tabulka č. 5 Intenzity automobilové dopravy na okolních komunikacích vypočtené pro rok 2002

Intenzity automobilové dopravy spojené s vlastním provozem plánovaného parkoviště P+R Radlická II (včetně původního parkoviště P+R Radlická I) byly stanoveny podle uvažovaného počtu parkovacích stání pro osobní automobily a charakteru užívání těchto stání. Při stanovení počtu automobilů byl uvažován pesimistický (maximální) odhad.

Na základě znalosti provozu na obdobných parkovacích plochách a statistických údajů Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy o provozu na parkovištích P+R v Praze (viz příloha č. 4) byl dopravním expertem stanoven celkový obrat na stávajícím i budoucím parkovišti na nejvýše 250 vozidel denně, tj. 500 pojezdů za 24 hodin. Obdobně byla stanovena intenzita dopravy v ranní špičce, během které může na nové i stávající parkoviště přijet v průběhu špičkové hodiny dohromady až 100 vozidel.

S ohledem na organizaci provozu na parkovištích P+R a způsob jejich užívání je možné předpokládat, že denní intenzita dopravy v rámci provozu parkoviště bude představovat cca 95% celodenní intenzity, tj. cca 475 pojezdů. Pohyb vozidel v noční době (22.00-6.00) se bude pohybovat v jednotkách vozidel za hodinu.

Vyvolaná doprava

Parkoviště bude využíváno zejména řidiči a cestujícími, kteří budou přijíždět do Prahy osobními automobily z bývalých okresů Rokycany, Beroun a Praha západ. Lze důvodně předpokládat, že parkoviště P+R Radlická II bude převážně využíváno řidiči a cestujícími, kteří by pro příjezd do centra Prahy využívali Radlickou ulici i v případě, že by toto parkoviště nepoužili.

Na základě tohoto předpokladu se odhaduje, že z celkového počtu osobních automobilů, které budou odstaveny na parkovišti, bude doprava vyvolaná provozem dočasného parkoviště tvořit nejvýše 30 % cest. Provozem parkoviště proto nedojde k významnému zvýšení celkové intenzity dopravy na stávající komunikační síti.

Nároky na jinou infrastrukturu

V souvislosti s výstavbou dočasného parkoviště P+R Radlická II nevzniknou žádné nároky na jinou infrastrukturu. Parkoviště bude ze stávajících inženýrských sítí v zájmovém území napojeno pouze rozvod elektrické energie. U dodávky elektrické energie je garantována dostatečná kapacita a nevzniknou žádné nároky na budování elektrorozvodné sítě s výjimkou elektrických rozvodů vlastního parkoviště.

B.3. Údaje o výstupech

B.3.1. Ovzduší

Jediným novým trvalým zdrojem znečišťování ovzduší souvisejícím s provozem dočasného parkoviště P+R Radlická II bude vyvolaná automobilová doprava. Škodliviny z vyvolané automobilové dopravy budou vznikat na příjezdové komunikaci a pojezdem po parkovišti. Vytápění buňky ostrahy zůstane stávající a bude zajišťováno elektrickým zdrojem.

Liniové zdroje znečištění ovzduší

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší bude automobilová doprava po komunikacích v zájmovém území a v jeho okolí. Příjezd a odjezd vozidel uživatelů parkoviště bude ulicí Radlická. Přitom se předpokládá, že převážná část vozidel bude přijíždět ze směru od okraje města a bude se vracet zpět stejnou cestou. S ohledem na typ parkoviště je třeba počítat s výraznější ranní a odpolední dopravní špičkou.

Plošné zdroje znečištění ovzduší

Plošným zdrojem znečištění ovzduší bude plocha parkoviště, na které budou pojíždět parkující vozidla. Střední dráha potřebná k zaparkování bude činit přibližně 150 m. Počet vjezdů nebo výjezdů ve špičkové hodině bude, jak již bylo uvedeno, nejvýše 100. Další plošné zdroje jako skládky prašných surovin, trvalé stavební práce a podobně se v rámci provozu parkoviště neuvažují.

Příspěvky znečištění z provozu parkoviště

Protože se na základě zkušeností s obdobnými typy zdrojů znečištění ovzduší nepředpokládá významné negativní ovlivnění imisní situace v zájmovém území, nebyly počítány imisní příspěvky z dopravy vyvolané provozem parkoviště a pojezdy na parkovišti k celkovému stávajícímu znečištění ovzduší v zájmovém území.

Vzhledem k typu zdroje znečištění ovzduší (parkoviště P+R), intenzitám dopravy na přilehlých komunikacích, intenzitám dopravy na parkovišti a stávající imisní situaci v zájmovém území byly příspěvky znečištění ovzduší z běžného provozu parkoviště odhadnuty na základě porovnání s obdobnými zdroji, pro které byly emise do ovzduší a imisní příspěvky z dopravy zjišťovány modelovými výpočty.

Na základě provedeného porovnání lze kvalifikovaně odhadnout, že:

- příspěvky ročních imisních koncentrací NO₂ z vyvolané dopravy a pojezdů na parkovišti nepřekročí první desetiny $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (nepřekročí 1 % imisního limitu)
- příspěvky krátkodobých (půlhodinových a hodinových) koncentrací NO₂ nepřekročí ani za nejméně příznivých podmínek první desítky $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (nepřekročí 10 % krátkodobého imisního limitu pro ochranu zdraví lidí).

B.3.2. Odpadní vody

Areál dočasného parkoviště P+R Radlická II nebude napojen na vodovod ani na kanalizaci. 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.

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 donesené v kanystrech, například při mytí rukou po použití WC nebo při oplachování použitých nádob na pití.

Množství splaškových odpadních vod bude odpovídat spotřebě pitné vody a nepřesáhne 30 litrů denně. Množství splaškových odpadních vod se v souvislosti s rozšířením parkoviště nezmění (nemění se vybavení buňky ani počet osob obsluhy). Rovněž odstraňování splaškových odpadních vod bude zajištěno stávajícím způsobem, to znamená že odpadní voda bude odnášena v kanystrech a vylévána do odpadu v bistro, které leží na východním okraji parkoviště.

Dešťové odpadní vody

Parkoviště nebude napojeno na kanalizaci, a proto budou dešťové vody ze střechy buňky i ze všech ploch parkoviště zasakovány do terénu. Vzhledem k této skutečnosti nebylo stanovováno množství dešťových vod zachycených v posuzovaném areálu.

B.3.3. Odpady

Odpady související s provozem dočasného parkoviště P+R Radlická II lze rozdělit na odpady, které budou vznikat při jeho výstavbě a na odpady, které budou vznikat za běžného provozu parkoviště. Tam kde to bylo možné a účelné, byla druhová skladba odpadů a jejich produkovaná množství kvalifikovaně odhadnuta na základě údajů o produkci odpadů na parkovišti P+R Radlická I a zkušeností projektanta a zpracovatele oznámení.

Odpady vznikající při stavbě

Odpady, které mohou vzniknout během výstavby dočasného parkoviště P+R Radlická II, jsou uvedeny v následující tabulce číslo 6. Největší množství odpadu bude tvořit zemina vytěžená při stavbě. Bilance zemin dosud nebyla provedena. V případě přebytku zemin ze stavby je třeba dát přednost jejich využití před uložením na skládce. Množství ostatních odpadů, které vzniknou při provádění stavebních prací, nebylo možno odpovědně stanovit.

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

Tabulka č. 6 – část I Odpady, které mohou vzniknout během výstavby dočasného parkoviště Radlická II

Název druhu odpadu	Katalogové číslo	Kategorie odpadu
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 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
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. 6 – část II Odpady, které mohou vzniknout během výstavby dočasného parkoviště Radlická II

Odpady, které budou vznikat za provozu parkoviště, jsou přehledně uvedeny v následující tabulce číslo 7.

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 rozpouštědla a směsi rozpouštědel	14 06 03	nebezpečný	5 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	10 kg
Sklo	20 01 02	ostatní	50 kg
Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť (pouze při výměně)	20 01 21	nebezpečný	nestanoveno
Plasty	20 01 39	ostatní	10 kg
Směsný komunální odpad	20 03 01	ostatní	5 000 kg

Tabulka č. 7 Odpady, které budou vznikat za běžného provozu dočasného parkoviště Radlická II

U nebezpečných odpadů a komunálního odpadu bude jejich odvoz a odstranění smluvně zajištěno odbornou firmou, která má příslušný souhlas k provozování zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů. U papíru a lepenky, nevratných skleněných obalů a plastů se vzhledem k malému množství těchto odpadů předpokládá jejich odnesení a uložení do kontejnerů na tříděný odpad.

B.3.4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Rizika provozu dočasného parkoviště P+R Radlická II budou spočívat v možnosti úniku ropných látek z nádrže nebo motoru/převodovky zaparkovaného vozidla a případně také v možném požáru vozidla.

Únik benzínu nebo nafty z nádrže zaparkovaného vozidla, případně oleje z motoru, by mohl způsobit lokální znečištění zeminy. Znečištění podzemních vod se vzhledem k množství paliva v nádrži a oleje v motoru nepředpokládá. Možné úniky motorového oleje, nafty či benzínu jsou minimalizovány konstrukčním řešením parkujících osobních automobilů.

Pravděpodobnost vzniku požáru zaparkovaného automobilu s negativním dopadem na ovzduší a případně zdraví obyvatel bude, stejně jako při parkování na ulici, velmi malá. Dopady případného požáru automobilu budou minimalizovány použitím hasebních prostředků a zamezením šíření požáru na další vozidla.

Vzhledem k technickým parametrům osobních automobilů je možno konstatovat, že riziko výše uvedených havárií bude velmi omezené. Navržená stavba dočasného parkoviště nebude v dané lokalitě představovat významné riziko pro životní prostředí nebo pro zdraví obyvatel.

Vzhledem ke stávajícímu provozu na parkovišti P+R Radlická I lze rovněž konstatovat, že v zájmovém území prakticky nedojde ke zvýšení rizika havárií jako důsledku provozu na dočasném parkovišti P+R Radlická II.

ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1. Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání

V současné době je území uvažované stavby využíváno jako městská zeleň. Území je zatravněno a částečně osázeno keři. Stávající stav zájmového území je dán jeho úpravou, která byla provedena po dokončení výstavby stanice metra Radlická.

Pozemky určené pro realizaci záměru se nalézají v zastavěném území města. Územní plán hl. m. Prahy řadí zájmové území podle funkčního využití ploch do polyfunkčního území smíšeného městského typu (SVM).

Území SVM mají sloužit převážně pro umístění polyfunkčních staveb se stanoveným minimálním podílem bydlení a s využitím parteru pro obchod a služby. Umístění parkoviště P+R do funkčního území SVM je výjimečně přípustné.

C.1.2. Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Pozemky určené pro stavbu dočasného parkoviště P+R Radlická II jsou situovány v intravilánu města do území mezi ulicemi Radlická a U Kostela a již v průběhu výstavby stanice metra Radlická 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 (zatrávněná plocha s několika keři kaliny obecné a jedním exemplářem ořešáku královského) 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.

Vzhledem k situování stavby a účelu, ke kterému jsou pozemky určeny územním plánem, se nepředpokládá regenerace přírodních zdrojů do přírodního nebo přírodě blízkého stavu.

C.1.3 Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž

Územní systémy ekologické stability krajiny

V zájmovém území ani v dosahu přímých vlivů připravovaného dočasného parkoviště P+R Radlická II se nenachází žádný prvek územního systému ekologické stability (ÚSES).

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. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Území přírodních parků

V zájmovém území pro realizaci záměru ani v dosahu jeho přímých vlivů se nenalézá žádný přírodní park.

Významné krajinné prvky

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

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Podle dostupných údajů se na pozemcích dočasného parkoviště P+R Radlická II ani v dosahu jeho přímých vlivů nenachází žádné území historického, kulturního nebo archeologického významu. Zájmové území se nalézá v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace. Pražská památková rezervace nebude záměrem ovlivněna.

Za ulicí U Kostela, ve vzdálenosti cca 100 metrů od zájmového území, se nalézá architektonicky hodnotná kaple Sv. Jana Nepomuckého postavená na původní vesnické návsi v roce 1792. Na prostranství před kaplí je umístěn památník dvaceti dvěma obětem náletu v Radlicích dne 14.2.1945. Kaple ani památník nebudou realizací záměru negativně ovlivněny.

Území hustě zalidněná

Zájmové území je situováno do území bez obytné zástavby. Nejbližší obytná zástavba je od území určeného pro stavbu dočasného parkoviště P+R Radlická II vzdálena cca 100 m. Hustě zalidněná území nebudou záměrem negativně ovlivněna. Záměr by měl působit proti negativním vlivům automobilové dopravy na životní prostředí v hustě zalidněném centru města.

Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

Zájmové území pro realizaci záměru leží těsně u ulice Radlická přibližně 120 metrů západně od křižovatky ulice Radlická s ulicí Kutvirtova. Zájmové území je proto vystaveno zvýšeným imisním koncentracím znečišťujících látek v ovzduší a zejména vyšším hladinám akustického tlaku (hluku). Uvedená situace však nebude mít na realizaci a provoz záměru žádný výrazný negativní vliv.

V území se nepředpokládají žádné staré zátěže.

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

Nepředpokládá se, že by realizací záměru došlo k významnému negativnímu ovlivnění složek životního prostředí v dotčeném území. Potenciální vlivy realizace záměru se předpokládají na kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž a na estetickou kvalitu zájmového území a jeho nejbližšího okolí.

Ovzduší

V posuzovaném území lze při nadmořské výšce 270 m.n.m. očekávat dobré ventilační poměry. Nadmořská výška zajišťuje snížení četnosti inverzních stavů (nejčetnější jsou inverze do výšky cca 30-40 m nad hladinou Vltavy, tj. pod úrovní 250 m.n.m.). V rámci pražského regionu se jedná o místo s dobrými rozptylovými podmínkami. Z hlediska čistoty ovzduší je zájmové území lokálně ovlivněné provozem na ulici Radlická.

Kvalita ovzduší v zájmovém území není dlouhodobě sledována. Nejbližší monitorovací stanice kvality ovzduší jsou Praha 5 - Mlynářka a Praha 5 – Smíchov. Na základě matematického modelování imisních koncentrací hlavních znečišťujících látek v ovzduší lze v této lokalitě očekávat koncentrace škodlivin v ovzduší uvedené v tabulce č. 8 a v grafické formě v příloze číslo 6. Imisní limity pro ochranu zdraví lidí jsou uvedeny v téže tabulce.

Škodlivina	IHk ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		IHr ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Stávající stav	Imisní limit	Stávající stav	Imisní limit
NO ₂	100 - 200	200	12,5 - 15	40
benzen	-	nestanoveno	0,75 – 1,5	5

Tabulka č. 8 Koncentrace hlavních znečišťujících látek v ovzduší v zájmovém území

Pro doplnění modelových výsledků je možno uvést, že imisní situace u benzenu se v Praze monitoruje pouze na třech monitorovacích stanicích. Měření se provádí na stanici Praha 10 – Šrobárova (provádí Hygienická služba), na stanici Praha 4 - Libuš (ČHMÚ) a na stanici Praha 5 – Smíchov (ČHMÚ). V žádné z uvedených lokalit nepřekročila roční průměrná koncentrace imisní limit $5\mu\text{g}/\text{m}^3$. Podle informace ČHMÚ nepřekračují imisní koncentrace benzenu ani na dopravně zatížených stanicích Praha 5 – Smíchov a Praha 10 - Šrobárova úroveň $3\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Hluk

Hluková situace v zájmovém území nebyla měřena. Hodnoty hluku před realizací záměru byly posouzeny na základě „Výpočtové hlukové mapy automobilové dopravy Praha 2000“ zpracované společností EKOLA (zdroj: <http://www.premis.cz>)

Akustická situace v zájmovém území je v současné době ovlivněna především hlukem z dopravy na komunikaci Radlická. Z hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedených v citované hlukové mapě (viz příloha č. 6) je patrné, že v současné době dochází v některých místech u obytné zástavby v okolí ulice Radlická k překračování nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro obytnou zástavbu (55 dB pro denní dobu a 45 dB pro noční dobu).

Krajina

Stavba dočasného parkoviště P+R Radlická II bude realizována v intravilánu města, na plochách, které v současnosti slouží jako městská zeleň. Zájmové území určené pro realizaci záměru je tvořeno zatravněnou plochou s několika keři. Při stavbě parkoviště dojde k částečnému odstranění keřů v okolí účelové komunikace, resp. objektu DP-Metro na parcele číslo 80/4. Odstraněná zeleň by měla být plně nahrazena novou výsadbou.

ČÁST D - ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

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

D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Zdravotní rizika

Vliv stavby a provozu dočasného parkoviště P+R Radlická II na zdraví obyvatelstva byl vyhodnocen jako zanedbatelný. Hodnocení vychází ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí zájmového území se uvedením dočasného parkoviště P+R Radlická II významně nezmění. Kromě toho se v dosahu vlivů parkoviště nenacházejí žádné obytné objekty. V důsledku provozu parkoviště dojde jen k minimálnímu nárůstu hluku a imisní zátěže, a to pouze na parkovišti a v jeho nejbližším okolí.

Sociální a ekonomické důsledky

Záměr nebude mít žádné významné sociální ani ekonomické důsledky.

Ovlivnění faktoru psychické pohody

K mírnému narušení faktoru pohody může dojít jak při výstavbě, tak za běžného provozu. Po dobu výstavby bude částečně omezen provoz stávajícího parkoviště a bude komplikovanější pěší spojení mezi parkovištěm a stanicí metra Radlická. Při výstavbě lze také 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.

Za běžného provozu parkoviště bude nutné, aby pracovníci DP-Metro používali k přístupu k objektům na parcelách číslo 80/3 a 80/4 veřejný chodník podél ulice Radlická. Rušivé ovlivnění pohody v obytných objektech se vzhledem k jejich vzdálenosti od parkoviště nepředpokládá.

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

Vliv na pracovní prostředí

Žádný významný vliv na pracovní prostředí se nepředpokládá.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší v období výstavby

V průběhu zemních prací a vlastní stavební činnosti při stavbě dočasného parkoviště P+R Radlická II dojde k dočasnému zvýšení prašnosti a znečištění ovzduší výfukovými plyny stavebních strojů a nákladních automobilů přepravujících zeminu a stavební materiály.

Množství emisí ani hodnoty prašného spadu v období výstavby dočasného parkoviště P+R Radlická II nebyly kvantifikovány, protože se budou významně měnit v závislosti na průběhu výstavby.

Vlivy na ovzduší po realizaci stavby

Vzhledem k typu zdroje znečištění ovzduší, intenzitám dopravy na přilehlých komunikacích, intenzitám dopravy na parkovišti a stávající imisní situaci v zájmovém území bylo hodnocení vlivů na ovzduší po uvedení parkoviště do provozu provedeno porovnáním s vlivy obdobných zdrojů, pro které byly emise do ovzduší a imisní příspěvky z dopravy zjišťovány modelovými výpočty.

Na základě provedeného porovnání, znalosti stávající imisní zátěže v zájmovém území a kvalifikovaně odhadnutých příspěvků ročních a krátkodobých (půlhodinových a hodinových) imisních koncentrací NO₂ z vyvolané dopravy a pojezdů na parkovišti je možno konstatovat:

- I po uvedení parkoviště P+R Radlická II do provozu bude zcela rozhodujícím zdrojem znečištění ovzduší v této lokalitě doprava na ulici Radlická.
- Provoz parkoviště vyvolá ve svém okolí pouze minimální nárůst emisí z automobilové dopravy.
- Provoz navrhovaného parkoviště přispěje ke znečištění ovzduší výrazněji pouze ve svém nejbližším okolí a v těsné blízkosti příjezdové komunikace (ulice Radlická), přes kterou povede veškerá doprava vyvolaná provozem parkoviště.
- Parkoviště je navrhováno do území, ve kterém nejsou překračovány imisní limity krátkodobých koncentrací ani průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.
- Provoz parkoviště nezpůsobí ve svém okolí překračování imisních limitů krátkodobých koncentrací ani průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.
- V dosahu přímých vlivů parkoviště se nevyskytují žádná místa vyžadující hygienickou ochranu jako je bytová zástavba, školy, nemocnice a podobně. Vzdálenost nejbližších obytných domů v ulici Na Farkáně od ulice Radlická (cca 100 m) je taková, že dopravou na ulici Radlická prakticky nebude docházet k ovlivnění celkové kvality ovzduší v této lokalitě.

Z hlediska znečištění ovzduší emisemi z dopravy jsou rozhodující oxidy dusíku, u kterých je poměr emisí a imisních limitů nejvyšší číslo. Protože budou plněny limity pro NO₂, budou s rezervou plněny i limity pro ostatní znečišťující látky.

D.1.3. Vlivy na vodu

Vliv na charakter odvodnění oblasti

Nepředpokládají se žádné negativní změny charakteru odvodnění oblasti. Parkovací plochy dočasného parkoviště P+R Radlická II budou kryty vegetačními dílci a budou umožňovat vsakování dešťových vod ze všech ploch nového parkoviště do půdy. Odvod dešťových vod ze stávajícího parkoviště P+R Radlická I a ze střechy buňky pro obsluhu parkoviště se nezmění.

Změny hydrologických charakteristik

Hydrogeologické charakteristiky zájmového území pro výstavbu parkoviště jsou zásadním způsobem determinovány podzemními objekty metra. Realizací záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění hydrologických charakteristik v zájmovém území. V rámci stavby parkoviště nebudou realizovány žádné hlubší výkopové práce ani podzemní objekty.

Vliv na jakost vody

Ovlivnění kvality povrchových vod se nepředpokládá, protože parkoviště nebude z technických důvodů napojeno na žádnou kanalizaci, která by ústila do povrchových vod.

Vzhledem k tomu, že parkovací plochy na parkovišti budou umožňovat vsakování dešťových vod, je třeba uvažovat s možným znečištěním těchto vod úkapy ropných látek. Významné negativní ovlivnění kvality podzemních vod v zájmovém území se však nepředpokládá, protože parkoviště bude určeno pouze pro osobní automobily.

V případě úniku paliva nebo mazacích olejů ze zaparkovaných automobilů do půdy, bude tato situace řešena jako havárie a znečištění bude neprodleně odstraněno tak, aby nedošlo ke kontaminaci podzemní vody.

D.1.4. Vlivy na hlukovou situaci a eventuální další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy na hlukovou situaci

Hodnocení vlivu provozu parkoviště na hlukovou situaci bylo zaměřeno především na akustickou situaci u nejbližší obytné zástavby v ulici Na Farkáně, protože příspěvek dopravy vyvolané provozem parkoviště je ve srovnání s intenzitami stávající dopravy na ulici Radlická zanedbatelný (nejvýše 0,72 % z celkového počtu průjezdů Radlickou ulicí v roce 2002) a prakticky neovlivní hlukovou situaci kolem této komunikace.

Pro vyhodnocení hlukové zátěže související s provozem dočasného parkoviště P+R Radlická II bylo vzhledem k velikosti záměru a stávající hlukové situaci v zájmovém území (viz příloha číslo 6) využito analogie s obdobnými záměry pro které byly realizovány modelové výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku (hlukové studie).

Zdroje hluku

Pro posouzení vlivu provozu dočasného parkoviště P+R na akustické charakteristiky okolního prostředí byly uvažovány liniové a plošné zdroje hluku. Hlavním liniovým zdrojem hluku je hluk z dopravy na ulici Radlická (příjezdová a odjezdová komunikace). Jediným uvažovaným plošným zdrojem hluku je hluk z dopravy na navrženém dočasném parkovišti P+R Radlická II.

Údaje o intenzitách dopravy v ulici Radlická, obratu vozidel na parkovišti, vyvolané dopravě a intenzita dopravy špičkové hodiny jsou uvedeny v kapitole B.2.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu. Pro potřeby posouzení zatěžování venkovního prostoru hlukem z dopravy vyvolané provozem parkoviště byl uvažován jak denní tak noční provoz parkoviště.

Hlukové limity

Pro posouzení hlukové imisní situace u nejbližší obytné zástavby v ulici Na Farkáně bylo použito imisních hlukových limitů pro obytnou zónu, pro kterou je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku (hluku) stanovena na 55 dB ve dne a 45 dB v noci.

Hodnocení hlukové zátěže

Po uvedení parkoviště P+R Radlická II do provozu dojde ke změně akustické situace v zájmovém území. Na základě výsledků modelových výpočtů provedených pro obdobné zdroje hluku lze důvodně předpokládat, že na hranici potenciálně ovlivněné obytné zástavby v ulici na Farkáně nedojde ke smyslově rozpoznatelnému nárůstu ekvivalentních hladin akustického tlaku a že k většímu nárůstu hlukové zátěže dojde pouze v těsném okolí navrženého parkoviště.

Na základě zkušeností je rovněž možno předpokládat, že hluk z dopravy spojené s provozem na parkovišti nebude ani u nejbližší obytné zástavby překračovat nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku (hluku) pro denní dobu.

Vzhledem ke vzdálenosti parkoviště od nejbližší obytné zástavby a intenzitě dopravy na parkovišti v noční době lze ovlivnění hlukové situace v noční době považovat za zanedbatelné. Hluk vyvolaný provozem parkoviště nepřekročí povolený imisní limit ani ve špičkové hodině běžného pracovního dne.

S ohledem na stávající stupeň přípravy projektové dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí) nezahrnuje hodnocení hluku v dané lokalitě posouzení akustické situace v období výstavby parkoviště.

Vliv záření

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

Biologické vlivy

V souvislosti s výstavbou dočasného parkoviště P+R Radlická II se (kromě dříve popsanych) neočekávají další biologické vlivy na životní prostředí.

Vliv produkce odpadů

Odpady vzniklé při výstavbě parkoviště budou převážně spadat do skupiny odpadů ostatních. Jejich odstranění bude, stejně jako u odpadů nebezpečných, zajištěno na základě smluvního vztahu subdodavately externí specializovanou firmou která má příslušný souhlas k provozování zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů..

Do doby odvozu budou nebezpečné odpady ze stavby (jejich produkce bude omezená) skladovány na zvlášť na určeném místě. Nebezpečné odpady budou zabezpečené proti neoprávněné manipulaci, odcizení nebo úniku.

Odpady, které budou produkovány za běžného provozu budou odstraňovány stejným způsobem jako odpady ze stávajícího parkoviště P+R Radlická I, to znamená specializovanou firmou za úplat. Po zavedení tříděného sběru odpadů budou vytríděný odpadní papír, nevratné skleněné obaly a nevratné plastové obaly ukládány vzhledem k jejich malému množství 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.

Jiné ekologické vlivy

V místě výstavby dočasného parkoviště P+R Radlická II nejsou na základě dostupných poznatků o způsobu provádění stavby a povaze prostředí očekávány žádné jiné negativní ani pozitivní ekologické vlivy.

Vlivy na půdu

Vlivy na rozsah a způsob užívání půdy

Pozemky v zájmovém území dotčené stavbou parkoviště P+R Radlická II jsou podle výpisu z katastru nemovitostí evidovány jako ostatní plochy (jiné plochy, ostatní komunikace) a v současnosti jsou využívány jako městská zeleň. Realizací záměru dojde k jejich dočasnému zastavení a tím i ke změně způsobu užívání.

Znečištění půdy

V důsledku realizace záměru se nepředpokládá znečištění půdy v zájmovém území. V důsledku provozu na parkovišti by mohlo dojít 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. 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.

Vliv na změnu místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půd

Stavba dočasného parkoviště P+R Radlická II nezpůsobí žádné výrazné změny lokální topografie území ani nedojde vlivem předmětné stavby k významnému ovlivnění stability terénu. Stabilita půdy nebude ohrožena sesuvy ani poddolováním. Stavba parkoviště nebude mít vliv na erozi půdy.

Vlivy na horninové prostředí a nerostné zdroje

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

Vlivy na flóru a faunu a ekosystémy

Vlivy na flóru a faunu

Vzhledem ke stávající situaci v zájmovém území se v důsledku realizace záměru nepředpokládá významné negativní ovlivnění flóry nebo fauny v dotčeném území. Keře odstraněné v důsledku výstavby parkoviště budou plně nahrazeny novou výsadbou.

Vlivy na ekosystémy

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

Vlivy na krajinu

Posuzovaná stavba částečně změní charakter stávajícího území, ale 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 urbanizovaného území s existující komplexní dopravní a technickou infrastrukturou, je možno hodnotit vlivy stavby na krajinu jako přijatelné.

Velkoplošné vlivy v krajině

Stavba parkoviště P+R Radlická II nebude mít velkoplošný negativní vliv na stávající krajinu a její sídelní funkci.

Vliv na estetické kvality území

Výstavbou dočasného parkoviště P+R Radlická II bude část zelených ploch v zájmovém území nahrazena plochou parkoviště. Realizací záměru však nedojde k zásadní změně estetické hodnoty zájmového území, které je od okolí zcela odděleno komunikacemi.

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.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

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

D.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Možné negativní vlivy záměru se projeví pouze v jeho nejbližším okolí. Vzhledem k velikosti záměru, jeho charakteru a vzhledem k tomu, že v území potenciálně ovlivněném realizací záměru se nenacházejí žádné obytné objekty, se nepředpokládá negativní ovlivnění obyvatelstva.

Přímý pozitivní vliv záměru se bude týkat majitelů zaparkovaných automobilů. Pozitivní vlivy stavby by se teoreticky měly projevit také v centru města v důsledku nižšího počtu vozidel parkujících na ulicích a nižších intenzit dopravy. Tyto vlivy však nejsou, vzhledem k malému rozsahu záměru, vyhodnotitelné.

D.3. Údaje o možných vlivech přesahujících státní hranice

Uvažovaný záměr související s realizací dočasného parkoviště P+R Radlická II nebude mít žádné vlivy přesahující státní hranice.

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

Opatření pro fázi přípravy záměru:

- Navrhnout technicko-organizační opatření minimalizující negativní vlivy stavby na životní prostředí.
- Vypracovat pro období stavby systém nakládání s odpady zaměřený na jejich třídění, samostatné shromažďování a následné využití či odstranění.
- Konkretizovat bilanci výkopových zemin a materiálů, včetně způsobu zajištění jejich odvozu či dovozu a přepravních tras.
- Vypracovat plán havarijních opatření pro případ úniku látek nebezpečných vodám.
- V místech, která nejsou využitelná pro parkování navrhnout výsadbu stromů, nejlépe s velkou korunou.

- S ohledem na vlastnické poměry navrhnout v okolí parkoviště podle možností náhradní výsadbu za dřeviny odstraněné v důsledku stavby.

Opatření pro fázi realizace záměru:

- 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 údržby, odstávek a přestávek motory nákladních vozidel a stavebních mechanismů.
- Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů, minimalizovat případné úkapy olejů a pohonných hmot.
- Při úniku ropných látek ze stavebních mechanismů nebo automobilů neprodleně odtěžit kontaminovanou zeminu a zajistit její odpovídající odstranění.
- Třídít stavební odpady a zajistit jejich odpovídající zneškodnění s upřednostněním recyklace.
- Na staveništi neskladovat látky škodlivé vodám (např. pohonné hmoty pro stavební stroje).
- V případě potřeby omezit prašnost zkráplením těžných a deponovaných zemin a stavebních ploch.
- V místech, která nejsou využitelná pro parkování uskutečnit výsadbu stromů.
- S ohledem na vlastnické poměry provést v okolí parkoviště podle možností náhradní výsadbu za dřeviny odstraněné v důsledku stavby.

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.
- Zavést separovaný sběr odpadů.
- Zajistit odpovídající odstraňování odpadů s upřednostněním recyklace.
- Zajistit údržbu zeleně.

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

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

- Projektová příprava stavby je ve fázi dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DÚR), a proto některé detailní informace o stavbě (bilance zemin, apod.) nejsou dosud k dispozici.
- Množství surovin a materiálů pro stavbu byla stanovena na základě projektu pro vydání územního rozhodnutí.
- Podklady pro řešení odpadového hospodářství nebyly podrobně kvantifikovány a množství produkovaného odpadu nebylo možno přesně určit. Skladba odpadu byla kvalifikovaně odhadnuta.
- Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nebyly některé informace zjišťovány (např. nebylo provedeno matematické modelování hluku nebo matematické modelování kvality ovzduší).

Vzhledem k rozsahu a typu záměru je však možno konstatovat, že při zpracování tohoto oznámení se nevyskytly zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly negativně ovlivnit rozsah a obsah posouzení realizovaného v rámci oznámení nebo které by znemožňovaly jeho zpracování. Celkově lze projektovou dokumentaci záměru stavby dočasného parkoviště P+R Radlická II a dostupné podklady (viz přehled literatury) použité ke zpracování oznámení hodnotit jako dostačující.

ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Posuzovaný záměr stavby (rozšíření stávajícího parkoviště P+R Radlická I situovaného u stanice metra Radlická) je jednoznačně vázán k výše uvedenému zájmovému území a při přípravě byl řešen jen v jedné variantně. Pro účely porovnání variant jsou proto uvažovány pouze varianta aktivní (realizace záměru) a varianta nulová (zachování stávajícího stavu).

Aktivní varianta

Aktivní variantou je chápána výstavba a provoz dočasného záchytného parkoviště P+R Radlická II tak, jak je navrženo investorem záměru. Tato varianta vychází z usnesení Rady hl. m. Prahy, ze zhodnocení potřeb a požadavků investora a z posouzení území z hlediska jeho vhodnosti pro uvažovanou výstavbu parkoviště. Aktivní varianta je popsána a zhodnocena v tomto oznámení.

Nulová varianta

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

Na druhou stranu by při nulové variantě nebylo splněno usnesení Rady hlavního města Prahy a neprojevil by se pozitivní vlivy parkoviště typu P+R, které spočívají především v poskytnutí možnosti kombinovat cestu osobním automobilem do centra města s prostředky

Pražské integrované dopravy a v omezení parkování a snížení intenzity automobilové dopravy v centru města.

Na základě zhodnocení aktivní varianty a jejího porovnání s nulovou variantou 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 a jejich možných pozitivních i negativních vlivů na životní prostředí byla aktivní varianta zhodnocena jako realizovatelná.

ČÁST F - DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

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

Mapová dokumentace, projektová dokumentace (dokumentace pro ÚR) a veškeré další materiály, které byly podkladem pro zpracování oznámení, jsou uvedeny v přílohové části oznámení.

F.2. Další podstatné informace oznamovatele

Veškeré podstatné informace oznamovatele o předmětném záměru, které byly známy v době zpracování oznámení, jsou v předkládaném oznámení uvedeny.

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

ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem záměru je rozšíření stávajícího záchytného parkoviště P+R Radlická I, které umožňuje parkování 37 osobních automobilů (z toho 2 automobilů invalidů) o další parkovací plochy s parkovacími stáními pro 126 osobních automobilů (z toho 7 pro automobily invalidů) a vnitřní o obslužné komunikace nové části parkoviště.

Záchytná parkoviště P+R realizuje hl. m. Praha a cílem záměru je omezit parkování osobních automobilů v centru města a snížit intenzitu automobilové dopravy jak v radiálních směrech, tak v samotném centru města.

Zájmové území pro výstavbu dočasného záchytného parkoviště Radlická II je situováno do nezastavěné plochy, která leží mezi komunikacemi Radlická a U Kostela, v těsné blízkosti stanice metra Radlická.

Plocha parkoviště bude přibližně obdélníkového tvaru a bude situována západně od stávajícího parkoviště, mezi ulicí Radlická a objekty DP-Metro (viz příloha č. 2). Plocha bude jednoznačně vymezena a ohraničena oplocením.

Parkoviště P+R Radlická II bude tvořeno parkovacími plochami s povrchem z vegetačních dílců a komunikacemi parkoviště s pevným povrchem. Parkoviště bude vybaveno oplocením a osvětlením. Pro příjezd a odjezd z parkoviště bude sloužit stávající dopravní napojení parkoviště P+R Radlická I na Radlickou ulici. Pro obsluhu a ostrahu parkoviště bude rovněž využito stávající technické zázemí parkoviště.

Navržené technické i stavební a technologické řešení parkoviště 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. Vliv stavby a provozu dočasného parkoviště P+R Radlická II na zdraví obyvatelstva byl vyhodnocen jako zanedbatelný.

Hodnocení vychází ze skutečnosti, že celková intenzita dopravy v okolí zájmového území se uvedením dočasného parkoviště P+R Radlická II významně nezmění. Kromě toho se v dosahu vlivů parkoviště nenacházejí žádné obytné objekty. V důsledku provozu parkoviště dojde jen k minimálnímu nárůstu hluku a imisní zátěže, a to pouze na parkovišti a v jeho nejbližším okolí.

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

- Provoz navrhovaného parkoviště přispěje ke znečištění ovzduší výrazněji pouze ve svém nejbližším okolí a v těsné blízkosti příjezdové komunikace (ulice Radlická).
- Parkoviště je navrhováno do území, ve kterém nejsou překračovány imisní limity krátkodobých koncentrací ani průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.
- Provoz parkoviště nezpůsobí ve svém okolí překračování imisních limitů krátkodobých koncentrací ani průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší.
- Z hlediska znečištění ovzduší emisemi z dopravy jsou rozhodující oxidy dusíku, u kterých je poměr emisí a imisních limitů nejvyšší číslo. Protože budou plněny limity pro NO₂, budou s rezervou plněny i limity pro ostatní znečišťující látky.

Na základě výsledků modelových výpočtů provedených pro obdobné zdroje hluku lze důvodně předpokládat, že na hranici potenciálně ovlivněné obytné zástavby v ulici na Farkáně nedojde ke smyslově rozpoznatelnému nárůstu ekvivalentních hladin akustického tlaku a že k většímu nárůstu hlukové zátěže dojde pouze v těsném okolí navrženého parkoviště.

Na základě zkušeností je rovněž možno předpokládat, že hluk z dopravy spojené s provozem na parkovišti nebude ani u nejbližší obytné zástavby překračovat nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku (hluku) pro denní dobu.

Vzhledem ke vzdálenosti parkoviště od nejbližší obytné zástavby a intenzitě dopravy na parkovišti v noční době lze ovlivnění hlukové situace v noční době považovat za zanedbatelné.

Záměr neovlivní významné krajinné prvky, zvláště chráněná území ani kulturní dominanty krajiny. Záměr neovlivní ani původní přírodní biotopy, které byly zcela změněny v důsledku dřívější výstavby stanice metra Radlická a souvisejících staveb.

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 Ročenka dopravy Praha 2001 (výběr)
- Příloha č. 5 Intenzity automobilové dopravy (ÚDI)
- Příloha č. 6 Hluková mapa a imisní mapy
- Příloha č. 7 Územní plán hl. m. Prahy
- Příloha č. 8 Fotodokumentace
- Příloha č. 9 Doklady odborné způsobilosti

3. SEZNAM ZPRACOVATELŮ DOKUMENTACE

Tato oznámení záměru stavby bylo zpracováno v souladu s § 6 zákona ČNR č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, 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. Jan Kašík (DHV CR, Praha)
Ing. Michal Diviš (DHV CR, Praha)
Ing. Dagmar Doskočilová (DHV CR, Brno)
autorizovaná osoba, č.j.: 801/133/OPVŽP/99
Ing. Lenka Kocmanová (DHV CR, Praha)
Mgr. Petr Strakoš (DHV CR, Ostrava)

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

Datum zpracování: 22. října 2002

Podpis zpracovatele dokumentace:
Ing. Bohumil Sulek, CSc

4. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

Základní podklady

Dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, Rozšíření parkoviště P+R Radlická II, Praha 5, Astra Projekt s.r.o., 06/2002.

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.

Průzkum zájmového území realizovaný zpracovatelem oznámení.

Ročenka dopravy Praha 2001, Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy, Praha 2001

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

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

www.praha-noviny/edit/soubory/PR+R.doc

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. a 2. díl. EIA č.2/99. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1999; 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
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
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
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B- 02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
SITUACE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	



<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 3
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 4
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2001 (VÝBĚR)	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 5
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (ÚDI)	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 6
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
HLUKOVÁ MAPA A IMISNÍ MAPY	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 7
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
ÚZEMNÍ PLÁN HL. M. PRAHY	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 8
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
FOTODOKUMENTACE	

<i>DHV CR, spol. s r.o.</i>	Příloha č. 9
OZNÁMENÍ: ROZŠÍŘENÍ PARKOVIŠTĚ P+R RADLICKÁ II	
Č. úkolu:	B-02-1A-22
Odpovědný řešitel:	Ing. Bohumil Sulek, CSc.
DOKLADY ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	