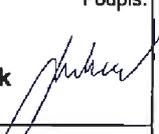


Revize:	Název změny	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor: Statutární město Plzeň Náměstí Republiky 1 301 16 Plzeň	Objednatel: Statutární město Plzeň Náměstí Republiky 1 301 16 Plzeň	Inženýrská činnost: Správa veřejného statku města Plzně Klatovská 12 301 26 Plzeň
---	---	---

	METROPROJEKT Praha a.s. I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2 Generální ředitel: Ing. Jiří Pokorný sekretariát tel.: +420 296 154 105 fax: +420 296 325 153 www.metroprojekt.cz e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz	Souprava č.:
		2

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Vladimír Pekárek		Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň - Borská pole dokumentace pro územní řízení
Stupeň:	DUR	

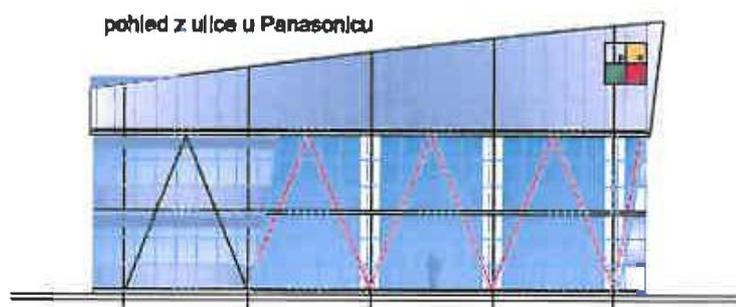
Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
S 80	Oznámení záměru s náležitostmi přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.studie	F.6
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Miroslav Novák		

Odpovědný projektant: Ing. Jan Král - K+K environmentální průzkum s.r.o.	Podpis: 	Název přílohy:	Změno:
Vypracoval: Ing. Jan Král - K+K environmentální průzkum s.r.o.	Podpis: 		-
Skart. znak:	V20/2030	Datum:	12/2009
Počet formátů:	87xA4	Měřítko:	-
Identifikační číslo dokumentu:		09	5234
		001	06
		06	00
			000



Oznámení záměru s náležitostmi přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.

Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská pole



Oznamovatel: METROPROJEKT Praha a.s
I.P.Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2

Zpracovatel: Ing. Jan Král.
Bc. Jana Zubínová
K+K environmentální průzkum s.r.o.
Vyšehradská 320/49
128 00 PRAHA 2

Praha, prosinec 2009

© K+K environmentální průzkum



OBSAH:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	4
A.I. OBCHODNÍ FIRMA	4
A.II. IČO	4
A.III. SÍDLO	4
A.IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE	4
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	4
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	4
<i>B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1</i>	<i>4</i>
<i>B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru.....</i>	<i>4</i>
<i>B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....</i>	<i>7</i>
<i>B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....</i>	<i>7</i>
B.I.4.a. Charakter záměru	7
B.I.4.b. Možnost kumulace s jinými záměry	9
<i>B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí</i>	<i>10</i>
B.I.5.a. Zdůvodnění potřeby záměru a umístění	10
B.I.5.b. Přehled zvažovaných variant.....	11
<i>B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru</i>	<i>12</i>
<i>B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....</i>	<i>27</i>
<i>B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....</i>	<i>28</i>
<i>B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....</i>	<i>28</i>
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH.....	29
B.II.1. Půda.....	29
B.II.2. Voda.....	29
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	32
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	36
B.II.5. Ochranná pásma	40
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	41
B.III.1. Ovzduší.....	41
B.III.2. Odpadní vody.....	42
B.III.2.a. Srážkové vody.....	42
B.III.2.b. Splaškové vody	42
B.III.2.c. Technologické odpadní vody	43
B.III.3. Odpady	43
B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace.....	47
B.III.4.a. Hluk	47
B.III.4.b. Vibrace a záření	48

B.III.5 Doplnující údaje	49
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	51
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	51
C.I.1. Ekosystémy	51
C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	51
C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP).....	52
C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ).....	52
C.I.5. Území přírodních parků (PřP).....	53
C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO)	53
C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	53
C.I.8. Území hustě zalidněná	53
C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	54
C.I.10. Staré ekologické zátěže	54
C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území.....	54
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....	55
C.II.1. Klíma a Ovzduší.....	55
C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	56
C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie	58
C.II.4. Půda	59
C.II.5. Krajina.....	60
C.II.6. Fauna a flóra.....	60
C.II.7. Obyvatelstvo.....	62
C.II.8. Hmotný majetek.....	62
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	63
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI.....	63
D.I.1. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	63
D.I.2. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na klíma a ovzduší.....	64
D.I.3. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky	64
D.I.4. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na povrchové a podzemní vody	65
D.I.5. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na půdu	65
D.I.6. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	66
D.I.7. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na faunu, flóru a ekosystémy	66
D.I.8. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na krajinu.....	66
D.I.9. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na dopravní situaci a místní komunikační síť.....	66
D.I.10. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na chráněné přírodní objekty a území	67
D.I.11. Charakteristika a odhad velikosti vlivů navazujících souvisejících staveb a činností	67
D.I.12. Přehled významnosti jednotlivých vlivů	67

D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI.....	68
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE.....	70
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.....	70
D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ.....	73
D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	73
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	75
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	76
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	79
H. PŘÍLOHY VÁZANÉ	
Mapová dokumentace	
Mapa č. 1) Přehledná situace – širší vztahy, bez měřítka	
Mapa č. 2) Přehledná situace, M = 1 : 2 000	
Mapa č. 3) Koordinační situace, M= 1: 1 000	
Mapa č. 4) Katastrální mapa, M= 1: 1 000	
Dokumenty	
Dokument č. 1) Fotodokumentace	
Dokument č. 2) Dopravní úseky a dopravní intenzity města Plzeň CZ0323-PM-1: výřez zájmové území	
Vyjádření	
Vyjádření č. 1) Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. - Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem	
Vyjádření č. 2) Stanovisko příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace - Soulad s územně plánovací dokumentací	
 PŘÍLOHY VOLNÉ - STUDIE	
1) F1 Dendrologický průzkum (Ing. Tereza Nehasilová, METROPROJEKT Praha a.s.)	
2) F3 Hluková studie (Ing. Ondřej Židek, METROPROJEKT Praha a.s.)	
3) F4 Rozptylová studie znečištění ovzduší (Ing. Miloš Pulkrábek, APS)	

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.I. Obchodní firma

METROPROJEKT Praha a.s

A.II. IČO

45271895

A.III. Sídlo

I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

A.IV. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Miroslav Novák
METROPROJEKT Praha a.s.
tel.: +420 296 154 408
mobil: +420 737 226 775
email: novak@metroprojekt.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole

Záměr je zařazen do **Kategorie II** bodu:

10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem tohoto Oznámení je výstavba nové vozovny autobusů a trolejbusů v areálu bývalých kasáren na Borských Polích, která bude součástí technické základny (TZ) Plzeňského městského dopravního podniku, a.s. Plzeň (PMDP, a.s. Plzeň). Technická základna je určena

pro provozní a údržbářské potřeby všech autobusů a trolejbusů MHD PMDP pro období výhledu, které počítá se skladbou vozového parku takto:

130 solo + 30 kloubových autobusů

90 solo + 30 kloubových trolejbusů

Vedle této základní funkce se počítá s umístěním správní budovy generálního ředitelství dopravního podniku, provozovny Horní vedení (HV), střediska Dopravní cesta (péče o trolejové vedení a napájecí stanice obou trakcí – tramvaje a trolejbusy) a parkoviště osobních automobilů zaměstnanců i návštěvníků.

Areál TZ je přibližně obdélníkového tvaru s podélnou osou východ – západ v západním sektoru města, s místním názvem Borská Pole, je umístěn mezi ulicemi Ke Karlovu na severní straně a Folmavská na straně jižní, na rovinaté ploše bývalých vojenských kasáren. Svým charakterem dopravní stavby zapadá do okolního průmyslového a obchodního rozsáhlého území. Areál o celkové ploše cca 82 660 m² je rozdělen budoucím prodloužením ulice U Panasonicu od křižovatky s ulicí Folmavská severním směrem k ulici Ke Karlovu (zabírajícím plochu cca 4 110 m²) na dvě plošně nestejně části. Západní větší část o ploše cca 71 440 m² slouží vlastní vozovně obou trakcí, východní menší část o ploše cca 7 110 m² je určena pro objekty GŘ, provozovny HV a parkoviště OA.

Základním předpokladem realizace stavby TZ podle DÚR je uvolnění celé plochy od stávajících pozemních objektů, vnitřního oplocení, stožárů venkovního osvětlení a dalších v areálu bývalých vojenských kasáren v Plzni – Zátíší. Příprava staveniště pro budoucí výstavbu TZ PMDP je předmětem samostatného projektu – DSP „Vozovna Borská Pole, příprava staveniště Plzeň – Zátíší“ zpracovaná plzeňskou firmou Staving atelier v 10/2009 a není předmětem tohoto oznámení.

Tab. 1: Bilance ploch - bez prodloužení ulice U Panasonicu

Plocha	m ²	%
Zastavěná	23 750	30,23
Zpevněná	45 200	57,54
Zeleň	9 600	12,22
Celkem	78 550	100

Počet zaměstnanců

Počet zaměstnanců THZ (technicko hospodářských zaměstnanců) a D (dělníků a řidičů) pro jednotlivé objekty uvádí následující tabulka (Tab. 2).

Tab. 2: Počet zaměstnanců

Objekt	Počet THZ	Počet D
Vozovna	42	687
Provozovna HV	3	35
GŘ	60	6
Celkem areál	105	728

Spotřeba vybraných materiálů

Odhad spotřeby materiálu a surovin vychází ze současných nákladů na spotřebu přímého a režijního materiálu a energií, tj. spotřeby nafty, elektrické energie, vody a plynu. Při odborném odhadu, kdy podíl autobusové a trolejbusové trakce je přibližně 2/3 spotřeby celého PMDP, činí tedy v roce 2010 cca 150 až 160 mil. Kč. Při meziročním růstu spotřeby a cen cca 3% lze předpokládat celkový objem spotřeby v roce 2015 v hodnotě 170 – 185 mil. Kč.

Očekávaná roční spotřeba vybraného materiálu v projektované vozovně autobusů a trolejbusů Borská Pole – období výhledu (plánovaná spotřeba) a stávající spotřeba vybraného materiálu za rok 2009 je uvedena v následující tabulce (Tab. 3).

Tab. 3: Roční spotřeba vybraného materiálu v PMDP, a.s.

Spotřeba materiálu	Měrná jednotka	2009	plánovaná
Autobaterie	Kus	149	197
Oleje	Litr	26 500	35 775
Fridex	Litr	3 100	4 180
Motorová nafta	Litr	3 238 459	4 210 000
Pneumatiky	Kus	410	545
Přípravky do myček (šampon)	Litr	300	420

Doprava

Po realizaci záměru bude doprava na okolních komunikacích, stávající a vyvolaná doprava, následující: v ulici Folmavská bude automobilová doprava cca **30760 OA/24** hodin, z toho **4 360 NA/24** hodin. Vyvolaná doprava provozem autobusů bude cca **980 At/16** hodin ve dne, a také provozem trolejbusů cca **912 Tb/16** hodin ve dne (podrobně uvedeno v Tab. č. 12) a 13), a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská. Údaje jsou převzaty z Hlukové studie, která je přiložena jako studie F3, Přílohy volné 2).

Počet vozidel vypravovaných z vozovny na trať při ranní špičce

- V pracovní dny:
- cca 122 autobusů (cca 76% z celkového počtu 160 vozů)
 - cca 82 trolejbusů (cca 68% z celkového počtu 120 vozů)
- V mimopracovní dny:
- cca 60 autobusů (cca 38% z celkového počtu 160 vozů)
 - cca 43 trolejbusů (cca 36% z celkového počtu 120 vozů)

Odstavná kapacita vozoven

- autobusy 129 solo + 25 kloubových vozidel
- trolejbusy 72 solo + 24 kloubových vozidel
- osobní automobily celkem 130-161 stání, konečný počet stání se bude odvíjet v závislosti na výsadbě zeleně.

Souhrnný přehled počtu parkovacích stání je uveden v následující tabulce (Tab. 4).

Tab. 4: Počet parkovacích stání

Parkovací stání	Počet
Osobní automobily	130-161
Autobusy	154
Trolejbusy	96

Udržovací kapacita technologických a očištných procesů

- lehká údržba autobusů, trolejbusů 10 – 12 opraváren.+ 2 diagnostik. stanovišť
- těžká údržba autobusů, trolejbusů 22 opraváren. + 1 el. zkušební stanoviště
- čerpací stanice PHM 4 stanoviště
- mytí skříní vozidel autobusů, trolejbusů 1 + 1 stanoviště
- čištění interiérů autobusů, trolejbusů 2 + 2 stanoviště
- mytí spodků vozidel 1 stanoviště

Souhrnný přehled počtu technologických stanovišť je uveden v následující tabulce (Tab. 5).

Tab. 5: Počet technologických stanovišť

Technologické stanoviště	Počet
Opravárenské	39 – 41
Mycí a čistící	7
Celkem	46 – 48

Další údaje o dopravě jsou v kapitole B.II.4.

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

kraj:	Plzeňský
obec:	Plzeň
katastrální území:	Skvrňany

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

B.I.4.a. Charakter záměru

V územním plánu města Plzeň je lokalita areálu zamýšlené stavby určena jako území pro dopravu s funkčním využitím D (plocha technického vybavení - MHD – rozvojová plocha), viz Příloha – Vyjádření č.2. Navržené řešení s návrhem areálu technické základny je plně v souladu s platným územním plánem města Plzně.

Katastrální čísla pozemků dotčených stavbou v trvalém záboru jsou: 1496/3, 18, 150, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 202, a 250.

Všechny pozemky se nacházejí v katastrálním území Skvrňany a vlastníkem je Statutární město Plzeň, viz. Tabulka č. 6.

Tab. 6: Seznam parcel přímo dotčených stavbou

p.č.	Druh pozemku	Výměra [m ²]	Vlastník
1496/3	ostatní plocha - jiná	38 393	Statutární město Plzeň
1496/18	trvalý travní porost	15 283	Statutární město Plzeň
1496/150	orná půda	683	Statutární město Plzeň
1496/161	zastavěná plocha a nádvoří	44	Statutární město Plzeň
1496/162	zastavěná plocha a nádvoří	10	Statutární město Plzeň
1496/163	zastavěná plocha a nádvoří	757	Statutární město Plzeň
1496/164	zastavěná plocha a nádvoří	825	Statutární město Plzeň
1496/165	zastavěná plocha a nádvoří	233	Statutární město Plzeň
1496/166	zastavěná plocha a nádvoří	68	Statutární město Plzeň
1496/167	zastavěná plocha a nádvoří	44	Statutární město Plzeň
1496/168	zastavěná plocha a nádvoří	28	Statutární město Plzeň
1496/169	zastavěná plocha a nádvoří	544	Statutární město Plzeň
1496/170	zastavěná plocha a nádvoří	604	Statutární město Plzeň
1496/171	zastavěná plocha a nádvoří	603	Statutární město Plzeň
1496/172	zastavěná plocha a nádvoří	524	Statutární město Plzeň
1496/173	zastavěná plocha a nádvoří	258	Statutární město Plzeň
1496/174	zastavěná plocha a nádvoří	1 143	Statutární město Plzeň
1496/175	zastavěná plocha a nádvoří	552	Statutární město Plzeň
1496/176	zastavěná plocha a nádvoří	74	Statutární město Plzeň
1496/177	zastavěná plocha a nádvoří	104	Statutární město Plzeň
1496/178	zastavěná plocha a nádvoří	1210	Statutární město Plzeň
1496/179	ostatní plocha - jiná	319	Statutární město Plzeň
1496/180	zastavěná plocha a nádvoří	294	Statutární město Plzeň
1496/181	zastavěná plocha a nádvoří	367	Statutární město Plzeň
1496/182	zastavěná plocha a nádvoří	300	Statutární město Plzeň
1496/183	zastavěná plocha a nádvoří	33	Statutární město Plzeň
1496/184	ostatní plocha - jiná	318	Statutární město Plzeň
1496/185	zastavěná plocha a nádvoří	156	Statutární město Plzeň
1496/187	ostatní plocha - manipulační	837	Statutární město Plzeň
1496/188	ostatní plocha - manipulační	122	Statutární město Plzeň
1496/189	ostatní plocha - manipulační	1 481	Statutární město Plzeň
1496/190	ostatní plocha - manipulační	945	Statutární město Plzeň
1496/191	ostatní plocha - manipulační	2 839	Statutární město Plzeň
1496/192	ostatní plocha - manipulační	5 314	Statutární město Plzeň
1496/202	ostatní plocha - manipulační	2 755	Statutární město Plzeň
1496/250	ostatní plocha - manipulační	10 589	Statutární město Plzeň

Pozemek č. 1496/18 je veden v KN jako trvalý travní porost s třídami ochrany č. I., II. a III. Pozemek č. 1496/150 je veden v KN jako orná půda s třídou ochrany č. I. s omezením vlastnického práva: věcné břemeno zřizování a provozování vedení. Všechny ostatní pozemky, tj. zastavěné plochy a nádvoří jsou bez č.p. nebo evidenčního, až na pozemek č. 1496/170, kde

je budova s č.p. 1096. Realizací záměru dojde k trvalému záboru ZPF. Realizací záměru nedojde k záboru PUPFL.

Záměrem je výstavba vozovny autobusů (Ab) a trolejbusů (Tb) PMDP,a.s. Plzeň, jako hlavních provozů v levé – větší části areálu + budova GRŘ a provozovna Horní vedení (HV) v pravé – menší části areálu v lokalitě Borská Pole. Vozovna Borská Pole bude sloužit jako technická základna pro všechny autobusy a trolejbusy MHD v Plzni. Prostory po stávajících provezech Ab + Tb včetně jejich těžké údržby (TÚ) ve vozovně Cukrovarská budou postupně uvolňovány tak, že v Cukrovarské zůstane jen TÚ tramvají až do doby než bude nově postavena v jiné lokalitě města. Výstavbou nové vozovny dojde ke zklidnění dopravy a výraznému zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v centrální oblasti města, protože autobusy a trolejbusy nebudou končit v Cukrovarské ulici, ale na periferii v západní části města na Borských Polích. Kapacita stávající vozovny v Cukrovarské, při současném stavu vozidel cca 90 Tb a 115 Ab je zcela vyčerpána až přeplněna.

Výstavbou vozovny Borská Pole se zvýší kapacita tak jak je uvedeno v kapitole B.I.2. k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu předpokládaného počtu Ab a Tb.

Návrh výstavby areálu předpokládá rozložení do 4 etap:

1. část trolejbusová zahrnující výstavbu objektů potřebných pro provoz a nezbytnou údržbu vozidel včetně zázemí pro zaměstnance (výpravnu, myčku vozových skříní a očistu interiérů, zastřešenou odstavnou plochu, lehkou údržbu, nezbytné vnitřní komunikace, trolejové vedení, správní budovu, smyčku trolejbusů i autobusů) a stavbu podmiňující přístupové komunikace – nová část ulice U Panasonicu navazující na stávající křižovatku s ulicí Folmavská
2. část autobusová zahrnující výstavbu objektů potřebných pro provoz a nezbytnou údržbu vozidel včetně zázemí pro zaměstnance (výpravnu, čerpací stanici PHM, myčku vozových skříní, očistu interiérů, volnou odstavnou plochu, nezbytné vnitřní komunikace, zpevněné plochy a vstup z ulice Ke Karlovu)
3. společné dílny pro těžkou údržbu autobusů a trolejbusů, sklady a garáže technologických vozidel
4. zástavba menší části areálu východně od prodloužení ulice U Panasonicu (administrativní budova GRŘ PMDP,a.s. Plzeň, provozovna HV střediska Dopravní cesta a parkoviště OA zaměstnanců)

B.I.4.b. Možnost kumulace s jinými záměry

Kumulace vlivů provozu záměru je možný s dalšími areály v průmyslové zóně Borská Pole a dalšími provozy v okolí, viz. Příloha – Dokument č.1 Fotodokumentace. Konkrétně se jedná o areály následujících firem a objektů:

- Yazaki Wiring Technologies Czech s.r.o. - výroba kabelových svazků pro automobilový průmysl, ulice U Nové Hospody
- DAIKIN Industries Czech Republic s.r.o. – výroba klimatizačního zařízení, ulice U Nové Hospody
- JTEKT Automotive Czech Plzeň s.r.o. - , výroba řídicích systémů pro osobní automobily, ulice Folnavská
- Panasonic AVC Network Czech s.r.o. - výroba televizorů s plochými obrazovkami plazmových (PDP televizory) a z tekutých krystalů (LCD), ulice U Panasonicu
- REUS s.r.o. – polygrafická výroba, tisk, strojní vazba knih, ulice Ke Karlovu
- Reus s.r.o. – ubytovna, parkoviště, ulice Ke Karlovu
- Obytný dům, ulice Chotěšovská
- Škoda – průmyslový areál
- METFER TRADING s.r.o. – nákup, zpracování, prodej kovových odpadů, ulice Ke Karlovu
- Beton Union Plzeň s.r.o. - výroba, doprava a uložení betonových a maltových směsí, ulice Chotěšovská
- Doprava a mechanizace a.s. - nákladní vnitrostátní a mezinárodní přeprava, zemní práce, pronájem a oprava stavebních strojů a mechanismů, výroba, doprava a uložení betonových směsí. výroba železné armatury, ulice Chotěšovská.

B.1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

B.1.5.a Zdůvodnění potřeby záměru a umístění

Účelem stavby nové vozovny autobusů a trolejbusů je zajištění nepřetržitého provozu a kompletní údržby vozidel obou trakcí pro potřeby MHD na celém území Plzně i blízkého okolí. Současně jde o přemístění z dnešní nevyhovující základny v ulici Cukrovarská a uvolnění cenného prostoru ze střední oblasti města.

Výstavbou nové vozovny dojde ke zklidnění dopravy v centru města, protože autobusy a trolejbusy nebudou končit v Cukrovarské ulici ale na periferii, na Borských Polích.

Kapacita stávající vozovny v Cukrovarské ulici je pro 74 Ab a 91 Tb a je přeplněná. Počítá se se zvýšením kapacity oproti současnému stavu tak, jak je uvedeno v kapitole B.1.2. z důvodu nevyhovujícího dnešního stavu a předpokládaného zvýšení počtu Ab i Tb.

Po výstavbě vozovny Borská Pole a převedení TÚ tramvají do nové lokality budou stávající plochy a prostory vozovny Ab a Tb a TÚ v Cukrovarské ulici k dispozici pro další využití dle rozhodnutí Magistrátu města Plzně.

Navržená vozovna Borská Pole je v souladu se schváleným územním plánem města Plzeň - Vyjádření č. 2.

B.I.5.b. Přehled zvažovaných variant

V souladu s § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na ŽP by bylo možno pro navrhovaný záměr uvažovat následující varianty řešení, jejichž stručný popis uvádíme dále:

- A. Navržená varianta stavby – aktivní varianta
- B. Nulová varianta – bez realizace navrženého záměru
- C. Jiné využití území

Varianta A – aktivní varianta

Území bude využito pro výstavbu vozovny Borská Pole. Tato výstavba odpovídá schválenému územnímu plánu. V důsledku toho je v předpokládaném Oznámení záměru posuzována jediná varianta řešení – aktivní varianta, tj. navržená stavba.

Popis aktivní varianty je uveden v kapitole B, vliv aktivní varianty je pak popsán v kapitole D tohoto oznámení.

Varianta B – nulová varianta (bez činnosti – referenční varianta)

Na pozemku nebude realizována žádná nová stavba, stávající stavba bývalých kasáren bude odstraněna (odstranění stavby je řešeno jiným projektem) a plocha bude připravena na novou výstavbu. Území zůstane ležet ladem, nedojde k zástavbě území a následně vyvolané dopravě.

Ab a Tb budou mít vozovnu v Cukrovarské ulici, tak jako dosud. Tato vozovna přestává kapacitně vyhovovat.

V územním plánu města Plzeň je lokalita areálu zamýšlené stavby určena jako území pro dopravu, proto je tato varianta velmi málo pravděpodobná.

Varianta C – jiné využití území

Jiné, než územním plánem stanovené využití území, není očekáváno. V případě, že by nebyl realizován záměr výstavby areálu TZ autobusů a trolejbusů pro PMDP a.s. Plzeň v lokalitě Borská Pole, dojde ke změně ÚP a následně k výstavbě jiného průmyslového areálu. O alternativním využití území však nejsou k dispozici žádné údaje.

Protože jiná možná varianta využití území není známa, není možné uvést její popis a posoudit vliv této varianty. Vzhledem k výše uvedenému hypotetickému významu varianty C byla pro hodnocení použita pouze varianta A (aktivní) a B (nulová). Porovnání variant je uvedeno v kapitole E.

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

Umístění stavby je realizováno na pozemcích v katastrálním území Skvrňany, které jsou nyní ve vlastnictví města a v uplynulém období zde byl areál kasáren Plzeň – Zátíší. Řešené území tvoří mezilehlý pás mezi ulicemi Ke Karlovu na severní straně a ulicí Folmavská na jižní straně. Na západní straně je ohraničeno pozemkem č. kat. 1496 v k.ú. Skvrňany a na východě oplocením stávajícího areálu firmy REUS. Území představuje spojovací článek mezi areálem ŠKODA Plzeň a Městským industriálním parkem Plzeň Borská Pole. Celková plocha řešeného území činí cca 8,266 ha.

Předmětem projektu je výstavba nové vozovny, bude se jednat o technickou základnu PMDP a.s. Plzeň, tj. odstavných ploch pro stání autobusů a trolejbusů, objektů pro lehkou i těžkou údržbu, mytí a čištění vozidel, sklady, čerpací stanici PHM, administrativně provozní budovu a další vybavení související s provozem technické základny pro PMDP v lokalitě Borská Pole. Součástí areálu je také návrh budovy GR PMDP, provozovny Horní vedení (HV) a parkoviště OA.

Období výstavby a odstranění stavby kasáren

Vozovna bude postavena na pozemcích v areálu bývalých kasáren. Likvidace opuštěného areálu kasáren řeší dokumentace ve stupni DSP pro odstranění stavby, zpracovaná v 10/2009 Ateliérem projektové a inženýrské činnosti STAVING atelier Plzeň, jde o jiný projekt, který není tímto Oznámením řešený.

Jednotlivé objekty kasáren budou, v rámci přípravy staveniště Plzeň – Zátíší, odstraněny. Území bude kompletně vyčištěno a připraveno pro realizaci nové vozovny. Realizace demolic je plánovaná od 1. 1. 2010 do 31. 10. 2010. Na to bude navazovat příprava trolejového vedení pro trolejbusy na Folmavské ulici.

Zábor stavby (ZS) – 1. etapa

- Oplocení ZS dle záboru 1. etapy.
- Plocha ZS je určena pro realizaci stavebního programu první etapy – vozovna trolejbusů.
- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - při jižní straně ulice Ke Karlovu,
 - severozápadně k objektům garáží,
 - západně k pozemku č. kat 1496 v k.ú. Skvrňany,
 - východně k areálu firmy REUS.
- Na východní straně plochy budou postaveny objekty zařízení staveniště pro sociální a přípravné potřeby stavby.
- Plocha ZS bude využívána pro dočasné skladování stavebního materiálu a pojezd stavební mechanizace.

- Na ploše budou prováděny pomocné a přípravné práce nutné pro realizaci projektem daného stavebního programu.

Zábor stavby – 2. etapa

- Oplocení ZS dle záboru 2. etapy.
- Staveniště bude rozděleno provozovanou vozovnou trolejbusů na západní a východní část.

Východní část ZS

- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - při jižní straně ulice Ke Karlovu,
 - východně od nově prodloužené ulice U Panasonicu až k areálu firmy REUS.
- Plocha bude využita pro objekty ZS postavené již v rámci přípravy 1. etapy.

Západní část ZS

- Plocha ZS je určena pro realizaci stavebního programu druhé etapy – vozovna autobusů.
- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - západně k pozemku č. kat 1496 v k.ú. Skvrňany,
 - severozápadně k objektům garáží,
 - severovýchodně k vybudované vozovně trolejbusů.
- Plocha ZS bude využívána pro dočasné skladování stavebního materiálu a pojezd stavební mechanizace.
- Na ploše budou prováděny pomocné a přípravné práce nutné pro realizaci projektem daného stavebního programu.

Zábor stavby – 3. etapa

- Oplocení ZS dle záboru 3. etapy.
- Staveniště bude rozděleno provozovanou vozovnou autobusů a trolejbusů na západní a východní část.

Východní část ZS

- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - při jižní straně ulice Ke Karlovu,
 - východně od nově prodloužené ulice U Panasonicu až k areálu firmy REUS.
- Plocha bude využita pro objekty ZS postavené již v rámci přípravy 1. etapy.
- Plocha ZS bude využívána pro dočasné skladování stavebního materiálu.
- Na ploše budou prováděny pomocné a přípravné práce nutné pro realizaci projektem daného stavebního programu.

Západní část ZS

- Plocha ZS je určena pro realizaci stavebního programu třetí etapy – těžká údržba autobusů a trolejbusů.
- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - východně k provozovanému areálu vozovny autobusů a trolejbusů,
 - západně k pozemku č. kat 1496 v k.ú. Skvrňany,
 - jižně od garáží (od ulice Ke Karlovu).
- Plocha ZS bude využívána pro dočasné skladování stavebního materiálu a pojezd stavební mechanizace.
- Na ploše budou prováděny pomocné a přípravné práce nutné pro realizaci projektem daného stavebního programu.

Zábor stavby – 4. etapa

- Oplocení ZS dle záboru 4. etapy.
- Rozsah záboru je:
 - při severní straně Folmavské ulice,
 - při jižní straně ulice Ke Karlovu,
 - východně od nově prodloužené ulice U Panasonicu až k areálu firmy REUS.
- Plocha ZS je určena pro realizaci stavebního programu čtvrté etapy – generální ředitelství a provozovny horního vedení.
- Plocha ZS bude využívána pro dočasné skladování stavebního materiálu a pojezd stavební mechanizace.
- Na ploše budou prováděny pomocné a přípravné práce nutné pro realizaci projektem daného stavebního programu.

Přístup a příjezd na stavební pozemek po dobu výstavby

1. etapa výstavby – vozovna trolejbusů

- severozápadní část areálu – vjezd a výjezd do ulice Ke Karlovu,
- jihozápadní část areálu – vjezd a výjezd do ulice Folmavská,
- jihovýchodní část areálu – vjezd a výjezd do křižovatky ulic U Panasonicu a Folmavská.

2. etapa výstavby – vozovna autobusů

- severozápadní část areálu – vjezd a výjezd do ulice Ke Karlovu,
- jihozápadní část areálu – vjezd a výjezd do ulice Folmavská,
- vjezd a výjezd ze ZS ve východní části areálu bude přes nově prodlouženou ulici U Panasonicu do křižovatky s Folmavskou ulicí.

3. etapa výstavby – objekt těžké údržby

- jihozápadní část areálu – vjezd a výjezd do ulice Folmavská,
- vjezd a výjezd ze ZS ve východní části areálu bude přes nově prodlouženou ulici U Panasonicu do křižovatky s Folmavskou ulicí.

4. etapa výstavby - objekt generálního ředitelství a provozovna horního vedené

- vjezd a výjezd ze ZS ve východní části areálu bude přes nově prodlouženou ulici U Panasonicu → do křižovatky s Folmavskou ulicí.

Na staveništi se předpokládá v době maximálního souběhu prací s nasazením 64 pracovníků stavby v nejsilnější směně (56 dělníků a 8 THP). Využití pracovní doby bude dvousměnné. Ve východní části areálu bude vybudované v rámci přípravy 1. etapy potřebné zařízení staveniště. Toto ZS bude využíváno pro všechny čtyři etapy výstavby. Objekty ZS budou po ukončení stavby odstraněny.

Vybraný dodavatel stavby může využívat i svou servisní základnu mimo oblast stavby.

Objekty a média potřebné pro výstavbu

- **vodovodní přípojka staveniště (SO-301)**

Objekt řeší napájení objektů navrženého zařízení staveniště z městské vodovodní sítě přípojkou z vodovodního řadu DN 500 v ulici Folmavská. Vzhledem k budoucímu předpokládanému vodovodnímu propojení řadů v ulicích Folmavská a Ke Karlovu řadem DN 200 jeví se výhodné část této přípojky ZS provést již v trase a profilu budoucího řadu a přímé napojení ZS provést v místě budoucího napojení navrhovaného objektu GR PMDP. Přípojka je navržena z tvárné litiny DN 100, u vstupu do ZS na ní bude umístěna vodoměrná šachta. Napojování ZS jiných částí areálu dle průběhu etapizace výstavby a postupného zprovoznování jednotlivých částí areálu vozovny bude možné v předstihu na budované části definitivního rozvodu vody v areálu.

- voda pro sociální potřeby stavby: 4,44 m³/za jednu směnu
- voda pro výrobní účely stavby: 11,44 m³/za jednu směnu

- **kanalizační přípojka staveniště (SO-302)**

Navržené zařízení staveniště bude na městskou kanalizační síť napojeno přípojkou rovněž zohledňující budoucí odvodnění celého areálu. Přípojka je napojena do šachty stávajícího řadu DN 1400 BET v ulici Folmavské, vede prostorem budoucího komunikačního propojení ulic Folmavská a Ke Karlovu a odbočuje do ZS v místě předpokládaného budoucího napojení objektu GR PMDP.

Přípojka je navržena z trub kameninových DN 200, resp. řad DN 300. Rovněž napojování ZS jiných částí areálu dle průběhu etapizace výstavby a postupného zprovoznování jednotlivých částí areálu vozovny bude možné v předstihu na budované části definitivního rozvodu kanalizace v areálu.

- **elektrická přípojka staveniště (SO-408)**

Pro zařízení stavenišť během výstavby areálu bude potřeba zajistit z distribuční sítě příkon 400kW a 200kW. Přesná napojovací místa a podmínky připojení do sítě ČEZ distribuce a.s. budou upřesněna na základě písemného stanoviska provozovatele distribuční sítě ČEZ distribuce a.s.

- **výjezdy a vjezdy na staveniště (SO-210)**

Tento objekt řeší zpevněné plochy v místě navržených vjezdů na staveništní plochu. Jedná se o provedení panelové provizorní vozovky pro zajištění ochrany stávajících inženýrských sítí v místě vjezdů. Na konci stavby budou tyto zpevněné plochy demontovány v rámci likvidace ZS.

Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Vjezdy a výjezdy z areálu předurčuje poloha umístění stavby mezi ulicemi Ke Karlovu a ulicí Folmavskou. Do těchto ulic jsou také navrženy všechny vjezdy a výjezdy, do ulice Folmavské přes část nově prodlouženého úseku ulice U Panasonicu.

Zásady technického řešení

Dispoziční řešení areálu vychází z technických podmínek pro zpracování DÚR, rozdělení dané plochy do dvou nestejných částí v důsledku prodloužení stávající ulice U Panasonicu od ulice Folmavská severním směrem k ulici Ke Karlovu. Nový úsek ulice U Panasonicu nebude v severní části napojen do ulice Ke Karlovu po dobu, dosud blíže neurčenou.

Pravá, menší část rozděleného areálu, je určena pro budovu GŘ PMDP,a.s., provozovnu Horní vedení střediska Dopravní cesta (HV) a parkoviště OA zaměstnanců. Přístup je ulicí U Panasonicu, odbočení ze střední části ulice.

V levé, plošně největší části areálu, jsou navrženy potřebné provozy společné vozovny Ab a Tb, (odstavování, provozní ošetření, údržba) uspořádané v podélném směru areálu, dispozičně rozdělené do 3 částí vzájemně provázaných:

- 1 část Tb vozovny v severní části areálu,
- 2 část Ab vozovny v jižní části,
- 3 společná část zahrnující ostatní objekty: těžká údržba obou trakcí, správní budova, výpravny,skladové hospodářství, parkoviště apod.

Provozně technologické uspořádání sleduje logické technologické návaznosti při obsluze, údržbě a odstavování vozidel, preferuje levotočivý pohyb vozidel s minimem kolizních míst a zkrácení neproduktivních jízd po vozovně. Vjezdy/výjezdy vozidel z/do vozovny jsou odděleny podle trakcí – Tb východně do prodloužené ulice U Panasonicu, Ab severním směrem do ulice Ke Karlovu, přičemž je možný výjezd/vjezd částí Ab obsluhujících zejména přilehlý průmyslový areál na Borských Polích. Mimo tyto dva hlavní vjezdy do vozovny je možný vjezd pro vozidla

HZS i dalšími vjezdy - nouzový i vjezd na smyčku, oba z jihu z ulice Folmavská. Další vjezdy jsou z nové ulice U Panasonicu – západním směrem do vozovny výjezdem ze smyčky, východním směrem ke GR a provozovně HV. Do celého areálu je celkem 6 přístupových míst, významných zejména pro HZS.

Stavba je členěna na následující objekty :

100 Stavební objekty

- 101 Výpravna Tb
- 102 Myčka Tb
- 103 Zastřešené odstavy Tb
- 104 Lehká údržba Tb
- 105 Výpravna s vrátnicí Ab
- 106 Čerpací stanice PHM
- 107 Lehká údržba Ab
- 108 Myčka Ab
- 109 Očista interiérů Ab
- 110 Těžká údržba Tb i Ab
- 111 Mytí spodků vozidel
- 112 Sklad ND a materiálu
- 113 Uložiště odpadů
- 114 Pracovní vozidla
- 115 Správní budova vozovny
- 116 Budova GR PMDP včetně přilehlého parkoviště
- 117 Provozovna HV
- 118 Přístřešek pro kola
- 119 Oplocení a vjezdové brány

200 Komunikace a zpevněné plochy

- 201 Odstavná plocha Ab
- 202 Smyčka Tb i Ab
- 203 Nová ulice U Panasonicu
- 204 Parkoviště OA
- 205 Komunikace u čerpací stanice PHM
- 206 Mimoareálové parkoviště v ulici Ke Karlovu
- 207 Parkoviště pro zaměstnance
- 208 Vnitroareálové komunikace
- 209 Vjezdy do areálu
- 210 Vjezdy na staveniště
- 211 Definitivní dopravní značení
- 212 Provizorní dopravní značení
- 213 Provizorní přejezd středového pásu

300 Vodohospodářské objekty a teplovody

- 301 Vodovodní přípojka ZS
- 302 Kanalizační přípojka ZS
- 303 Vodovod areálový
- 304 Vodovodní přípojky
- 305 Kanalizace dešťová - areálová
- 306 Kanalizace splašková - areálová
- 307 Kanalizační přípojky – dešťová kanalizace
- 308 Kanalizační přípojky – splašková kanalizace
- 309 Retenční nádrž dešťových vod č. 1

- 310 Retenční nádrž dešťových vod č.2
- 311 Odlučovač lehkých kapalin
- 312 Čistírna odpadních vod č.1, Tb Technologický objekt
- 313 Čistírna odpadních vod č.2. Ab Technologický objekt
- 314 Teplovody

400 Silnoproudy , trakce

- 401 Trolejové vedení
- 402 Trakční kabely
- 403 VN přípojka areálu vozovny
- 404 Trafostanice v areálu vozovny
- 405 NN rozvody, přípojky objektů vozovny
- 406 Osvětlení areálu vozovny
- 407 Osvětlení prodloužení ulice U Panasoniku
- 408 Přípojka elektro pro ZS
- 409 Přeložky stávajících silnoproudých sítí

- 420 Úprava SSZ – K 653

450 Slaboproudy

- 451 Telefonní přípojka Telefonica O2
- 452 Přípojka optické sítě SITMP
- 453 Přeložky kabelů Telefonica O2
- 454 Monitorovací – kamerový systém
- 455 Vstupní kartový systém
- 456 EPS
- 457 EZS
- 458 Telefonní a datová síť
- 459 Bezdrátový systém stahování dat
- 460 Neobsazeno
- 461 Telefonní a datové rozvody areálu
- 462 Přeložka optické sítě SITMP

800 Úprava území

- 801 Příprava území - Kácení
- 802 Vegetační úpravy

Zásady technického řešení jednotlivých objektů

- **SO 101 - výpravna Tb**

Výpravna je umístěna v severovýchodní části areálu v blízkosti nově navrhovaného prodloužení ulice U Panasoniku. Jedná se o přízemní objekt půdorysných rozměrů 6,5 x 11,0m (obdélník s jednou zaoblenou stranou). Objekt slouží výpravčím a disponentům Tb, a záložním řidičům. Objekt je z ocelových konstrukci s lehkým proskleným obvodovým pláštěm.

- **SO 102 - myčka Tb, SO 103 - odstavná plocha Tb**

Objekt SO 102 - myčka Tb je umístěna v severní části areálu v blízkosti ulice ke Karlovu, hala přimyká k objektu 103 Zastřešené odstavky Tb. Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 9,0 x 24,0m, který tvoří převážně 6,0 x 24,0 m prostor pro mytí vozových skříní Tb vodou s běžnými čisticími prostředky s návaznými stanovišti pro čištění případně

desinfekci interiéru vozidel. Ve zbylém prostoru 3,0 x 24,0 m je umístěno zázemí myčky (sklad čisticích prostředků, centrální vysavač, velín apod.). Objekt je jednodílná ocelová hala z ocelových konstrukcí s lehkým obvodovým pláštěm. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů.

Technické údaje:

Mycí výška linky	3,6 m
Mycí šířka linky	2,6 m
Požadovaný výkon myčky	41 vozů/den
Celková spotřeba vody	5 m ³ /h
Celkový instalovaný příkon	61 kW

Objekt SO 103 je přízemní zastřešená odstavná plocha halového charakteru půdorysných rozměrů 48 x 200 m určená pro 96 trolejbusů a je umístěn v severní části areálu v blízkosti ulice ke Karlovu, v návaznosti na objekt 102 Myčka Tb. Objekt 103 je určen pro kryté odstavení trolejbusů. Objekt je dvojdílná ocelová hala z ocelových konstrukcí bez obvodových stěn. Prosvětlovací otvory ve střešním plášti jsou prosklené. Podlaha přístřešku bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů

- **SO 104 - lehká údržba Tb**

Objekt tvoří jednopodlažní hala 30 x 66 m a staticky nezávislý dvoupodlažní přístavek 9,25 x 66 m, který slouží jako prostor pro údržbu a opravy vozidel skupiny 2 včetně výměny olejů a pneumatik. V 1.np přístavku jsou umístěny příruční sklady náhradních dílů včetně skladů nátěrových hmot, olejů, mazadel, čalounění a pneumatik. Vedle těchto prostorů jsou zde dílny a šatna a sociální zázemí zaměstnanců údržby. Ve 2.np jsou šatny a sociální zázemí řidičů Tb a kancelář. Objekt haly je jednodílná ocelová hala a objekt přístavku je dvoupodlažní ocelobetonový skelet s plochou střechou se střešními okny. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů. V části podlahy budou vytvořeny průchodné otevřené kanály v hloubce cca 1,5 m.

- **SO 105 - výpravna Ab**

Výpravna je umístěna v severozápadní části areálu v blízkosti ulice Ke Karlovu. Jedná se o přízemní objekt půdorysných rozměrů 6,5 x 14,0 m (obdélník s jednou zaoblenou stranou). Objekt slouží výpravčím a disponentům Tb, vrátným a záložním řidičům a je z ocelových konstrukcí s plochou střechou a proskleným obvodovým pláštěm.

- **SO 106 - čerpací stanice PHM**

Čerpací stanice PHM je umístěna v severozápadní části areálu. Přízemní objekt samoobslužné čerpací stanice PHM je tvořený zastřešeným stanovištěm nad 4 výdejními stojany na naftu a 2 výdejními stojany na kapalinu AdBlue 10,2 x 35 m, provozním objektem 6,2 x 17,2 m a dvěma podzemními nádržemi každá 50 m³ sloužícími jako úložiště nafty.

Provozní objekt je uvažován jako ocelobetonový skelet s plochou střechou a proskleným a sendvičovým obvodovým pláštěm. Objekt přístřešku je z ocelových konstrukcí, zastřešení je z trapézového plechu bez prosvětlovacích ploch. Podzemní nádrže jsou navrženy dvouplášťové jedna nedělená - obsah. 50 m³, druhá dělená - obsah. 50/10 m³, přičemž komora s menším obsahem bude sloužit jako bezodtoká jímka zajišťující manipulační plochu proti úkapům. Nádrže budou vybaveny předepsanými armaturami a armaturními šachtami s uzamykatelnými poklopy. Stáčecí šachta je umístěna po pravé straně manipulační plochy a bude rovněž opatřena uzamykatelným víkem. Stáčecí a výdejní potrubí mezi úložištěm a výdejními stojany a stáčecí šachtou bude provedeno jako dvouplášťové (AdBlue z nerezů). Integrovaný měřicí a indikační systém bude sledovat případné úniky ropných produktů do meziprostorů obou nádrží, meziprostorů potrubí, v šachtách stáčení, armaturních šachet nádrží a pod výdejními stojany. Dále budou sledovány limitní hladiny v nádržích (signalizace přeplnění). Součástí zařízení bude rovněž kontinuální měření hladiny v ukládacích nádržích.

V provozním objektu čerpací stanice bude umístěn sklad olejů, chladicí kapaliny, destilované vody a dalších provozních hmot (místnost skladu kapalin a maziv bude sklad hořlavých kapalin IV.třídy nebezpečnosti). Skladovány budou buď v dvouplášťových nádržích nebo v pevných obalech (sudech) uložených na záchytných vanách. Doplnování médií do vozidel bude prováděno ručně pomocí nádob. Ve skladu bude rovněž umístěna ukládací nádrž kapaliny AdBlue.

Celkový instalovaný příkon je 20 kW

- **SO 107 - lehká údržba Ab, SO 108 - myčka Ab, SO 109 - čištění interiérů Ab**

Lehká údržba Ab se nachází v jižní části areálu při ulici Folmavská, souvisí s objekty 108 Myčka Ab a 109 Očista interiérů Ab. Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 17,0 x 66,0 m s dvoupodlažním přístavkem 6,0 x 72,0 m. Objekt haly je určen pro lehkou údržbu Ab přístavky slouží v 1.np jako dílny a sklady a ve 2.np jako šatny pro řidiče Ab.

Objekt haly SO 107 je jednodílná ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Objekt přístavku je dvojpodlažní ocelobetonový skelet s plochou střechou se střešními okny. Podlaha haly bude upravena pro jezd těžkých vozidel a mechanismů. V části podlahy budou vytvořeny průchodné otevřené kanály v hloubce cca 1,5 m.

Hala lehké údržby slouží jako prostor pro údržbu a opravy vozidel skupiny 2 včetně výměny olejů a pneumatik. V 1.np přístavku jsou umístěny příruční sklady náhradních dílů včetně skladů nátěrových hmot, olejů, mazadel, čalounění a pneumatik. Vedle těchto prostorů jsou zde dílny, kancelář, šatna (pro více jak 80 osob) a sociální zázemí zaměstnanců údržby a zázemí sousedních hal myčky a čištění interiérů. Ve 2.np jsou šatny a sociální zázemí řidičů Ab.

Celkový instalovaný příkon je 116 kW

Myčka AB v jižní části areálu při ulici Folmavská, přimyká se k objektu 107 Lehká údržba Ab. Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 5,5 x 24,0 m. V objektu je umístěna technologie myčky a velín se nachází v sousedním objektu 107. Objekt SO 108 je uvažován jako jednodílná ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů.

Technické údaje:

Mycí výška linky	3,5 m
Mycí šířka linky	2,6 m
Požadovaný výkon myčky	61 vozů/den
Celková spotřeba vody	6 m ³ /h
Celkový příkon	51 kW

Očista interiérů AB v jižní části areálu při ulici Folmavská, přimyká se k objektu 107 Lehká údržba AB. Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 5,5 x 36,0 m. Objekt SO 109 je jednodílná ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů.

Technické údaje:

Výkon odsávací jednotky	1500 m ³ /h
Max. podtlak	3000 mm v.sl.
Celkový příkon	20 kW

- **SO 110 - těžká údržba pro Ab i Tb, SO 111 - mytí spodků vozidel, SO 112 - sklad ND a materiálu**

Těžká údržba Tb a Ab se nachází v západní části areálu, souvisí s objekty 111 Mytí spodků vozidel a 112 Sklady ND a materiálu.

Jedná se o přízemní trojlodní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 2 x 24,0 x 72,0 m a 1 x 8,0 x 78,0 m se dvěma dvoupodlažními přístavky 6,3 x 72,0 m. Jsou zde stanoviště vyhrazené pro údržbu trolejbusů, autobusů a pracoviště společné pro obě trakce.

Hala těžké údržby SO 110 slouží jako prostor pro náročnější opravy vozidel skupiny 2 včetně výměny olejů (výměna pneumatik probíhá v halách lehkých údržeb). Součástí haly je i prostor bourání karosérií, lakovna a sušící box. V přístavcích haly SO 110 jsou umístěny příruční sklady včetně skladů nátěrových hmot, olejů, mazadel, čalounění, dílny, technologické místnosti, zázemí jednotlivých provozů, administrativní prostory, šatna a sociální zázemí zaměstnanců (projektem daných 60 osob).

Objekt hal je uvažován jako trojlodní ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Objekty přístavků jsou uvažovány jako dvojpodlažní ocelobetonové skelety s plochou střechou se střešními okny. Podlaha krajních hal bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a

mechanizmů. V části podlahy budou vytvořeny průchodné otevřené kanály v hloubce cca 1,5 m. Ve střední části bude podlaha upravena pro technologii přesuvny.

Celkový instalovaný příkon 860 kW

Nároky na teplo (lakovna) 680 kW (při provozu sušícího boxu se předpokládá s cca 50% rekuperací).

Hala mytí spodků vozidel SO 111, je umístěna v západní části areálu, přimyká se k objektu 110 Těžká údržba Tb a Ab a objektu 112 skladu ND a materiálu.

Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 5,0 x 23,0 m. Objekt je jednodílná ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů. V části podlahy budou vytvořeny průchodné otevřené kanály v hloubce cca 1,5 m.

Technické údaje:

Výkon mycího stroje 850 - 1900 m³/h

Pracovní tlak 30 - 150 bar

Teplota vody 140/80°C

Celková spotřeba vody 2 m³/h

Celkový příkon 9 kW

Sklady náhradních dílů a materiálu jsou umístěné v západní části areálu, přimykají se k objektu 110 Těžká údržba Tb a Ab a objektu 111 mytí spodků vozidel. Jedná se o dva přízemní objekty halového charakteru půdorysných rozměrů 12,0 x 27,0 m. Objekty jsou jednodílné ocelové haly s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů. Celková plocha skladů je cca 650 m².

• **SO 113 - uložení odpadů**

Tento objekt tvoří vyhrazená plocha 6,0 x 52,5 m sloužící jako prostor pro shromažďování odpadků. Prostor bude z důvodu zmenšení plochy zasažené případným požárem rozdělen příčnými stěnami na 6 sekcí. Plocha se nachází v jihozápadní části areálu v blízkosti Folmavské ulice.

- **SO 114 - pracovní vozidla**

Objekt pracovních vozidel je uvažován jako garážová krytá stání umístěná v západní části areálu. Jedná se o přízemní objekt halového charakteru půdorysných rozměrů 10,0 x 18,0 m, sloužící jako garáž pro odstavení dopravních, manipulačních příp. čistících vozidel. Objekt je jednodílná ocelová hala s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha haly bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů.

- **SO 115 - správní budova vozovny**

Správní budova je umístěna v jihovýchodní části areálu v místě křížení ulice Folmavská a nově navrhovaným prodloužením ulice U Panasonicu.

Jedná se o objekt o třech nadzemních podlažích a jedno podlaží ustoupené na střeše objektu půdorysných rozměrů 14,0 x 32,0 m s jednopatrovým přístavkem tvaru segmentové výseče o poloměru 7,0 m. Objekt má smíšený účel a z toho vyplývá půdorysný tvar objektu, který tvoří dvě samostatné části oddělené vnitřním uzavřeným atriem. V objektu jsou umístěny tyto provozy: Administrativní a školící, technické provozy a archivy, dále pak šatny řidičů Tb a jídelna se zázemím. Objekt je ocelobetonový skelet s plochou střechou a proskleným obvodovým pláštěm. Vnitřní příčky jsou uvažovány jako montované přemístitelné pro snadnou úpravu dispozic dle aktuálních požadavků. Vertikální propojení podlaží zajišťuje ocelové schodiště a panoramatický vnitřní výtah. Pod technickým zázemím jsou uvažovány technologické kanály.

Všechny výše uvedené objekty SO 101 – SO 115 jsou součástí areálu vozovny Ab + Tb.

- **SO 116 - budova GR PMDP**

Budova GR PMDP je umístěna v jihovýchodní části areálu v místě křížení ulice Folmavská za nově navrhovaným prodloužením ulice U Panasoniku.

Jedná se o objekt třech nadzemních podlažích a jedno snížené přízemí půdorysných rozměrů 21,0 x 27,0 m. Půdorysný tvar objektu odpovídá obdélníku se zkosenými rohy a vnitřním krytým atriem. Tvar vyplývá ze smíšeného účelu objektu. Atika objektu má proměnnou výšku a graduje nejvyšším místem směrem do křižovatky ulic Folmavská a U Panasoniku. V objektu jsou umístěny tyto provozy: administrativní a technické provozy a archivy, dále pak ordinace lékaře a ředitelské patro se společenskými místnostmi víceúčelovým sálem a zimní zahradou.

Objekt je ocelobetonový skelet s plochou střechou a proskleným obvodovým pláštěm. Vnitřní příčky jsou uvažovány jako montované přemístitelné pro snadnou úpravu dispozic dle aktuálních požadavků. Vertikální propojení podlaží zajišťuje ocelové schodiště a panoramatický vnitřní výtah. Systém obvodových ocelových ztužidel je v části objektu vyveden před prosklený plášť a bude tvořit výrazný architektonický prvek.

- **SO 117 - provozovna Horní vedení**

Jedná se o samostatný uzavřený areál umístěný ve východní části za plánovaným prodloužením ulice U Panasonicu.

Provozovna HV sestává z jednopodlažního administrativního a dílenského objektu půdorysných rozměrů 6,2 x 42,0 m, jednodlní haly garáží pracovních vozů půdorysných rozměrů 10,0 x 31,5 m, jednodlní skladové haly 12,0 x 18,0 m a zpevněné plochy komunikací určené jako skladové plochy.

Objekty hal jsou jednodlní ocelové s pultovou střechou s pásovými světlíky. Podlaha hal bude upravena pro pojezd těžkých vozidel a mechanismů. Objekt administrativy je přízemní ocelobetonový skelet s plochou střechou. Vnitřní příčky budou vyzdívané.

Objekt haly garáží pracovních vozů jsou řadové volně stojící garáže pro vozidla skupiny 2 a 3. Garáže pro osobní automobily jsou jednotlivé volně stojící garáže pro vozidla skupiny 1. 4 kontejnery na skladovací ploše stožárů jsou určeny pro skladování drobných součástí trakčních stožárů. Na menší skladovací ploše (ohrazená) bude vymezena plocha pro skladování kabelů.

- **SO 118 – přístřešek pro kola**

Jedná se o typový ocelový přístřešek pro cca 20 kol umístění v severovýchodní části areálu při ulici Folmavská.

- **SO 119 – oplocení a vjezdové brány**

Jedná se o bourání stávající prefabrikované zdi podél jižní hranice areálu u Folmavské ulice a v severovýchodní části při objektu 117 Provozovna HV u ulice Ke Karlovu. Dále pak probourání v místě vjezdu a výjezdu Tb v severozápadní části do ulice Ke Karlovu.

Součástí objektu je nové oplocení podél ulice Folmavská a při novém prodloužení ulice U Panasonicu, jedná se o systémový plot ze z hliníkových sloupů mřížových výplní a prefabrikovaných podezdívek a patek. Součástí oplocení jsou nouzové brány a brány s pojezdem. Také dvě vjezdové ocelové brány 1x rozpon 15,5m a 1x 20,5m s výškou 8,0m. Brány jsou tvořeny ocelovými sloupy a rámy s táhly v bílé barvě. Atika objektu bude opatřena polykarbonátovými bezkomorovými deskami v odstínu modré (jednotící prvek areálu). Na konstrukci objektů budou umístěny světelné poutače s logem PMDP v ulici Folmavská.

Zásady urbanistického,architektonického a výtvarného řešení

Areál PMDP je umístěn mezi stávajícími ulicemi Ke Karlovu a Folmavskou a nově navrženým prodloužením ulice U Panasonicu. Půdorysný tvar areálu je dán tvarem pozemku určeného pro výstavbu. Pozemek je tvaru nepravidelného obdélníku a je orientován s převládajícím rozměrem ve směru východ-západ. Areál je rozdělen do dvou celků a to objekty vlastní vozovny, které tvoří větší část zastavované parcely západně od navrženého prodloužení ulice U Panasonicu a objekty ve východní menší části (budova ředitelství, parkoviště a areál Horního vedení).

Uspořádání stavebních objektů, komunikací a zelených ploch je dáno funkčním uspořádáním areálu. Jedná se o technologický areál vozovny PMDP a s tím souvisí i rozsah zpevněných a zelených ploch. Umístění vjezdů a výjezdů do areálu je dáno celkovým řešením a možnostmi napojení na příslušné komunikace v daném místě. Hlavní vjezdy a výjezdy do areálu z ulice Ke Karlovu a U Panasonicu jsou zdůrazněny vjezdovými bránami s logem PMDP.

V místě křížení Folmavské ulice, která tvoří tepnu daného území a nově navrženým prodloužením ulice U Panasonicu jsou navrženy dva administrativní dominantní objekty: Správní budova (západ) a budova ředitelství (východ). Dalším výrazným objektem bude přístřešek pro Tb v severní části (objekt půdorysných rozměrů 48x200m) jehož sedlová střecha je zavěšena pomocí lan ze šesti pylonů výšky 17m.

Likvidace odpadů

Nakládání s odpady bude probíhat v souladu s platnou legislativou. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole B.III.3.

Příprava území, kácení

Rozsah kácené mimolesní zeleně byl stanoven na základě terénního dendrologického průzkumu a navrženého technického řešení vozovny. Dendrologický průzkum je součástí projektové dokumentace a zahrnuje sadovnické hodnocení dřevin a soupis kácené zeleně, viz. Příloha volná 1). Z prostoru budoucí vozovny bude nutné odstranit celkem 275ks stromů a 10 960m² porostů mladých dřevin o průměru kmene do 10cm, keřů a popínavek. Zeleně bude smýčena na základě žádosti o povolení ke kácení mimolesní zeleně. Dřeviny, které budou zachovány, je nutné po dobu stavby chránit před negativními účinky stavební činnosti v souladu s normou ČSN 83 9061. Dřeviny je zároveň nutné odborně ošetřit.

Sadové úpravy

Založení trávníku, výsadbu dřevin a následnou péči o vegetační plochy po dobu 3 let zahrnuje stavební objekt 802 - Vegetační úpravy. Areál vozovny poskytuje jen velmi omezené prostorové možnosti pro vegetační plochy. Ty jsou omezeny na obvodové pásy kolem areálu a na menší plochy ve východní části v okolí administrativních budov. Výsadba dřevin, zejména stromů, je dále limitována hustou sítí inženýrských sítí, a to jak pod zemí, tak na povrchu. Dalším negativním faktorem jsou exhalace výfukových plynů a pravděpodobně zasolení.

Výběr dřevin vychází primárně z okruhu původních druhů. Ty však mohou být použity pouze na větších travnatých plochách. Původní druhy doplňují jejich kultivary vhodnější svým habitem a kultivary lépe zvládající extrémní stanovištní podmínky vozovny. Kromě listnáčů je v areálu navrženo několik jehličnanů, které ožíví dopravní areál nejen během zimy, viz. Tab. č. 7.

Druhové složení keřového podrostu je navrženo především s ohledem na nepříznivé podmínky. Použity jsou jak opadavé, tak stále zelené listnáče, které relativně dobře snášejí exhalace a zasolení, viz. Tab. č. 8.

Tab. 7: Navržené taxony dřevin

Zkratka	český název	latinský název	Počet kusů
AB.CO.	jedle ojiněná	Abies concolor	2
Ac.ca.	javor babyka	Acer campestre	3
AC.CA. 'Elegant'	javor babyka	Acer campestre	4
AC.CA. 'Elsrijk'	javor babyka	Acer campestre	12
AC.CA. 'Zorgvliet'	javor babyka	Acer campestre	1
AC.PL.	javor mléč	Acer platanoides	1
AC.PS.	javor klen	Acer pseudoplatanus	4
BE.PE.	bříza bělokorá	Betula pendula	6
FR.EX.	jasan ztepilý	Fraxinus excelsior	2
FR.EX. 'Diversifolia'	jasan ztepilý	Fraxinus excelsior	4
FR.EX. 'Allgold'	jasan ztepilý	Fraxinus excelsior	12
MA.BA. 'Street Parade'	jabloň drobnoplodá	Malus baccata	5
PI.OM.	smrk omorika	Picea omorika	10
PN.UN.	borovice zobanitá	Pinus uncinata	3
PR. MA.	višeň mahalebka	Prunus mahaleb	1
PR. AV. 'Plena'	třešeň ptačí	Prunus avium	4
QU.PE.	dub zimní	Quercus petraea	1
SO.TO.	jeřáb břek	Sorbus torminalis	3
TI.CO.	lípa srdčitá	Tilia cordata	6
TI.CO. 'Rancho'	lípa srdčitá	Tilia cordata	3
CELKEM			87

Tab. 8: Navržené taxony keřového porostu

Zkratka	český název	latinský název	Počet kusů
Am.la.	muchovník Lamarckův	Amelanchier lamarckii	1
Be.bu. 'Nana'	dříšťál zimostřezový	Berberis buxifolia 'Nana'	65
Co.al. 'Sibirica'	svída bílá	Cornus alba 'Sibirica'	475
Li.vu.	ptačí zob obecný	Ligustrum vulgare	65
Lo.pi.	zimolez kloboukatý	Lonicera pileata	78
Pa.qu.	přísavník pětistý	Parthenocissus quinquefolia	52
Ph.op.	tavola kalinolistá	Physocarpus opulifolius	330
Po.fr. 'Abbotswood'	mochna křovitá	Potentilla fruticosa 'Abbotswood'	45
Ri.al. 'Pumilum'	meruzalka alpská	Ribes alpinum 'Pumilum'	60
Sp.ja. 'Gold Mound'	tavolník japonský	Spirea japonica 'Gold Mound'	230
St.in. 'Crispa'	korunatka klaná	Stephanandra incisa 'Crispa'	170
Vi.la.	kalina tušalaj	Viburnum lantana	1
Vi.op.	kalina obecná	Viburnum opulus	40
CELKEM			1 612

Trávník bude založen na všech vegetačních plochách mimo keřové výsadby. Stromy budou sázeny do zatravnění. Po výsevu bude trávník ošetřen. Dřeviny budou sázeny dle situace. Spon keřů je přibližně 0,8 x 0,8m, v případě vzrůstnějších druhů je uvažováno se sponem 1 x 1m.

Sazenice budou dodány v těchto parametrech:

- alejové stromy - výška nasazení koruny min. 2,8m, 3x přesazované, obvod kmínku 12 – 14, se zemním balem
- jehličnany – výška 150 – 175, kontejnerované nebo se zemním balem
- solitérní keře – výška 80 – 100, kontejnerované
- standardní keře opadavé – 3-4 výhony, výška 40 – 60cm, u půdokryvných kultivarů 15 - 30, kontejnerované
- stále zelené listnaté dřeviny - výška 15 - 30, kontejnerované
- popínavky - výška 30 - 60, kontejnerované

Při výsadbě bude k sazenicím přidáno hnojivo a podpůrné látky. Stromy budou opatřeny flexibilní zavlažovací trubicí a ukotveny třemi kůly. Všechny výsadby budou zality a zamulčovány.

Projekt zahrnuje dokončovací péči v rozsahu: 3 x ošetření po výsadbě, 10 x zálivka.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpoklad zahájení stavby:	07/2011
Předpoklad dokončení stavby:	01/2016
Předpokládaná doba výstavby:	54 měsíců

Orientační lhůty výstavby

- **1. etapa výstavby – vozovna trolejbusů**
zahájení stavebních prací se předpokládá ve druhé polovině roku 2011
navržená doba realizace stavebního programu je 18 měsíců
- **2. etapa výstavby – vozovna autobusů**
navržená doba realizace stavebního programu je 12 měsíců
- **3. etapa výstavby – objekt těžké údržby**
navržená doba realizace stavebního programu je 12 měsíců
- **4. etapa výstavby - objekt generálního ředitelství a provozovna Horní vedení**
navržená doba realizace stavebního programu je 12 měsíců

Jednotlivé etapy výstavby se nebudou časově překrývat.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

kraj:	Plzeňský
město:	Plzeň
katastrální území:	Skvrňany

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

Posuzování záměru zajišťuje příslušný orgán, krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor životního prostředí, Škroupova 18, Plzeň.

Navazující správní řízení ve věcech umístění, povolení a trvalého užívání staveb bude následně vydávat věcně a místně příslušný stavební úřad, případně speciální stavební úřad. V tomto případě to bude Magistrát města Plzeň, Odbor stavebně správní, Pobočka Plzeň – Jižní Předměstí, Škroupova 246/4, Plzeň - Jižní Předměstí .

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Zájmové území se nachází v katastrálním území Skrňany na parcelách v KN vedených jako zastavěná plocha a nádvoří, jako ostatní plocha jiná a manipulační, jedna parcela č. 1496/18 je vedená v KN jako trvalý travní porost a jedna parcela č. 1496/150 jako orná půda, viz. Tabulka č. 6. Tyto dvě parcely se nacházejí při jižní hranici pozemku záměru podél ulice Folmavská a budou přes ně vedeny vjezdy do areálu, prodloužením ulice U Panasonicu. Tyto pozemky jsou vedeny v ZPF, parcela č. 1496/18 s třídami ochrany č. I., II. a III. A parcela č. 1496/150 s třídou ochrany č. I.

Zábor pozemků vedených v ZPF

Č. p.	Druh pozemku	BPEJ	Třída ochrany ZPF	Výměra [m ²]
1496/18	trvalý travní porost	4.14.00	I.	87
		4.15.00	II.	10 631
		4.46.02	III.	4 565
1496/150	orná půda	4.14.00	I.	683

B.II.2. Voda

Odběr vody v době výstavby

Napojení objektů navrženého zařízení staveniště (ZS) bude řešeno z městské vodovodní sítě přípojkou z vodovodního řadu DN 500 v ulici Folmavská. Vzhledem k budoucímu předpokládanému propojení řadů v ulicích Folmavská a Ke Karlovu řadem DN 200 se jeví výhodné část této přípojky ZS provést již v trase a profilu budoucího řadu a přímé napojení ZS provést v místě budoucího napojení navrhovaného objektu GŘ PMDP. Přípojka je navržena z tvárné litiny DN 100, u vstupu do ZS na ní bude umístěna vodoměrná šachta. Napojování ZS jiných částí areálu dle průběhu etapizace výstavby a postupného zprovoznění jednotlivých částí areálu vozovny bude možné na v předstihu budované části definitivního rozvodu vody v areálu.

Odběr vody v době provozu

Areálový vodovod je řešen jako jednotný pro zásobování objektů pitnou vodou i pro požární účely. Zokruhovaný rozvod je napojen na veřejnou vodovodní síť v určeném místě, a to v křižovatce ulic Folmavská a U Panasonicu. Napojení bude provedeno na stávající řad DN 500 a vedeno profilem DN 200 (požadovaný pro budoucí vodovodní propojení řadů v ulicích Ke Karlovu a Folmavská též vodovodním řadem DN 200). Napojení na řad DN 500 a část řadu DN

200 budou již provedeny v rámci objektu 301 – viz výše. Z řady DN 200 je po odbočení do vlastního areálu (části „oddělené“ budoucí komunikací Folmavská - U Panasonicu) umístěna vodoměrná šachta. Následuje zokruhovaný rozvod areálem – DN 150 – s požárními hydranty. Ze zokruhovaného rozvodu jsou jednotlivými vodovodními přípojkami (objekt 304) napojeny všechny objekty vozovny. Rozvody jsou navrženy z tvárné litiny, řady budovány v otevřené rýze.

Vodovodní přípojky v areálu vozovny jsou napojeny na areálový rozvod vodovodu – objekt 303. Přípojky objektů budovy GŘ PMDP a provozovny HV budou samostatnými přípojkami (s vlastním měřením v objektech) napojeny na řadu DN 200 propojující ulice Folmavská a Ke Karlovu (jeho výrazná část řešena v rámci této dokumentace – objekt 303). Přípojky budované v otevřené rýze jsou navrženy z tvárné litiny.

Bilance potřeby vody pro stavební objekty (podle vyhlášky č.428/2001 Sb., příloha č.12)

Projektovaný stav – roční potřeba vody pro zaměstnance

Administrativa: 127 zaměstnanců (16 m ³ / za m/rok)	127 x 16 = 2 032 m ³ /rok
Řidiči: 499 zaměstnanců (16 m ³ / za m/rok)	499 x 16 = 7 984 m ³ /rok
Výpravní-čisté profese: 50 zaměstnanců (30 m ³ / za m/rok)	50 x 30 = 1 500 m ³ /rok
Dělnické profese: 160 zaměstnanců (40 m ³ / za m/rok)	160 x 40 = 6 400 m ³ /rok
Jídelny, školení: 130 zaměstnanců (6 m ³ / za m/rok)	130 x 6 = 780 m ³ /rok

Roční potřeba vody pro zaměstnance $Q_r = 18 696 \text{ m}^3/\text{rok}$

Potřeba vody v nejsilnější směně

Administrativa: 127 zaměstnanců (16 m ³ / za m/rok); 8 hod 250 dní	127 x 58 = 7 366 l/den
Řidiči: 204 zaměstnanců (16 m ³ / za m/rok); 8 hod 365 dní	204 x 58 = 11 832 l/den
Výpravní profese: 20 zaměstnanců (30 m ³ / za m/rok); 24 hod 365 dní	20 x 82 = 1 640 l/den
Dělnické profese: 76 zaměstnanců (40 m ³ / za m/rok); 8 hod 250 dní	76 x 109 = 8 284 l/den
Jídelny, školení: 130 zaměstnanců (6 m ³ / za m/rok); 3 hod 250 dní	130 x 16 = 2 080 l/den

Celková potřeba vody pro zaměstnance 31 202 l/den

Maximální denní potřeba vody, kde K_d je součinitel denní nerovnoměrnosti

$$Q_m = Q_p \times k_d = 31\,202 \times 1,25 = \underline{39\,003 \text{ l/den}}$$

Maximální hodinová potřeba vody pro zaměstnance, K_h je součinitel hodinové nerovnoměrnosti

$$Q_h = Q_m \times k_h = 39\,003 \times 1,8 = 70\,205 \text{ l/den} : 24 = 2\,925 \text{ l/hod} = \underline{0,81 \text{ l/s}}$$

Potřeba vody - mytí autobusů a trolejbusů

Technická základna autobusů a trolejbusů

Kapacitní požadavky PMDP

Trolejbusy 90 trolejbusů a 30 kloubových trolejbusů

Autobusy 130 sólo autobusů a 30 kloubových autobusů

Mytí trolejbusů a autobusů

Celkový počet trolejbusů 120 vozů včetně kloubových
Max.počet mytých vozů ve špičce 41 vozů denně ve špinavém období
Počet mytých vozů v nepracovní den 22 vozů
Průměrný počet mytých vozů 22 vozů denně
Doplňování vody mycích linek – recirkulace 80%
Spotřeba vody na 1 vůz dle technologie 1000 l
Max potřeba vody doplňovaná - 200 l/vůz 41 vozů = 8,2 m³/den
Průměrná potřeba za rok $22 \times 200 = 4,4 \text{ m}^3/\text{den} \times 365 = 1606 \text{ m}^3/\text{rok}$

Celkový počet autobusů 160 vozů včetně kloubových
Max.počet mytých vozů ve špičce 61 vozů denně ve špinavém období
Počet mytých vozů v nepracovní den 30 vozů
Průměrný počet mytých vozů 40 vozů denně
Doplňování vody mycích linek – recirkulace 80%
Spotřeba vody na 1 vůz dle technologie 500 l
Max potřeba vody doplňovaná - 100 l/vůz 61 vozů = 6,1 m³/den
Průměrná roční potřeba $40 \times 100 = 4,0 \text{ m}^3/\text{den} \times 365 = 1460 \text{ m}^3/\text{rok}$

Mytí podvozků a dílů

Max potřeba vody na mytí podvozků a dílů v opravárenské hale cca 0,5 m³/hod

Recirkulace se nepředpokládá

Max denní potřeba 4 m³/den
Průměrná denní potřeba 2 m³/den
Průměrná roční potřeba $2 \times 250 = 500 \text{ m}^3/\text{rok}$

Celkem potřeba vody na mytí Ab a Tb 16 300 l/den

Celková spotřeba vody pro areál

Průměrná denní potřeba vody pro zaměstnance a mytí a opravy Tb a Ab

$31\,202 + 16\,300 = 47\,502 \text{ l/den}$ $Q_p = 47,5 \text{ m}^3/\text{den}$

Roční potřeba vody celkem $Q_r = 18\,696 + 1606 + 1460 + 500 = \underline{\underline{22\,262 \text{ m}^3/\text{den}}}$

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Vytápění

Pro areál vozovny Borská pole je navrženo převážně teplovodní a částečně elektrické vytápění. V objektu SO115 Správní budova vozovny bude umístěna výměňková stanice napojená na horkovod Plzeňská energetika. Z výměňkové stanice budou topnou vodou zásobeny podružné předávací stanice pro jednotlivé objekty. Celkové uvažované výkony jsou 3250 kW CZT a 20 kW elektricky. Roční spotřeba tepla bude 18 400 GJ/rok pro vytápění a ohřev větracího vzduchu a 710 GJ/rok pro přípravu teplé vody.

Topným médiem této VS je horká voda o parametrech:

- max. teplota 140°C při -12 °C v topném období (řízeno ekvitermně),
- v letním období min. teplota přívodu 90°C

Všechny potrubní trasy areálových teplovodů budou v bezkanálovém uložení z předvolovaného potrubí.

Stavební konstrukce objektů z hlediska tepelně-technických vlastností budou splňovat ČSN 730540.

Spotřeba tepla v době výstavby

V době výstavby se nepředpokládá spotřeba tepla.

Spotřeba tepla v době provozu

Tepelný výkon (dle ČSN EN 12831):

SO 101 Výpravna trolejbusy (elektrické vyt.)	$Q_{UT101} = 6,5 \text{ kW}$
SO 102 Myčka trolejbusy	$Q_{UT102} = 25 \text{ kW}$
SO 103 Zastřešené odstavy trolejbusy (výhledově při uzavření objektu)	$Q_{UT103} = 652 \text{ kW}$
SO 104 Lehká údržba trolejbusy	$Q_{UT104} = 317 \text{ kW}$
SO 105 Výpravna s vrátnicí (elektrické vyt.)	$Q_{UT105} = 8 \text{ kW}$
SO 107 Lehká údržba autobusy (+SO108+SO109)	$Q_{UT107} = 238 \text{ kW}$
SO 110 Těžká údržba (+SO111+SO112)	$Q_{UT110} = 770 \text{ kW}$
SO 115 Správní budova vozovny	$Q_{UT115} = 100 \text{ kW}$
SO 116 Budova GŘ PMDP	$Q_{UT116} = 124 \text{ kW}$
SO 117 Provozovna HV	$Q_{UT117} = 35 \text{ kW}$

Potřeba teplé vody (výkon ohřivače v akumulární nádobě):

SO 101 Výpravna trolejbusy (el.)	$Q_{TV101} = 2,2 \text{ kW}$
SO 102 Myčka trolejbusy	$Q_{TV102} = 2,2 \text{ kW}$
SO 104 Lehká údržba trolejbusy	$Q_{TV104} = 30 \text{ kW}$
SO 105 Výpravna s vrátnicí (el.)	$Q_{TV105} = 2,2 \text{ kW}$
SO 107 Lehká údržba autobusy	$Q_{TV107} = 30 \text{ kW}$
SO 108 Myčka autobusy	$Q_{TV108} = 2,2 \text{ kW}$
SO 109 Očista interiérů	$Q_{TV109} = 5 \text{ kW}$
SO 110 Těžká údržba (+SO111+SO112)	$Q_{TV110} = 10 \text{ kW}$
SO 115 Správní budova vozovny	$Q_{TV115} = 10 \text{ kW}$
SO 116 Budova GŘ PMDP	$Q_{TV116} = 15 \text{ kW}$
SO 117 Provozovna HV	$Q_{TV117} = 10 \text{ kW}$

Potřeba technologie:

SO 110 Těžká údržba (lakovna)	$Q_{TE110} = 325 \text{ kW}$
-------------------------------	------------------------------

- SO101 Výpravna trolejbusy – Vytápění

Pro objekt výpravny byl stanoven tepelný výkon 6,5 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 2,2 kW. Vytápění objektu bude elektrické a to kombinací podlahového vytápění a přímotopů. Příprava TV bude akumulací v elektrickém zásobníku.

- SO102 Myčka trolejbusy – Vytápění

Pro objekt myčky byl stanoven tepelný výkon 25 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 2,2 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to kombinací stropního sálavého vytápění a deskových otopných těles. Příprava TV bude akumulací. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

- SO103 Zastřešené odstavy trolejbusy – Vytápění

Vzhledem k tomu, že se výhledově uvažuje uzavření zakrytí objektu, je uvažována výkonová rezerva na vytápění haly 652 kW.

- SO104 Lehká údržba trolejbusy – Vytápění

Pro objekt údržby byl stanoven tepelný výkon 317 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 30 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to kombinací stropního sálavého vytápění a deskových otopných těles. Příprava TV bude akumulací. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

- SO105 Výpravna a vrátnici – Vytápění

Pro objekt výpravny byl stanoven tepelný výkon 8 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 2,2 kW. Vytápění objektu bude elektrické a to kombinací podlahového vytápění a přímotopů. Příprava TV bude akumulací v elektrickém zásobníku.

- SO107 Lehká údržba autobusy – Vytápění

Pro objekt údržby, společně s SO108 Myčka autobusy a SO109 Výpravna trolejbusy byl stanoven tepelný výkon 238 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 37,2 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to kombinací stropního sálavého vytápění a deskových otopných těles. Příprava TV bude akumulací. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

- SO110 Těžká údržba – Vytápění

Pro objekt údržby společně s objekty SO111 a SO112 byl stanoven tepelný výkon 770 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 10 kW a výkon pro technologii lakovny 325 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to kombinací stropního sálavého vytápění a deskových otopných těles. Příprava TV bude akumulací. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

- SO115 Správní budova vozovny – Vytápění

Pro správní budovu byl stanoven tepelný výkon 100 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 10 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to deskovými otopnými tělesy, popřípadě

konvektory. Příprava TV bude akumulární. Zdrojem tepla bude tlakově nezávislá výměňková stanice napojená na CZT – Plzeň Energo, tato stanice bude zásobovat i podružné předávací stanice v areálu vozovny (celkový výkon stanice 2300 kW).

- SO116 Budova GŘ PMDP – Vytápění

Pro objekt ředitelství byl stanoven tepelný výkon 124 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 15 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to deskovými otopnými tělesy, popřípadě konvektory. Příprava TV bude akumulární. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

- SO117 Provozovna HV – Vytápění

Pro objekt provozovny byl stanoven tepelný výkon 35 kW a výkon pro přípravu teplé vody (TV) 10 kW. Vytápění objektu bude teplovodní a to kombinací stropního sálavého vytápění a deskových otopných těles. Příprava TV bude akumulární. Zdrojem tepla bude tlakově závislá předávací stanice napojená na výměňkovou stanici v objektu SO 115.

Odběr elektrické energie v době výstavby

Zásobení stavby elektrickou energií bude provedeno ze stávajících trafostanic v lokalitě do staveništního rozvaděče. V současné době není známo, jaká bude spotřeba el. energie v době výstavby.

Odběr elektrické energie v době provozu

Napojení areálu na rozvodnou síť ČEZ distribuce a.s. bude provedeno zasmyčkováním stávajícího kabelu 22kV vedoucího po hranici areálu. Tento stávající kabel bude přerušen a pomocí spojek bude zatažen až do provozní budovy, kde bude umístěn rozvaděč vn. Měření spotřeby elektrické energie bude na straně vn. Požadovaný soudobý příkon je cca 1400 kW. Jedná se o připojení dvou TS 1000 kVA do distribuční sítě. Navržená trasa vn přípojky vede ve volném terénu a v chodníku. V místě přechodu kabelové přípojky přes komunikaci se využije plastový kabelový multikanál, který bude osazen v rámci SO 405 NN rozvody, přípojky objektů vozovny. Přesné napojovací místo a podmínky připojení do sítě ČEZ distribuce a.s. bude upřesněno na základě písemného stanoviska provozovatele distribuční sítě.

Předpokládaná energetická bilance:

Popis:	Příkon:	β	Soudobý příkon:
Technologie	1420,00	0,40	568,00
Vytápění	66,50	0,90	60,00
Vzduchotechnika	350,00	0,80	280,00
Slaboproudy	30,00	0,65	20,00
NN rozvody	550,00	0,55	302,50
Osvětlení	100,00	1,00	100,00
Celkem			1330 kW

Trafostanice SO 404 v areálu vozovny

Trafostanice bude připojena na rozvodnou distribuční síť 22 kV ČEZ distribuce kabelovou smyčkou z korespondujících elektrických stanic.

Trafostanice TS 22/0,4 kV, 2 x 1000 kVA bude umístěna v objektu správní budovy vozovny v 1. nadzemním podlaží. V místnosti TS budou dva olejové hermetizované transformátory 22/0,4/20, 50 Hz, 1000 kVA (T1 a T2). V místnosti rozvaděčů bude rozvaděčem 22 kV, 50 Hz (R22) a v energocentrum bude hlavní rozvodna NN s hlavním rozvaděčem 400V, 50 Hz, kompenzací a skříňní měření USM (RE). V rozvodně nn bude dále podružné měření pro jednotlivé objekty areálu. Z rozvodny NN půjdou samostatné napájecí kabely NN do jednotlivých objektů areálu. Vývody z hlavních rozvaděčů (hlavní jistič) budou osazeny vypínací cívkou pro dálkové vypnutí pro případ zásahu při požáru. V trafostanici bude provedena ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí dle ČSN 33 2000 – 4 – 41 automatickým samočinným odpojením od zdroje ochrannými prvky podle druhu soustavy jednotlivých zařízení. Technologie elektrické stanice bude v trafostanici vzájemně propojena a připojena včetně ostatních vodivých prvků na vnitřní uzemnění trafostanice, které bude připojeno dvěma zemnicími svody přes zkušební svorky a hlavní ochranou přípojnicí na vnější uzemnění objektu. Dále bude na vnitřní uzemnění TS připojeno stínění kabelů 22 kV, 50 Hz.

Přehled instalovaných výkonů

Jmenovitý instalovaný výkon trafostanice: 2 x 1000 kVA

Předpokládaná energetická bilance objektu vozovny napájená z trafostanice:

Maximální soudobý výkon $P_s = 1\,400$ kW

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Intenzita stávající dopravy

Stávající dopravní zátěž v zájmovém území je dána především automobilovou dopravou na blízké Folmavské a Domažlické ulici, v blízkosti kruhové křižovatky.

Dopravní zatížení ulic Folmavská, Ke Karlovu a Domažlická uvádí následující tabulky. Jako zdroj informací byla použita silniční databanka ŘSD, sčítání dopravy v roce 2005. Veškerá dopravní data byla převzata z webových stránek ŘSD.

Sčítací úsek 3-0811 platí pro silnici č. 26, ulici Domažlická, sčítací úseky MK 3-5280 a 3-5290 platí pro městskou komunikaci, ulici Folmavská a sčítací úsek MK 3-0815 platí pro městskou komunikaci, ulici Ke Karlovu. Dopravní úseky jsou názorně zobrazeny v obrázku, který je přiložený v Příloze jako Dokument. č. 2.

Tab. 9: Tabulka intenzit dopravy - sčítání dopravy z roku 2005

INTENZITA DOPRAVY – stav v roce 2005						
č. silnice/sčítací úsek	Těžká	Osobní	Motoriky	Součet	začátek úseku	konec úseku
MK / 3-0815	2314	12436	31	14781	zač.na 26	konec na 27
26 / 3-0811	3811	9519	37	13367	vyús.605	Plzeň k.z.
MK / 3-5280	3250	14542	41	17833	x s 26	x s MK
MK / 3-5290	1630	10060	31	11721	x s MK	x s 27

Porovnání intenzit dopravy v Plzni v říjnu 2003 a v říjnu 2006

Provizorní dálniční obchvat Plzně byl otevřen v prosinci 2003 a jeho poslední úsek byl otevřen v říjnu 2006. Obchvat přinesl městu Plzeň odlehčení nákladní i osobní dopravy o desítky procent. Dálnice ubrala městu zátěž a zároveň absorbovala veškerou přírůstkovou dopravu z posledních let, konkrétní údaje jsou uvedeny v následující tabulce č. 10. Údaje pocházejí ze stabilních křižovatkových detektorů, nejsou rozlišeny druhy vozidel.

- Sledovaná místa:
- Rokycanská tř. u OD TESCO
 - Tyršova ul. na křižovatce Rychtářka (střed města)
 - Domažlická tř. u mostu přes trať Plzeň - Cheb

Tab. 10: Srovnání intenzity dopravy za 24 hodin pracovního dne na sledovaných místech v roce 2003 a 2006

Ulice	10/2003	10/2006	Rozdíl	Rozdíl [%]
Rokycanská	29 862	20 877	- 8 985	- 30,1
Rychtářská	39 128	34 471	- 4 657	- 11,9
Domažlická	19 901	15 342	- 4 559	- 22,9

Měření intenzity dopravy z dubna 2007

- Do města Plzeň vjelo v celkovém součtu na všech sledovaných profilech 78 300 vozidel za 24 hodin, podíl nákladní dopravy (vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t) činí 11,4% tj. 8 900 vozidel, z toho 2 550 kamionů (3,2%). Autobusů (mimo MHD) vjíždí do města přes 600 za den (0,8%).
- Ze 78 300 vozidel, která do města vjedou, činí pouze 14% tranzitní doprava, zbytek je doprava cílová. Tranzitních vozidel je za den 11 000, z toho 8 900 osobních (81%), 1 200 nákladních bez kamionů (11%) a 900 kamionů (8%). U osobních aut je podíl tranzitu nižší (13%), u nákladní dopravy vyšší (24%).
- Pokud bychom u nákladních aut sledovali podíly tranzitní dopravy na jednotlivých vjezdech, nejvíce tranzitu vykazují oba vjezdy na severu města (I/20 Karlovarská a I/27 Plaská) - 28 a 33%. Domažlická a Rokycanská mají dnes podíly nižší (24 a 23%), i když ještě v roce 2004 i zde byly naměřeny podíly tranzitní nákladní dopravy kolem 35%.
- Zcela dominantní zdroj a cíl nákladní dopravy v Plzni představuje průmyslová oblast Borských polí vč. areálu Škoda. V den průzkumu zde skončilo 360 kamionů, v pivovaru Prazdroj skončilo 160 kamionů.

Vyvolaná doprava

Intenzity vyvolané dopravy jsou převzaty z podkladů investora, v tomto případě z Hlukové studie, viz. studie F3, Příloha volná 2).

Období výstavby

V období výstavby se předpokládá staveništní doprava dle jednotlivých fází výstavby, viz. Tabulka č. 11. V Hlukové studii, je intenzita dopravy řešena pro 1. etapu – výstavba vozovny trolejbusů.

Výstavbu vozovny trolejbusů lze rozdělit do 4. základních fází:

- 1. fáze přeložky IS, přípravné práce,
- 2. fáze zakládání,
- 3. fáze nosné konstrukce,
- 4. fáze povrchové úpravy, dokončovací práce.

Tab. 11: Intenzity staveništní dopravy dle jednotlivých fází

Fáze	Nákladní automobil	Intenzita dopravy za 24 hodin
1	Tatra T815	6
2	Tatra T815	17
3	věžový jeřáb	13
4	Finišér	20

Období provozu

Areál vozovny bude umístěn v nynějším prostoru bývalých kasáren. Bude mít po svém obvodu betonovou zeď, vyjma části do ulice Folmavská, kde bude drátěný plot a vjezdových bran. V ulici Ke Karlovu bude nově vybudována komunikace pro příjezd a odjezd autobusů, rychlost zde bude upravena dopravní značkou na 30 km/h. Vyvolaná doprava bude způsobena automobilovou dopravou a provozem autobusů a trolejbusů, a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská.

Intenzity autobusové dopravy

Kromě vnitroareálové dopravy (nájezdy na odstavy, mytí, čištění, údržba atd.), bude doprava vedena do ulice Ke Karlovu. Z ní budou najíždět všechny autobusy do areálu a většina z nich i vyjíždět. Z ulice Folmavská, budou vyjíždět zbylé autobusy.

Tab. 12: Intenzity vyvolané autobusové dopravy

Komunikace	Intenzita dopravy Denní za 16 hod	Intenzita dopravy Noční za nejhlučnější hodinu
Ulice Ke Karlovu	270	13
Uvnitř areálu vozovny	649	98
Ulice Folmavská	61	36

Intenzity trolejbusové dopravy

U trolejbusů bude také vnitroareálová doprava (nájezdy na odstavy, mytí, čištění, údržba atd.). Z areálu budou trolejbusy jezdit přes ulici Folmavská.

Tab. 13: Intenzity vyvolané trolejbusové dopravy

Komunikace	Intenzita dopravy Denní za 16 hod	Intenzita dopravy Noční za 1 nejhlučnější hodinu
Uvnitř areálu vozovny	636	82
Ulice Folmavská	264	40

Intenzity automobilové dopravy

Veškerá automobilová doprava bude vedena na ulici Folmavská.

Tab. 14: Intenzity automobilové dopravy

Komunikace	Intenzita dopravy Všechna vozidla za 24 hod	Intenzita dopravy z toho nákladních za 24 hod
Ulice Folmavská	30 760	4 360

Další podrobnosti o dopravě jsou uvedeny v Hluková studii, která je přiložena jako studie F3, Příloha volná 2).

Návrh řešení dopravy v klidu

Výpočet byl proveden dle ČSN 76 61 10 Projektování místních komunikací, kapitola 14

Celkový počet stání: $N = O_0 + P_0 \times k_a \times k_p$

O_0 - odstavná stání (stavby pro bydlení) neuvažována.

P_0 - základní počet parkovacích stání – na 3 zaměstnance 1 stání

Počet zaměstnanců je 650

k_a – součinitel vlivu stupně automobilizace 1:2.5 $\Rightarrow k_a = 1$

k_p – součinitel redukce počtu stání – skupina B, stupeň úrovně dostupnosti 3 (dopravní podnik zajišťuje svoz vlastních zaměstnanců) $\Rightarrow k_p = 0.6$

Požadovaný počet stání celkem: $N = P_0 \times k_a \times k_p = 650/3 \times 0.6 \times 1 = \underline{130 \text{ stání}}$

Plánovaný počet stání pro osobní automobily je celkem 130 až 161, konečný počet stání se bude odvíjet v závislosti na výsadbě zeleně. Vzhledem k tomu, že počet navrhovaných parkovacích míst bude stejný, případně vyšší než požadovaný počet parkovacích míst, je možno konstatovat, že tento návrh dopravy v klidu vyhovuje.

Parkoviště pro zaměstnance využívá volný prostor mezi plochou GŘ a provozovnou HV pro cca 79 OA, dále volný prostor u Správní budovy vozovny pro cca 19 OA a prostor u severní hranice řešeného území pro cca 63 OA zaměstnanců vozovny.

Předpokládané kapacity provozu

Zahrnují obě základní kapacity, tj. odstavnou (remizovací) a udržovací (opravárenskou, očištnou) v tomto rozsahu:

- **odstavná kapacita vozovny**

- Ab – autobusová 129 solo + 25 kloubových vozidel odstavených na volné ploše střední a jižní části vozovny,
- Tb – trolejbusová 72 solo + 24 kloubových vozidel odstavených na kryté ploše v severní části vozovny.

Celkem pro Ab + Tb je 250 odstavných míst (201 solo + 49 kloubových).

Rozdíl mezi kapacitou odstavných ploch pro obě trakce a inventárním stavem vozidel (160 Ab a 120 Tb) je kompenzován počtem vozidel nasazených v nočním provozu a počtem vozidel, která jsou odstavena na stáních technologických a očištných procesů.

- **udržovací kapacita technologických a očištných procesů**

SO 106 – čerpací stanice PHM: 4 stanoviště (2 s + 2 k)

SO 107 – lehká údržba Ab: 4 opravárenská + 1 diagnostické stanoviště (2 s + 3 k)

SO 104 – lehká údržba Tb: 6 – 8 opravárenských +1 diagnostické stanoviště (6 s + 3 k)

SO 110 – těžká údržba Ab: 5 opravárenských stanovišť (3 s + 2 k)

Tb: 9 opravárenských + 1 el. zkušební stanovišť (6 s + 4 k)

Společné:	lakovna 3 stanoviště (1 s + 2 k)
	karosárna 5 stanovišť (2 s + 3 k)
SO 111 – mytí spodků vozidel:	1 stanoviště (1 k)
SO 108 – myčka Ab:	1 stanoviště (1 k)
SO 109 – čištění interiérů Ab:	2 stanoviště (1 s + 1 k)
SO 102 – myčka Tb:	1 stanoviště (1 k)
SO 103 – čištění interiérů Tb:	2 stanoviště (1 s + 1 k)
Celkem pro Ab a Tb je:	39 – 41 technologických stanovišť (22 – 24 s + 19 k)
	7 očistných stanovišť (2 s + 5 k)

B.II.5 Ochranná pásma

V případě, že budou do prostoru navrhované stavby zasahovat ochranná pásma veřejných inženýrských sítí (kanalizace, plynovod, vodovod a kabely VO), je třeba je při realizaci záměru rovněž respektovat.

Pro jednotlivé druhy inženýrských sítí platí následující předepsaná ochranná pásma, měřená od vnějšího obvodu:

Elektroenergetika:	-podzemní vedení do 110 kV	1 m
	-vrchní vedení VN do 35 kV	7 m (od krajního vodiče)
	-hranice objektu elektrická stanice	20 m
Plyn:	-do průměru 200 mm včetně	4 m
	-o průměru 200-500 mm včetně	8 m
	-o průměru více než 500 mm	12 m
	-u nízkotlakých a středotlakých plynovodů, rozvádějící plyny v zastavěném území obce	1 m
	-technologické objekty	4 m
	-bezpečnostní pásmo VTL do DN 500	15 m
	-bezpečnostní pásmo VTL do DN 250	20 m
Vodovody :	ve volném terénu	2 m
Stokové sítě:		3 m

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Pro potřeby Oznámení byla firmou Air Pollution Service panem Ing. Pulkrábkem. zpracována rozptylová studie znečištění ovzduší, která je součástí příloh oznámení jako studie F4, Příloha 3).

Studie hodnotí předpokládané znečištění ovzduší dané lokality provozem objektu. Předmětem hodnocení rozptylové studie je jen doprava, provoz uvnitř areálu a na příjezdových komunikacích, protože vytápění objektů bude řešeno pomocí výměňkové stanice a z toho důvodu nebude lokálním zdrojem znečišťování ovzduší. Vzhledem k charakteru výše popsaných zdrojů a ve vztahu k platné legislativě o imisních limitech, byl výpočet proveden pro emitované znečišťující látky CO, NO₂, NO_x, PM₁₀, a benzen. Studie je zpracována pro hodnocení dle platných imisních limitů uvedených v prováděcích předpisech k zákonu o ochraně ovzduší č. 86/2002 Sb. a upravenými postupy pro hodnocení hodinových krátkodobých koncentrací NO₂ a celoročních průměrných koncentrací

Závěry rozptylové studie

Výstavba vozovny autobusů a trolejbusů v Plzni je situována do území, ve kterém nejsou překračovány imisní limity krátkodobých ani průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v hodnocení podle platných imisních limitů.

Maximální krátkodobý imisní příspěvek kritériálního NO₂:

- na obytných budovách v okolí bude **0,60 %** krátkodobého imisního limitu a **0,12 %** limitu ročního;
- na průmyslových budovách **1,10 %** krátkodobého imisního limitu a **0,31 %** limitu ročního.

Příznivé výsledky jsou dány tím, že pojezd ve vozovně je na rozsáhlé ploše tzn., že plošná hustota znečištění je relativně malá, a tak imisní koncentrace jsou nízké již na hranicích vozovny a obytná zástavba je v dostatečné vzdálenosti a nevede kolem ní koncentrovaná doprava z vozovny.

Provoz „Vozovny autobusů a trolejbusů v Plzeň – Borská pole“ k imisním koncentracím v okolí přispěje jen málo. Provoz vozovny ani v součtu s pozadím nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek ve svém okolí.

B.III.2. Odpadní vody

B.III.2.a Srážkové vody

a) Současný stav

V současné době je v území nepoživaný vojenský areál. Odtok dešťových vod z území v současné době uvádí následující tabulka.

Tab. 15: Odtok dešťových vod - současný stav

Stávající stav				
Povrch	plocha (m ²)	roční objem srážek (m ³ /rok)	odtokový koeficient	odtok (m ³ /rok)
střecha budov	7700	0,6	0,9	4158
Zeleň	49 600	0,6	0,05	1488
zpevněná	22 700	0,6	0,5	6810
SUMA	80 000			12456

b) Stav po realizaci záměru

Odtok dešťových vod bude řešen přes dvě retenční nádrže s odlučovači s odtokem do stávající stoky (Vejpnický potok). Na odtoku z retenčních nádrží bude osazen vírový separátor.

Odtok srážek po realizaci záměru uvádí následující tabulka.

Tab. 16: Odtok dešťových vod - po realizaci záměru

Navržený stav				
Povrch	plocha (m ²)	roční objem srážek (m ³ /rok)	odtokový koeficient	odtok (m ³ /rok)
střecha budov	22600	0,6	0,9	12204
Zeleň	5 500	0,6	0,05	165
Komunikace	50 000	0,6	0,8	24000
Parkoviště	1 900	0,6	0,6	684
SUMA	80 000			37053

Oproti původnímu stavu dojde ke zvýšení povrchového odtoku z území o 24 597 m³/rok, což znamená že dotace podzemních vod se sníží o cca 0,78 l/s.

B.III.2.b Splaškové vody

a) Současný stav

V současné době v území nevznikají splaškové vody.

b) Stav po realizaci záměru

Pro odvedení splaškových vod bude vybudována splašková kanalizace, která bude napojena na stávající splaškovou kanalizaci. Splaškové vody budou přes stávající splaškovou kanalizaci odváděny na stávající čistírnu odpadních vod.

Splaškové odpadní vody

Splašková kanalizace odvádí splaškové vody z umývárny a WC. Množství splaškových odpadních vod je úměrné spotřebě pitné vody, tj. cca 22 262 m³/rok.

B.III.2.c Technologické odpadní vody

a) Současný stav

V současné době v území nevznikají technologické odpadní vody.

b) Stav po realizaci záměru

Technologické odpadní vody budou vznikat v myčkách autobusů a trolejbusů. Technologické odpadní vody budou čištěny v čistírně odpadních vod v areálu (objekty SO 312 a SO 313). Technické řešení čištění odpadních vod bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace. Nakládání s technologickými odpadními vodami se bude v souladu s platnou legislativou.

B.III.3. Odpady

a) Odpady vznikající v současné době

V současné době v území nevznikají odpady.

b) Odpady vznikající při výstavbě

Při výstavbě budou vznikat odpady typické pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu. V počáteční etapě výstavby bude nutné provést výkopové práce, terénní úpravy a teprve potom budou následovat stavební a montážní práce. Na stavbě budou umístěny kontejnery na tříděný odpad.

Tab. 17: Přehled a kategorizace odpadů vznikajících při výstavbě

Kód odpadu	Druh odpadu	Kat.	Nakládání s odpady
20 01 21*	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	odstranění
08 01 11*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	odstranění
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod č. 08 01 12	O	odstranění
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	recyklace/odstranění
15 01 02	Plastové obaly	O	recyklace/odstranění
15 01 03	Dřevěné obaly	O	recyklace/odstranění
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	odstranění
17 01 01	Beton	O	recyklace/odstranění
17 01 02	Cihly	O	recyklace/odstranění
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	recyklace/odstranění
17 01 06*	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N	recyklace/odstranění
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	recyklace/odstranění

Kód odpadu	Druh odpadu	Kat.	Nakládání s odpady
17 02 01	Dřevo	O	recyklace/odstranění
17 02 02	Sklo	O	recyklace
17 02 03	Plast	O	recyklace
17 04 05	Železo a ocel	O	recyklace/odstranění
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O	odstranění
17 05 04	Zemina a kamení	O	využití
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	recyklace/odstranění
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry	O	recyklace/odstranění
17 09 03*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	odstranění
20 01 01	Papír a lepenka	O	recyklace
20 01 02	Sklo	O	recyklace
20 01 39	Plasty	O	recyklace
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	odstranění

Vysvětlivky: O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad

V tabulce jsou uvedeny odpady vznikající při stavební činnosti. Původcem odpadů, které budou při výstavbě vznikat, bude dodavatel stavby. Během výstavby bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech vyhláškou MŽP č. 294/2005 Sb. o *podrobnostech nakládání s odpady* a odpady budou zařazeny do druhu podle skutečných vlastností a způsobu vzniku.

Nakládání s odpady

Původcem odpadů vznikajících při výstavbě bude dodavatel stavby. Odstraňování stavebních odpadů bude zajištěno servisním způsobem specializovaných firem s příslušným oprávněním. Odpady vznikající během výstavby budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech a po naplnění odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Původce stavebního odpadu je povinen odpad třídit a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu.

Nebezpečné odpady, rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů.

Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a prováděcí vyhláškou (nádoby s nebezpečnými odpady budou opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady).

Během výstavby bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a provedeno upřesnění kategorizace vzniklých odpadů.

Ke kolaudaci stavby bude nutno doložit doklady o způsobu odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby. Přepravní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit.

c) Produkce odpadů po realizaci záměru

Očekávaná produkce odpadů v projektované vozovně autobusů a trolejbusů Borská Pole vychází z produkce odpadů ve stávající vozovně. Údaje o odpadech ze stávající vozovny pro rok 2008 nám poskytla firma PMDP a.s. a jsou uvedeny v následující tabulce, společně s odhadovanou produkcí odpadů v nové vozovně.

Tab. 18: Roční produkce odpadových materiálů v PMDP, a.s.

Název odpadu	Číslo odpadu	Kategorie	Produkce rok 2008 [t/rok]	Produkce odpadů po realizaci záměru [t/rok]
Ropné kaly z údržby zařízení	050106	N	200,30	290,40
Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné NL	080111	N	0,04	0,06
Upotřebené brusné nástroje obsahující NL	120120	N	0,30	0,42
Jiné motorové, převodové a mazací oleje	130208	N	2,70	3,83
Kaly z lapačů nečistot	130503	N	108,11	154,60
Jiná paliva, vč. směsí	130703	N	0,25	0,36
Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	140603	N	0,60	0,87
Papírové a lepenkové odpady	150101	O	0,80	1,16
Plastové obaly	150102	O	1,62	2,43
Obaly obsahující zbytky NL nebo obaly těmito látkami znečištěné	150110	N	2,00	2,90
Absorpční činidla, filtrační materiál	150202	N	3,74	5,42
Absorpční činidla, filtrační materiál	160104	N	37,70	54,66
Olejové filtry	160107	N	3,98	5,77
Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	160602	N	1,85	2,60
Odděleně soustředěvané elektrolyty z baterií a akumulátorů	160606	N	1,04	1,51
Dřevo	170201	O	3,05	4,42
Sklo	170202	O	6,00	8,70
Železo a ocel	170405	O	3,00	4,35
Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	170410	N	0,02	0,03
Chemikálie, které jsou nebo obsahují NL	180106	N	0,02	0,03
Plasty a kaučuk	191204	O	2,62	3,93
Papír a lepenka	200101	O	16,90	24,50
Vyřazené el.a elektronické zařízení	200136	O	0,24	0,36

Název odpadu	Číslo odpadu	Kategorie	Produkce rok 2008 [t/rok]	Produkce odpadů po realizaci záměru [t/rok]
neuvedené pod č. 200121, 200123 a 200135				
Jiný biologicky nerozložitelný odpad	200203	O	0,35	0,51
Směsný komunální odpad	200301	O	90,26	132,70
Objemný odpad	200307	O	16,48	23,90

Název odpadu	Číslo odpadu	Kategorie	Produkce rok 2009	Produkce odpadů po realizaci záměru [t/rok]
Opotřebené pneumatiky [kus]	160103	N	410	545
Vyjeté motorové oleje (spálený olej -počítáno se ztrátou 25% z použitého oleje) [litr]	130208	N	19876	26831

Vysvětlivky: O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad

Nakládání s odpady

Odpady budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech a po naplnění odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění.

Nebezpečné odpady, rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů.

Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a prováděcí vyhláškou (nádoby s nebezpečnými odpady budou opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady).

Evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem bude vedena v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a provedeno upřesnění kategorizace vzniklých odpadů.

d) Období po ukončení provozu s následnou demolicí objektů

Konstrukční provedení stavby umožňuje po dožití stavby některé stavební prvky vhodným způsobem recyklovat a materiálově využít. Pro tento účel je třeba ze vzniklých stavebních odpadů separovat nebezpečné složky, které je třeba legitimním způsobem odstranit. Přesný postup využití bude stanoven k termínu demolicí objektů. Během demolice a odstraňování je třeba s odpadem nakládat podle předpisů platných v době provádění.

Tab. 19: Základní přehled odpadů vznikajících po ukončení provozu s následnou demolicí

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie
17 01 01	Beton	O
17 03 01*	Asfaltové směsi obsahující dehet	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O

Obecné zásady platné pro původce odpadů ze zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech

- odpady zařazovat dle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů
- vzniklé odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě k možnému využití
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich odstranění
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a podle skutečných vlastností s nimi nakládat
- odpady shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií
- odpady zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí

umožnit kontrolním orgánům přístup na staveniště a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytovat úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

Doporučení

- odpady smluvně odstraňovat u specializovaných firem s příslušným oprávněním
- odpady vzniklé při výstavbě shromažďovat ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění je odvázet (k recyklaci či k odstranění)

nebezpečné odpady roztřídit ihned po vzniku a odděleně shromažďovat ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu.

B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace

B.III.4.a Hluk

Pro potřeby oznámení byla zpracována Hluková studie zadavatelem, tj. firmou METROPROJEKT Praha a.s, která je součástí volné přílohy 2) jako studie F3.

Hluková studie řeší:

- Zhodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb okolní obytné zástavby po provozování areálu „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“.
- Vyhodnocení hluku ze stavební činnosti související s výstavbou plánovaného záměru.

Hluková zátěž z hlediska platných hygienických limitů byla rozdělena:

- na hlukovou zátěž z dopravy po pozemních komunikacích související s provozem projektované stavby,
- hlukovou zátěž z provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejícím s provozem projektované stavby (včetně mobilních zdrojů hluku v areálu stavby, dopravy po účelových komunikacích před areálem apod.).

Závěry hlukové studie

Hluk z výstavby nově navrhované vozovny Borská Pole:

- předpokládá se dodržení hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 65$ dB pro denní dobu ze stavební činnosti „Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská pole“. Stavba bude probíhat jen v denní dobu ve 2 směnném provozu.
- předpokládá se dodržení hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 70$ dB pro denní dobu z provozu ve vnitřním prostoru, „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“, tzv. hluk na pracovišti. Stavba bude probíhat jen v denní dobu ve 2 směnném provozu.

Hluk z provozu vozovny Borská Pole a jejích areálových komunikací:

- předpokládá se dodržení hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 60$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq,T} = 50$ dB pro noční dobu, z dopravy po pozemních komunikacích spojené s užíváním projektované stavby „Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“ v chráněném venkovním prostoru obytné zástavby (z hlediska stávající hlukové zátěže je příspěvek z dopravy spojené s užíváním projektované stavby nevýznamný),
- předpokládá se dodržení hygienického limitu $L_{Aeq,T} = 70$ dB pro denní i noční dobu z provozu ve vnitřním prostoru, „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“, tzv. hluk na pracovišti.

Vozovna trolejbusů a autobusů MHD Plzeň – Borská Pole nemá z hlediska hlukových limitů zásadní vliv na okolní zástavbu. Všechna sledovaná místa mají podlimitní hodnoty pod požadovanou hodnotu hladiny hluku danou dle NV č. 148/2006 ve venkovním chráněném prostoru staveb.

B.III.4.b Vibrace a záření

Mimo vibrace vznikající v rámci stavebních prací (při provozu vibračních mechanismů) nebudou v rámci výstavby a provozu vznikat nebezpečné vibrace. V zařízení nebudou

instalovány technologie, které by mohly být pro obyvatelstvo a obsluhu zdrojem škodlivého neionizujícího záření. Ultrafialové záření, až na etapu výstavby (svařování), nebude vznikat.

B.III.5 Doplňující údaje

Rizika havárií

Navržený záměr nenese zásadní riziko vyplývající z používání látek nebo technologií. Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na ovzduší a klima, vodu, půdu, geologické prostředí a zdraví obyvatel, lze technickými opatřeními omezit na minimum. Problémy by mohly nastat při nesprávném nakládání s nebezpečnými odpady a závadnými látkami, při nedodržení protipožárních opatření, případně při havárii vozidel na komunikacích. Únik většího množství ropných produktů (oleje, nafta) kontaminaci půdy a podzemních vod.

Environmentální rizika případných havárií a nestandardních stavů v zařízení lze rozdělit v rámci etapy výstavby a provozu následovně:

- vodohospodářská havárie
- dopravní nehoda
- požár

Při výstavbě může dojít k následujícím haváriím:

- Únik motorového oleje a nafty (protiopatření - kontrola technického stavu, pravidelná údržba vozidel a stavebních mechanismů, parkování na vymezených ploch staveniště, instalace okapových vaniček pod parkovanými mechanismy),
- srážka vozidel s mechanismy nebo mezi sebou (protiopatření - dodržování pravidel silničního provozu, dodržování max. povolené rychlosti na staveništi),
- zanedbání bezpečnostních předpisů při manipulaci s pohonnými hmotami (protiopatření - pravidelné poučení pracovníků o bezpečnosti práce s PHM a dodržování bezpečnostních norem a předpisů).

Při provozu může dojít k následujícím haváriím:

- Únik ropných a dalších náplní z jedoucích automobilů (protiopatření - kontrola technického stavu a pravidelná údržba vozidel),
- srážka vozidel v areálu (protiopatření – instalace dopravního značení, informačních tabulí, dodržování pravidel silničního provozu v areálu, dodržování max. povolené rychlosti).

Vodohospodářský havarijní zásah:

V případě rozsáhlejšího úniku závadných (ropných) látek je třeba realizovat havarijní zásah zahrnující:

- Zamezení dalšího úniku látek,

- zabránění vniknutí látek do kanalizačního systému a vodotečí (např. uzavřením dešťových vpustí, instalace norných stěn),
- omezení plochy rozlivu (např. zemními valy),
- aplikací vhodného sorbetu a sanačním zásahem v rámci něž bude odtěžena kontaminovaná zemina, plovoucí ropné látky sebrány z hladiny, budou očištěny a dekontaminovány znečištěné stavební konstrukce, odtěžen omočený obvod vodoteče a kontaminované rostliny.

Požární ochrana:

Stavba bude mít požární zabezpečení podle platné legislativy. Stavba ani provoz jako takový, vzhledem ke svému charakteru a umístění, nepředstavuje velké požární riziko a tudíž nevyžaduje z hlediska protipožární ochrany žádné speciální opatření. Po celou dobu výstavby a provozu musí být umožněn příjezd hasičské techniky pro případ zásahu ke všem objektům dotčených stavbou. Obecně je třeba dodržovat ustanovení základní zákonné normy v oblasti požární bezpečnosti – Zákon o požární ochraně č. 67/2001 Sb. a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Veškeré nestandardní situace a tedy i havárie a s ní související odpady budou řešeny v souladu s platnou legislativou.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Areál budoucí vozovny se nachází v jihozápadní části Plzně, v průmyslové zóně Borská Pole, mezi frekventovanou ulicí Folmavská a ul. Ke Karlovu. Území Borských Polí je průmyslovou zónou města Plzně. S územím Borských Polí sousedí ze severu areál Škody Plzeň. V průmyslové zóně Borská Pole se nachází celá řada firem, jejichž zaměření je různorodé a převážně se jedná o lehký průmysl.

C.I.1. Ekosystémy

Území patří dle biogeografického členění ČR k Plzeňskému bioregionu. Bioregion zabírá centrální sníženinu, tvořenou geomorfologickými celky Švihovská vrchovina a Plaská pahorkatina. Území je tvořeno pahorkatinou na převážně kyselých břidlicích s bulizníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. V bližším okolí Plzně převládají pískovce a lupky permokarbonu, západněji pak proterozoické fylity. Reliéf má charakter ploché pánve s okolními pahorkatinami ukloněnými k jejímu středu. V území převažují typické kambizemě, západně a jižně od Plzně vystupují na větších plochách luvizemě až hnědozemě na sprašových a těžších hlínách. Plzeňský bioregion leží v nejteplejší mírně teplé oblasti MT 11 (Plzeň 7,8°C), ve srážkovém stínu (Plzeň 518mm). Dle fyto geografického členění území patří k mezofytiku, vegetačnímu stupni suprakolinnímu. Území leží ve fyto geografickém okrsku 31.a Plzeňská pahorkatina vlastní. Potenciální přirozenou vegetací jsou bikové doubravy asociace *Luzulo albidae-Quercetum petraeae* a jedlové doubravy *Abieti-Quercetum*.

V původním areálu kasáren byla vzhledem k jeho nevyužitosti poměrně silně zastoupena zeleň. Původní parkovou úpravu spontánně doplnily náletové dřeviny a místy i výsadba ovocných stromů. Dřeviny nebyly ošetřovány a postupně převládly přírodní funkce nad funkcí estetickou.

C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je chápán jako vzájemně propojená soustava přírodně blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Je tvořen biocentry a biokoridory a interakčními prvky.

Pro zájmové území byl vypracován Útvarem koncepce a rozvoje Plzeň „Místní územní systém ekologické stability - sektor Valcha“.

Posuzovanou stavbou nebudou dotčena žádná biocentra ani biokoridory. Nejbližší se nacházejí biocentra 06c03 a 16c02 a biokoridory 96k07, 06k04 a 05k01. Biokoridor Vejprnický

potok 05k01 na severozápadě je částečně funkční v západní části, ve východní části ve směru toku k Plzni je zatím nefunkční a navržený. V jižní části vedou Sulkovským lesem plně funkční lokální biokoridory 15k03, 15k02, 15k01. Regionální funkční biocentrum 16c02 „Sulkov“ je spojeno s Radbuzou krátkým regionálním biokoridorem 06k04 a 96k07, které rovněž spojují údolí Radbuzy s biokoridorem Vejprnického potoka a příslušnými biocentry. Všechna biocentra a biokoridory se nacházejí v dostatečné vzdálenosti a nebudou stavbou ani jejím provozem dotčeny.

Zájmové území se nachází mimo prvky ÚSES, realizace záměru ÚSES neovlivní.

C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek např. mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

Nejbližšími významnými krajinnými prvky taxativně vymezenými jsou dle zákona č. 114/1992 Sb., § 3 VKP 9611 „Lesy v Českém údolí“, VKP 9612 „Lesy nad přehradou“ a VKP 1511 „Les u Nové Hospody“. Žádný z těchto významných krajinných prvků nebude stavbou dotčen.

V zájmovém území a jeho okolí nejsou zaregistrovány ani navrženy k registraci žádné významné krajinné prvky.

C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ)

Zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny představuje území národního parku, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky a přechodně chráněné plochy. Lokalita navrhované výstavby se nenachází ve zvláště chráněném území a ani v jeho blízkosti.

Nejbližším zvláště chráněným územím je PP Čertova kazatelna ve vzdálenosti cca 3 km severně od areálu.

Území stavby nezasahuje do žádného chráněného ložiska nerostných surovin a stavba neleží v chráněném ložiskovém území.

C.I.5. Území přírodních parků (PřP)

Lokalita navrhované výstavby se nenachází na území přírodního parku ani v jeho blízkosti.

C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO)

V řešeném území ani v jeho blízkosti se nenachází žádné Evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Toto je potvrzeno vyjádřením Krajského úřadu Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí, viz. Příloha - Vyjádření č.1.

C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Ve vlastním zájmovém území nejsou evidovány architektonické ani historické památky. Nenacházejí se zde žádné kulturní památky, které by vyžadovaly zvláštní ochranu či záchranu před vlastní stavbou či jejím provozem.

Příznivé přírodní podmínky širšího okolí Plzně ovlivnily jeho osídlení již v paleolitu a mezolitu. V neolitu začal člověk rozvojem chovu dobytka a obděláváním půdy výrazně specificky ovlivňovat krajinu (povodí Mže). V eneolitu se k nim přiřazuje např. sídliště v Liticích. Řadu památek zanechaly mohylové kultury doby bronzové ve staré neolitické sídelní oblasti a také např. na Nové Hospodě. Tuto lokalitu využilo i slovanské osídlení v době hradištní. V blízkosti kruhové křižovatky se nachází oblast se známými archeologickými nálezy 0501 „Plzeň – Zátíší“ (jedná se o pole u letiště za hřbitovem, sběr keramiky ze střední doby bronzové).

Oblast se známými archeologickými nálezy č.9501 „Borská Pole - vesnice Bor“ se nachází zcela mimo oblast průmyslového parku Borská Pole. Jedná se o v 16. století zaniklou středověkou vesnici Bor.

Ve vlastním areálu nebyly během výstavby jednotlivých objektů zjištěny žádné archeologické nálezy. Posuzovaný objekt bude stát na místě již stávajících stanů s betonovými podlahami, tudíž ani zde se archeologické nálezy nepředpokládají.

Z hlediska archeologického je však přesto nutno upozornit na povinnost respektovat požadavky památkové péče z hlediska archeologických výzkumů a nálezů (zákon č.20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zák.č.242/92 Sb., §21 a § 22 a vyhlášky č.66/1988 Sb.).

C.I.8. Území hustě zalidněná

Posuzovaný záměr se nachází v postupně zastavovaném území průmyslové zóny Borská Pole v jihozápadní části města Plzně na okraji městské aglomerace. Nejbližší obytná zástavba je objekt ubytovny, umístěn východně od záměru v ulici Ke Karlovu. Objekt se nachází v bezprostředním okolí budovy GR PMDP a provozovny HV. Nejbližší objekty obytných domů jsou v ulici Chotěšovská a jsou vzdáleny cca 300 m.

Ve městě Plzeň žilo v roce 2001, dle údajů z Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001, 165 259 obyvatel, dle dostupných údajů z roku 2003 žilo v Plzni 164 180 obyvatel. Počet obyvatel v Plzni tedy mírně klesá.

Vozovna bude umístěna v území průmyslové zóny, tedy do oblasti, která není určena k bydlení.

C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Zájmové území je možno charakterizovat jako předměstskou průmyslovou oblast s ostrůvky obytné zástavby – oblast Karlova, sousedství ulice Domažlické, část Zátíší a Nová Hospoda.

Území Borských Polí je průmyslovou zónou města Plzně. S územím Borských Polí sousedí ze severu areál Škody Plzeň. V průmyslové zóně Borská Pole se nachází celá řada firem, jejichž zaměření je různorodé a převážně se jedná o lehký průmysl.

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma. Technická ochranná pásma nejsou předmětem tohoto posouzení.

C.I.10. Staré ekologické zátěže

V území se nenacházejí žádné staré ekologické zátěže půdního či geologického prostředí. Území není zatěžované nad míru únosného zatížení. Mezi stávající staré ekologické zátěže je možno zařadit stávající dopravu v území, případně emise z jednotlivých závodů nacházejících se v území.

C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území

V dotčeném území nebyly zjištěny žádné podmínky, které by znemožňovaly, nebo znesnadňovaly technickou realizaci záměru (nejedná se o svažité, poddolované, záplavové území, území se složitým geologickým podkladem nebo hydrogeologickými charakteristikami atd.)

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

C.II.1. Klima a Ovzduší

Klima

Území Plzně patří dle Quitta do klimatické oblasti mírně teplé MT 11 s dlouhým a suchým létem, krátkými a mírně teplými přechodnými obdobími jara a podzimu a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Od východu a jihovýchodu zasahují k městu výběžky oblasti MT 10 s vlhčím létem a častějšími srážkami.

Tabulka č 20: Vybrané klimatické charakteristiky oblasti MT11

Průměrný roční úhrn srážek	503 mm
Průměrná roční teplota	8°C
Absolutní teplotní maximum	40,1°C
Absolutní teplotní minimum	- 29,2°C
Průměrné trvání slunečního svitu v roce	1680 hod
Roční průměr počtu dní s mlhou	65 dní
Převládající větry - západní	22%
Převládající větry - jihozápadní	18%
Bezvětří	10%

Zájmové území Borská Pole se nachází na jihozápadním okraji Plzně v městské části Plzeň – Bory. Morfologicky představuje zájmové území náhorní planinu na levém břehu Radbuzy. Území se nalézá v nadmořské výšce 355 m n.m., na rovině, která se mírně svažuje k jihu k údolní nádrži České údolí. Územím prochází rozvodnice řek Mže a Radbuzy. Klimatologické poměry jsou charakterizovány jednak průměrem úhrnem ročních srážek 495 mm a průměrnou teplotou 7,8 °C. Jedná se o podnební oblast mírně až středně vlhkou s minimální četností výskytu suchých let.

Konfigurace terénu a výškové poměry ovlivňují průběh klimatologických charakteristik v řešeném území, zejména charakteristik proudění a výskytu přízemních teplotních inverzí doprovázených zhoršením rozptylových podmínek. Menší množství srážek, rychlý povrchový odtok srážek na území města nepříznivě ovlivňují vlhkost ovzduší.

Vzhledem k orografii terénu dochází v území k deformaci regionálního přízemního proudění a zvýraznění četnosti výskytu proudění západních a jihozápadních směrů především v jižních partiích.

Ovzduší

Vozovna se nachází v průmyslové zóně Borská Pole. Tato vyvýšená část Plzně je relativně dobře provětrávaná a rozptylové podmínky jsou zde po většinu roku dobré. Proto většinu území Borských Polí lze hodnotit jako poměrně čistou lokalitu. Výjimku tvoří bezprostřední okolí komunikací a parkovišť u nákupních středisek. Ani zde však nedochází k překračování ročních imisních limitů pro žádnou ze sledovaných látek.

Dle podkladů z Rozptylové studie zpracované Ing. Pulkrábekem, viz. Příloha volná 3), je sledované území umístěno východně od centra města. Terén v bezprostředním okolí proponované stavby je plochý, s mírným vzestupem směrem východním a severovýchodním. Tato orografie nemá významný vliv na směr a četnost větrů v dané oblasti a nezvyšuje četnost výskytu chladových inverzí. Celkový výskyt stavů nepříznivých rozptylových podmínek charakterizovaných třídou stability 1 v rozdělení dle Bubníka a Koldovského, je 12 % roční doby. Nejčastěji vyskytující se třídou je třída stability 3 následující třídou stability 4. Nejčastěji se vyskytující větry jsou ze směrů západní a jihozápadní. V posuzovaném území lze očekávat dobré ventilační poměry s průměrnou rychlostí větru ve výšce 10 m nad terénem 3,6 m/s.

Očekávané průměrné roční koncentrace znečišťujících látek v posuzovaném území jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 21: Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek

Škodlivina	Kr [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Limit [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Nox	27– 32	80 *)
NO ₂	22– 24	40 **)
CO	450 - 500	10000****)
PM ₁₀	26 – 29	40
Benzen	0,6 – 0,7	5**)

*) limit dle opatření FVŽP – nyní již neplatný

***) platné – bez meze tolerance

****) klouzavý osmihodinový průměr

Maximální krátkodobé (24hodinové) koncentrace PM₁₀ nepřekračují zákonem tolerovanou četnost 35 dnů v roce (36 MV je na všech měřicích stanicích v Plzni nižší než limitní hodnota 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z geomorfologického hlediska Plzeň leží na rozhraní pěti geomorfologických jednotek, které náleží k celkům Plaská pahorkatina a Švihovská vrchovina (podsoustava Plzeňská pahorkatina, Poberounská soustava). Lokalita se nachází na východním okraji Plaské pahorkatiny.

Zájmové území spadá geograficky do Plzeňské kotliny, která je centrální částí Plzeňské pahorkatiny. Hlavním morfologickým činitelem zájmové oblasti je řeka Radbuza a Vejprnický

potok, které tvoří místní erozní bázi. Reliéf území Borská Pole je možno charakterizovat jako plochou terasu mírně skloněnou k severu, o nadmožské výšce cca 355 - 360 m n.m.

Lokalita náleží dle geologického členění Českého masivu k plzeňské pánvi. Tato dílčí pánev je součástí středočeského permokarbonu. Podloží pánve je tvořeno horninami krystalinika.

Mohutný komplex výplně plzeňské pánve je tvořen mladopaleozoickými sedimenty ve stratigrafickém rozsahu karbon – permokarbonu. V období terciéru (neogén) došlo vlivem intenzivní říční eroze k částečné denudaci původní pánevní výplně a následně k akumulaci fluvialních a fluviodeluvialních sedimentů. Komplex permokarbonských hornin je dělen na čtyři souvrství (kladenské, týnecké, slánské, líšské), jeho mocnost je 1300 – 1700 m. V zájmovém území je přímé skalní podloží tvořeno horninami kladenského souvrství, ve kterém převažují samity a aleuropality (slepence, pískovce, prachovce, arkózy a přechodné typy). Mocnost terciérních sedimentů se pohybuje v rozmezí 16–20 m. Kvartérní pokryv je tvořen polohami antropogenních navážek o mocnosti cca 4 m.

Permokarbonské sedimenty vyplňují tektonickou depresi (příkopovou propadlinu) tvořenou proterozoickými (resp. algonkickými) horninami. V širším okolí staveniště se vyskytují následující sedimenty:

a) permokarbonské sedimenty - v oblasti plzeňské pánve se rozlišují čtyři pásma, z nichž se v podloží zájmového území vyskytuje pouze spodní šedé souvrství (první pásmo). Strategicky náleží sedimenty prvního pásma do spodního westfálu. Na bázi souvrství jsou hrubozrnné brekcie, jejichž mocnost je v závislosti na morfologii povrchu podložního algonkia. Klastický materiál je složen z křemene, fylitu, buližníku a spilitu. Na bazální brekci a někdy přímo na algonkickém podloží spočívá slojové pásmo. Hlavní vývoj I. pásma je vázán na střední příkopovou kru v jižní části pánve.

b) terciérní sedimenty - tvoří denudační relikt s mocností 15 – 30 m na permokarbonských sedimentech. Jedná se o písky a jíly s polohami štěrků, většinou bělošedých, žlutošedých a okrových barev. Často připomínají zvětralý permokarbon. Jejich stáří je pravděpodobně oligomiocénní.

c) kvartérní sedimenty

- akumuláční terasy – pleistocén, překrývají diskondantně neogénní sedimenty a jsou tvořené převážně zahliněnými štěrkopisky, při bázi s výskytem písčitých hrubozrnných štěrků. V pleistocénu docházelo vlivem klimatických změn ke střídání období akumulace materiálu s obdobím zvýšené erozní aktivity. Při tomto střídavém ukládání nánosů, spojených se zaštěrkováním údolí a obnovené erozi, vznikl na svazích říčních údolí systém stupňovitě uložených pruhů říčních teras. Každá terasa představuje denudační zbytek z určitého stádia prohlubování. Akumulační terasy plzeňských řek jsou tedy zbytky bývalých údolních niv.

- aluviální naplaveniny – holocén, jsou zastoupeny hlinitopísčitymi říčními naplaveninami v blízkosti vodních toků. Při povrchu jsou tvořeny jemnozrnnými inundačními sedimenty.

C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie

Hydrogeologie

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou v přímé závislosti na intenzitě srážek, geologických poměrech, propustnosti horninového prostředí, morfologii a povrchových úpravách terénu a v neposlední řadě i na úrovni hladiny vody v řekách Radbuze a Mže.

Sedimenty permokarbonu jsou relativně dobře průlinově propustné. V tomto prostředí dochází k akumulaci podzemních vod. Kolektor je při bázi omezen prezencí nepropustných proterozoických hornin. Hladina podzemní vody se však nachází v úrovni cca 16 – 18 m pod terénem a nebude při zakládání objektu zastížena. Projektovaná stavba neovlivní směr a rychlost proudění podzemních vod, stejně tak jako jejich kvalitu.

Nejbližší vodní tok leží cca 900 m jihovýchodně od projektovaného skladového objektu. Jedná se o řeku Radbuze, respektive vodní nádrž České údolí. V zájmovém území staveniště se nenachází žádná vodoteč nebo vodní plocha.

V zájmovém území byla zjištěna kontaminace podzemních vod ropnými látkami NEL, která představuje starou zátěž. Zdroj kontaminace leží mimo areál závodu.

Území lokality je součástí hydrogeologického rajónu 511 – Plzeňská pánev. Karbonská zvodeň je tvořena souborem několika kolektorů, vzájemně oddělených izolátory. Nejvýznamnějším zvodněním se vyznačují kladenské vrstvy. Hladina podzemní vody je většinou volná, případně mírně napjatá. Mělký kolektor podzemní vody je vázán na bázi terciálních sedimentů. Propustnost kolektoru je puklinová, v zóně připovrchového rozpojení průlinovo-puklinová.

Hydrologie

Dle Atlasu životního prostředí a zdraví obyvatelstva České republiky je vodohospodářský potenciál povrchové vody v zájmovém území nízký až velmi nízký a vodohospodářský potenciál podzemní vody je průměrný až nízký.

- **Povrchové vody**

V zájmovém území se nenacházejí vodní toky. Nejbližší vodní tok leží cca 900 m jihovýchodně od projektovaných skladových objektů. Jedná se o řeku Radbuze. V zájmovém území staveniště se nenachází vodní plocha. Nejbližší stojatá povrchová voda je vodní nádrž České údolí.

Hydrologicky náleží zkoumané území do povodí Berounky a je odvodňováno jejími přítoky – Radbuzou (hydrologické pořadí č.1-10-02-001) a Vejprnickým potokem (hydrologické pořadí č.1-10-01-187, pravostranný přítok Mže). Dle přílohy č.1 vyhlášky MZ č.470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, ve znění vyhlášky č.333/2003 Sb. Vejprnický potok je od uvedeného profilu

významným vodním tokem, Radbuza je od č.h.p.1-10-02-001 v délce 111,5 km vodním tokem s vodárenským odběrem. Ukazatele a hodnoty přípustného znečištění povrchových vod jsou uvedeny v příloze č.3, v tabulce č.1 k Nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Toky jsou ve správě Povodí Vltavy a.s., správa Plzeň.

Z hlediska odvedení dešťových vod z celého areálu vozovny je prostor (vzhledem ke spádovým poměrům – téměř rovinné území) rozdělen na dvě plochy. V obou samostatných částech jsou dešťové vody systémem jednotlivých kanalizačních řadů svedeny do retenčních nádrží č.1 (západ areálu) a č.2 (východ areálu). Z retenčních nádrží je dešťová voda přes vírové regulátory a odlučovače lehkých kapalin postupně odváděna do veřejné jednotné kanalizační sítě zakončené čistírnou odpadních vod.

- **Podzemní vody**

Podzemní voda je v hluboce zaklesnuta pod povrch území, neboť ji lze očekávat v hloubce cca 16 až 18 m v prostředí dobře propustných sedimentů permokarbonu. Projektovaná stavba neovlivní směr a rychlost proudění podzemních vod, stejně tak jako jejich kvalitu.

Podzemní vodní zdroje hromadného zásobování pitnou vodou ani soukromé či jiné studny se ve vlastním zájmovém území nevyskytují. Zájmové území se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Dle Atlasu životního prostředí a zdraví obyvatelstva České republiky je vodohospodářský potenciál povrchové vody v zájmovém území nízký až velmi nízký a vodohospodářský potenciál podzemní vody je průměrný až nízký.

C.II.4. Půda

Celková plocha záměru je cca 82 660 m². Katastrální čísla pozemků dotčených stavbou v trvalém záboru jsou: 1496/3, 18, 150, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 202, a 250. Všechny pozemky se nacházejí v katastrálním území Skvrňany a vlastníkem je Statutární město Plzeň, viz. Tabulka č. 6, strana 9.

Realizací záměru dojde k trvalému záboru ZPF. Zájmové území leží na pozemku č. 1496/18, který je veden v KN jako trvalý travní porost s třídami ochrany č. I., II. a III. a pozemku č. 1496/150, který je veden v KN jako orná půda s třídou ochrany č. I. s omezením vlastnického práva: věcné břemeno zřizování a provozování vedení. Tyto dvě parcely se nacházejí při jižní hranici pozemku záměru podél ulice Folmavská a budou přes ně vedeny vjezdy do areálu, prodloužením ulice U Panasonicu.

Všechny ostatní pozemky, tj. zastavěné plochy a nádvoří jsou bez č.p. nebo evidenčního, až na pozemek č. 1496/170, kde je budova s č.p. 1096.

Realizaci záměru nedojde k záboru PUPFL.

Vzhledem k tomu, že se jedná o zábor zemědělské půdy, je navrženo provést odděleně skrývku svrchního humózního horizontu (ornice) o mocnosti 30 cm, dále pak skrývku níže uložené humózní vrstvy (podorničí) o mocnosti 20 cm. Skrývka těchto horizontů musí být provedena a deponována odděleně. Část skrytého podorničí bude deponováno v místě stavby pro sadové úpravy. Přebytek podorničí a veškerá skrytá ornice budou využity dle doporučení orgánu ochrany ZPF.

C.II.5. Krajina

Vlastní území města Plzně je možno charakterizovat jako městske – průmyslovou aglomeraci, urbanizovanou a technizovanou krajinu. V zájmovém území je možno využívání krajiny charakterizovat jako předměstské průmyslové. Jedná se o oblast soustředění komerčních aktivit na okraji tradičně průmyslového sídelního celku. V širším okolí se nacházejí obytné domy i průmyslové závody. Z hlediska ekologické stability krajiny se jedná o urbanizované území s nízkým podílem trvalé vegetace, s velmi nízkou ekologickou stabilitou.

Jižně od zájmového území se nachází vodní dílo České údolí a Sulkovský les, jejichž využití se předpokládá také k hromadné rekreaci. Území Sulkovského lesa je zařazeno do území s převahou vegetačních formací málo změněných se střední až vysokou ekologickou stabilitou.

Jižně od tohoto území krajina postupně přechází do venkovské obhospodařované krajiny s poli – zemědělská krajina s výraznou převahou orné půdy. Toto území je území s převahou polí - území s převahou vegetačních formací silně změněných s nízkou ekologickou stabilitou.

C.II.6. Fauna a flóra

Fauna

Zvláště chráněné druhy živočichů uvedené v přílohách vyhlášky MŽP ČR č.395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nejsou v zájmovém území a jeho bezprostředním okolí příslušným orgánem ochrany přírody registrovány. Výskyt živočichů je ovlivňován a omezován navazujícími průmyslovými areály. Plocha zájmového území je nesouvislým převážně ruderálním porostem doplněným místy i výsadbou ovocných stromů, původně zde byla parková úprava. Výskyt živočichů se zde dá předpokládat odpovídající biotopům obdobného charakteru. Biologický průzkum nebyl v zájmovém území proveden.

Flóra

Území města Plzně náleží do fyto geografické oblasti mezofytika, což je oblast vegetace a flóry opadavých listnatých lesů středoevropského temporálního pásma. Větší část území je řazena k fyto geografickému okresu Plzeňská pahorkatina, podokres Plzeňská pahorkatina vlastní.

Plzeň patří do suprakolinního (kopcovinného) vegetačního stupně (Hejný a kol., 1988), pro který je charakteristický přirozený lesní vývoj bioty postupně narušovaný lidskými zásahy od mladší doby kamenné, podstatnou měrou pak od středověku.

Dnešní společenstva na území Plzně jsou celoplošně druhotná, jen ve fragmentech jsou přirozená (lokalizací a charakterem odpovídající původní vegetaci). Na místě původních listnatých lesů jsou dnes antropogenně podmíněná plevelová společenstva, umělé i spontánní travní porosty, lesy s druhotnou skladbou dřevin, ruderální společenstva a umělé plochy urbanistické zeleně s řadou introdukovaných a šlechtěných druhů rostlin.

V původním areálu kasáren byla vzhledem k jeho nevyužitosti poměrně silně zastoupena zeleň. Původní parkovou úpravu spontánně doplnily náletové dřeviny a místy i výsadba ovocných stromů. Dřeviny nebyly ošetřovány a postupně převládly přírodní funkce nad funkcí estetickou.

V září 2009 byl proveden dendrologický průzkum, viz. studie F1, Příloha volná 1). Botanický průzkum nebyl proveden.

Dle výsledků dendrologického průzkumu se dají, zjednodušeně, v řešeném území rozlišit 4 skupiny dřevin:

- **dřeviny tvořící kostru původní parkové úpravy areálu** - stromy se nachází ve střední části areálu, okolo hlavních budov. Kostru tvoří zejména tyto druhy a jejich kultivary: *Acer platanoides*, *A. pseudoplatanus*, *Aesculus hippocastanum*, *Tilia platyphylla*, *T. cordata*. Jde o nejhodnotnější skupinu dřevin, mohutné, vzrostlé jedince, u nichž však byla opomenuta pěstební péče. Stromy mají často zanedbané růstové defekty, přehoustlé koruny, kodominantní až tlaková větvení. V důsledku toho jsou stromy mechanicky poškozeny, odlamují se i velké větve, příp. terminál. Další ošetření stromů je vzhledem k velkým průměrům větví problematické a dočasné řešení, nicméně některé dřeviny by bylo možné zachovat.

- **dožívající stromořadí topolů *Populus nigra 'italica'*** - vzhledem k tomu, že jde o středněvěké dřeviny, stromy se nachází ve fázi stáří až exitu. Koruny stromů silně prosychají, některé větve se odlamují. Stromy bude nutné postupně odstranit, nahradit.

- **ovocné stromy v okolí budov ubytovny** - okolo nízkých budov ubytovny se nachází běžné ovocné dřeviny – *Malus domestica*, *Prunus avium*, *P. avium*, *Juglans regia*.

- **náletové dřeviny** - areál postupně zarůstá náletem *Populus tremula*, *Betula pendula*, *Fraxinus excelsior*, *Salix ceprea*, *Robinia pseudaccacia*, *Acer platanoides*, *Prunus domestica*.

V podrostu stromů rostou zejména běžné druhy keřů – *Rosa canina*, *Sambucus nigra*, *Primus insititia*, *Crataegus sp.* a *Cornus sanguinea*.

Areál je místy doplněn výsadbou okrasných jehličnatých keřů *Thuja occidentalis*, *T. plicata*, *Taxus baccata*, *Chamaecyparis sp.*, *Juniperus sabina*.

Dřeviny se nachází v katastrálním území Skvrňany, na pozemcích parcelní číslo: 1496/202, 1496/192, 1496/250, 1496/3, 1496/186, 1496/187 a 1496/191. Pozemky jsou ve vlastnictví Statutárního města Plzeň.

Naprostou většinu dřevin bude nutné před zahájením stavby odstranit. Kácená zeleň bude částečně nahrazena výsadbou vegetačního doprovodu nového areálu, případně náhradní výsadbou, pokud tento požadavek vyplyne v rámci procesu o povolení ke kácení mimolesní zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny).

V areálu závodu nejsou registrovány druhy rostlin chráněných a zvláště chráněných podle vyhl. MŽP č. 395/1992 Sb. Zájmové území není považováno za botanicky významnou lokalitu.

C.II.7. Obyvatelstvo

Posuzovaný záměr se nachází v postupně zastavovaném území průmyslové zóny Borská Pole v jihozápadní části města Plzně.

Dle údajů z Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001 žilo v Plzni v roce 2001 165 259 obyvatel, dle dostupných údajů žilo v roce 2003 v Plzni 164 180 obyvatel. Počet obyvatel v Plzni tedy mírně klesá. Potenciální vlivy na obyvatelstvo jsou diskutovány zejména v kapitole D.I.1. tohoto Oznámení.

Vozovna bude umístěna v území průmyslové zóny, tedy do oblasti, která není určena k bydlení.

C.II.8. Hmotný majetek

Realizací stavby budou dotčeny pouze pozemky ve vlastnictví Statutárního města Plzeň.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Realizace oznamovaného záměru představuje využití zájmového území v souladu s územním plánem. V území bude realizována „Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“, bude se jednat o technickou základnu PMDP a.s. Plzeň. Vozovna nahradí bývalé kasárny v Plzni – Zátíší.

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Záměrem je výstavba nové vozovny, tj. odstavných ploch pro stání autobusů a trolejbusů, objektů pro lehkou i těžkou údržbu, mytí a čištění vozidel, sklady, čerpací stanici PHM, administrativně provozní budova a dalším vybavením souvisejícím s provozem technické základny pro PMDP v lokalitě Borská Pole. Součástí areálu je také návrh budovy GŘ PMDP, provozovny Horní vedení a parkoviště OA. Vozovna bude zdrojem emisí z dopravy, hluku ze stacionárních zdrojů a dopravy. Vyvolaná doprava bude způsobená automobilovou dopravou a provozem autobusů a trolejbusů, a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská.

Vlivy v období výstavby

V průběhu výstavby dojde k navýšení dopravy do území. Lze očekávat, že etapa výstavby nebude představovat významné narušení faktorů pohody. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena následující doporučení:

- dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek především v průběhu dopravy sypkých materiálů
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody

Vlivy v období provozu

Z hlediska možných vlivů na obyvatelstvo se u hodnoceného záměru jedná o působení emisí a hluku způsobená automobilovou dopravou a provozem autobusů a trolejbusů a hluku ze stacionárních zdrojů v areálu.

Podle hlukové a rozptylové studie nedojde k překročení limitů pro hluk a imise. Po realizaci záměru, při dodržení předpokládaných opatření budou tyto vlivy obdobné jako v současné době.

Pozitivním vlivem záměru bude, že výstavbou nové vozovny dojde ke zklidnění dopravy a výraznému zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v centrální oblasti města, protože autobusy a trolejbusy nebudou končit v Cukrovarské ulici, ale na periferii v západní části města na Borských Polích.

Počet obyvatel ovlivněných účinky projektovaného záměru

Posuzovaný záměr se nachází v postupně zastavovaném území průmyslové zóny Borská Pole v jihozápadní části města Plzně, na okraji městské aglomerace. Realizací záměru budou zčásti ovlivněni obyvatelé objektu ubytovny, který je umístěn východně od záměru v ulici Ke Karlovu a nachází se v bezprostředním okolí budovy GR PMDP a provozovny HV a obyvatelé žijící v obytných domech v ulici Chotětovská, které jsou vzdáleny cca 300 m. Emise a hluk z dopravy vyvolané provozem areálu nezpůsobí překročení platných limitů pro hluk a emise.

Faktory pohody

K narušení faktorů pohody v nejbližším okolí staveniště bude docházet především díky prašnosti a hluku ze staveništních mechanismů. V období provozu to bude vyvolaná doprava. Pro účely posouzení vlivu hluku na okolí stavby byla zpracována Hluková studie, která je ve volné příloze 2) tohoto oznámení, jako studie F3. Její výsledky jsou shrnuty v kapitole B.III.4 a zrekapitulovány v kapitole D.I.3. Za dodržení opatření navrhovaných v této studii bude hluk způsobený provozem areálu pod platným hygienickým limitem.

D.I.2. Charakteristika a odhad velikosti vlivu na klima a ovzduší

Pro potřeby Oznámení byla zpracována rozptylová studie, která hodnotí vliv oznamovaného záměru. Tato studie je součástí Přílohy volné 3), jako studie F4. Zde uvádíme pouze její závěr:

Z uvedených výsledků je patrné, že nově vybudovaná vozovna trolejbusů a autobusů MHD Plzeň – Borská Pole nemá z hlediska hlukových limitů zásadní vliv na okolní zástavbu. Všechny sledovaná místa mají podlimitní hodnoty pod požadovanou hodnotu hladiny hluku danou dle NV č. 148/2006 ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Realizací záměru tedy nedojde k překračování imisních limitů. Vliv na ovzduší nebude významný, vliv na klima nebude.

D.I.3. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky

Pro potřeby Oznámení byla zpracována Hluková studie, která hodnotí vliv oznamovaného záměru. Tato studie je součástí Přílohy volné 2), jako studie F3. Zde uvádíme pouze její závěr:

Nově vybudovaná vozovna trolejbusů a autobusů MHD Plzeň – Borská Pole nemá z hlediska hlukových limitů zásadní vliv na okolní zástavbu. Všechna sledovaná místa mají

hodnoty hlukové zátěže pod limity dle NV č. 148/2006 ve venkovním chráněném prostoru staveb.

D.I.4. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na povrchové a podzemní vody

Hodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody vychází ze znalostí popsaných v části kapitole B.III.2, C.II.3.

Potenciální riziko pro kvalitu podzemní vody v průběhu výstavby a provozu představují úkapy nebo úniky ropných látek (nafta, motorové a hydraulické oleje apod.) z nákladních automobilů a stavebních strojů. Toto riziko je minimalizováno v případě respektování požadavku dobrého technického stavu této techniky používané při výstavbě. V období provozu bude dešťová voda ze zpevněných ploch vedena systémem jednotlivých kanalizačních řadů do retenčních nádrží. Z retenčních nádrží je dešťová voda přes vírové regulátory a odlučovače lehkých kapalin postupně odváděna do veřejné jednotné kanalizace. Při dodržení technických opatření na zamezení úniku látek škodlivých vodám do kanalizace nebudou povrchové ani podzemní vody ovlivněny. Technická opatření, provozní a bezpečnostní řád pro areál budou vypracovány v dalším stupni projektové dokumentace.

Z hlediska celoroční bilance srážkových vod dojde realizací záměru ke zvýšení povrchového odtoku srážek ze zpevněných ploch. Jedná se o zvýšení povrchového odtoku z území o 24 597 m³/rok, což znamená že dotace podzemních vod se sníží o cca 0,78 l/s. Tento vliv není významný.

D.I.5. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na půdu

Zábor půdy

Záměr si vyžádá zábor hospodářsky využívaného zemědělského půdního fondu. Proto jej bude třeba odejmout ze ZPF. Výstavbou budou dotčeny pozemek č. 1496/18, který je veden v KN jako trvalý travní porost s třídami ochrany č. I., II. a III. a pozemek č. 1496/150, který je veden v KN jako orná půda s třídou ochrany č. I.

Ornice bude skryta před zahájením výstavby a bude dále využita v souladu s platnou legislativou. Využití parcel je v souladu s platným územním plánem města Plzeň, proto je možné připustit i zábor půdy s nejvyšším stupněm ochrany.

Znečištění půdy

Realizací záměru ani jeho provozem nebude docházet ke znečišťování půd. Během výstavby a provozu vozovny je však nutno zajistit, aby nemohlo dojít k úniku ropných látek ze stavebních mechanismů, osobních aut, autobusů a trolejbusů do okolního prostředí a do půdy.

Vliv na stabilitu a erozi půdy

Záměr nepředstavuje riziko pro ohrožení stability území a vznik erozních projevů.

D.I.6. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje

Na základě současného stupně poznání lze konstatovat, že oznamovaný záměr nemůže výrazně ovlivnit horninové prostředí nebo přírodní zdroje.

D.I.7. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na faunu, flóru a ekosystémy

Biologický průzkum nebyl v zájmovém území proveden. Není zde předpoklad výskytu rostlin a živočichů, které by byly chráněny dle zákona 114/92 Sb.

V původním areálu kasáren byla, vzhledem k jeho nevyužitosti poměrně silně zastoupena neudržovaná zeleň, většinu těchto dřevin bude nutné před zahájením stavby odstranit. Kácená zeleň bude částečně nahrazena výsadbou vegetačního doprovodu nového areálu

Vzhledem k charakteru umístění zájmového území, tj v území průmyslové zóny, lze říci, že je záměr slučitelný se zájmy ochrany přírody a udržení kvalit životního prostředí.

D.I.8. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na krajinu

Realizací záměru dojde k vybudování nové „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“, která se nachází na jihozápadním okraji Plzně ve stávajícím objektu kasáren.

Vzhledem k tomu, že je záměr situován na okraji městské aglomerace v průmyslovém areálu, nelze předpokládat negativní ovlivnění krajiny.

D.I.9. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na dopravní situaci a místní komunikační síť

Realizací záměru dojde k navýšení dopravní zátěže v okolí. Intenzita dopravy bude navýšena o automobilovou dopravu cca 30760 jízd OA/24 hodin, z toho 4 360 NA/24hodin, provozem autobusů cca 980 jízd At/16 hodin ve dne a 147 jízd At/1 nejhluchnější hodinu v noci, a také provozem trolejbusů cca 912 jízd Tb/16 hodin ve dne a 122 jízd Tb/1 nejhluchnější hodinu v noci, a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole B.II.4.

V okolí ulice Cukrovarské, kde je současná vozovna, dojde k poklesu dopravní zátěže. Z hlediska vlivů na dopravu je záměr pozitivní - dojde k přesunu dopravní zátěže z centra na okraj Plzně.

D.I.10. Charakteristika a odhad velikosti vlivů na chráněné přírodní objekty a území

V blízkosti oznamovaného záměru se nenachází EVL ani PO. Více je uvedeno v kap. C.II.6. Záměr nezasahuje do ZCHÚ ani PřP, nedojde proto k ovlivnění chráněných přírodních objektů ani území.

D.I.11. Charakteristika a odhad velikosti vlivů navazujících souvisejících staveb a činností

Realizace nové vozovny autobusů a trolejbusů pro PMDP vyžaduje tyto předstihové činnosti:

- příprava staveniště Plzeň – Zátíší, realizace bude od 1.1.2010 do 31.10.2010. Vozovna bude postavena na pozemcích v areálu bývalých kasáren. Jednotlivé objekty kasáren budou v rámci této investice odstraněny. Území bude kompletně vyčištěno a připraveno pro realizaci nové vozovny,
- trolejové vedení pro trolejbusy na Folmavské ulici,

Předpokládané související činnosti:

- prověření a řešení křižovatky: Borská – Ke Karlovu,
- prověření křižovatky: Borská – Folmavská.

D.I.12. Přehled významnosti jednotlivých vlivů

Předpokládané vlivy záměru na životní prostředí a rámcový odhad jejich významnosti je uveden v následující tabulce č.22. Složky životního prostředí jsou zde zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru.

Tab. 22: Přehledná charakteristika vlivů záměru a jejich významnosti

Kapitola	Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
		I.	II.	III.
D.I.1.	Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví		X	
D.I.2.	Vlivy na klima a ovzduší		X	
D.I.3.	Vlivy na hlukovou situaci		X	
D.I.4.	Vlivy na povrchové a podzemní vody	X		
D.I.5.	Vliv na půdu		X	
D.I.6.	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje			X
D.I.7.	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy		X	
D.I.8.	Vlivy na krajinu			X
D.I.9.	Vliv na dopravní situaci	X		
D.I.10.	Vlivy na chráněné přírodní objekty a území			X
D.I.11.	Charakteristika vlivů navazujících souvisejících staveb a činností		X	

Vysvětlivky: I. složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
II. složka běžného významu, aplikace standardních postupů
III. složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

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

V případě negativních vlivů se jedná především o vlivy dočasného charakteru spojené s výstavbou záměru. Z dlouhodobého hlediska by se mohlo jednat o vlivy spojené s vyvolanou dopravou provozem vozovny a zdrojů hluku v areálu. Vzdálenost nejbližší bytové zástavby je cca 300m a v bezprostředním okolí budovy GR PMDP a provozovny HV se nachází objekt ubytovny, který je umístěn východně od záměru v ulici Ke Karlovu. Vzhledem k charakteru území (území je určeno pro dopravu) je tento vliv akceptovatelný.

Charakteristika vlivů navrhovaného záměru je popsána v předchozích kapitolách Oznámení.

Rozsah vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (kap. D.I.1.)

- Realizací záměru nedojde k navýšení počtu obyvatel.
- Z hlediska hluku a ovzduší nedojde podle výsledků studií, k překročení limitů pro hluk a imise. K negativnímu vlivu na ovzduší a hlukové poměry nedojde za předpokladu dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D.IV.
- Vliv na veřejné zdraví a obyvatelstvo nebude negativní, za předpokladu dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D.V.
- Přesun vozovny z centra na okraj Plzně bude mít pozitivní vliv.

Rozsah vlivů na klima a ovzduší (kap. D.I.2.)

- Vliv na klima a ovzduší se projeví především v období výstavby, kdy dojde k navýšení prašnosti, především z HTÚ. Minimalizaci negativních vlivů se dá předejít za předpokladu dodržení standardních opatření, která jsou uvedena v textu Oznámení (kap. D.IV.).
- V období provozu představuje negativní vliv především vyvolaná automobilová, autobusová a trolejbusová doprava. Imisní příspěvky vozovny však nepovedou k překračování imisních limitů ani v součtu s pozadím a kvalita ovzduší nebude zásadně ovlivněna.

Rozsah vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky (kap. D.I.3.)

- Hluková situace bude, při dodržení navržených opatření z hlediska hluku požadavkům Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro den i noc, vyhovující.
- Záměr nebude zdrojem vibrací.

Rozsah vlivů na povrchové a podzemní vody (kap. D.I.4.)

- Realizací záměru nedojde, při dodržení standardních postupů a navržených opatření uvedených v tomto Oznámení, k negativnímu ovlivnění povrchových ani podzemních vod. V další fázi projektové dokumentace je nutné navrhnout technická opatření k zamezení průniku škodlivých látek do kanalizace a vypracovat provozní a havarijní řád.

•

Rozsah vlivů na půdu (kap. D.I.5.)

- Realizací záměru dojde k záboru ZPF v I., II. a III. třídě ochrany. Jedná se o významný vliv, významnost vlivu je zmírněna charakter umístění pozemků v zástavbě průmyslové zóny.
- Záměrem nebudou dotčeny pozemky PUPFL.

Rozsah vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje (kap. D.I.6.)

- Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat, že vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje bude nevýznamný.

Rozsah vlivů na faunu, flóru a ekosystémy (kap. D.I.7.)

- Po realizaci stavby dojde k ovlivnění stávajícího ekosystému. Dojde k vykácení většiny dřevin a keřů a následně dojde k sadovým úpravám areálu.
- Výskyt chráněných rostlin nebo živočichů dle zákona 114/92 Sb.se nepředpokládá.

Rozsah vlivů na krajinu (kap. D.I.8.)

- Realizací vozovny nedojde, vzhledem k umístění záměru do průmyslového areálu, k výraznému ovlivnění krajinného rázu.

Rozsah vlivů na dopravu a místní komunikační síť (kap. D.I.9.)

- Po realizaci záměru bude doprava na okolních komunikacích (stávající + vyvolaná doprava) následující: v ulici Folmavská bude automobilová doprava cca **30760 OA/24** hodin, z toho **4 360 NA/24** hodin. Vyvolaná doprava provozem autobusů bude cca **980 A/16** hodin ve dne, a také provozem trolejbusů cca **912 Tb/16** hodin ve dne (podrobně uvedeno v Tab. č. 12 a 13), a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská.

Rozsah vlivů na chráněné přírodní objekty a území (kap. D.I.10.)

- Nedojde k ovlivnění chráněných objektů ani území.

Rozsah vlivů navazujících souvisejících staveb a činností (kap. D.I.11.)

- Předpokládané související činnosti jsou prověřeny a řešení křižovatky: Borská – Ke Karlovu a prověření křižovatky: Borská – Folmavská.
- Demolice stávajících budov.

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

S odvoláním na popis vlivů na životní prostředí v předcházejících kapitolách je možno tvrdit, že žádné významné nepříznivé vlivy nebudou v měřitelných hodnotách zasahovat za státní hranice České republiky.

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

Územně plánovací opatření

Dle vyjádření Magistrátu města v Plzeň, odbor stavebně správní, (Vyjádření č. 2) je oznamovaný záměr v souladu se schváleným územním plánem.

Technická opatření

Opatření technického rázu bude muset být provedena celá řada, v předkládaném Oznámení jsou stanoveny pouze rámcově, detailně budou rozpracovány a řešeny v dalších fázích projektové dokumentace.

Technická opatření – ochrana vod:

- Všechny mechanismy, musí být v dokonalém technickém stavu, nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek, a konkretizace předpokládaných míst očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště včetně návrhu zařízení k tomu potřebných v dalších stupních projektové dokumentace.
- Zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci povrchových a podzemních vod.
- Dešťové vody jsou kanalizačním systémem svedeny do retenčních nádrží přes odlučovače lehkých látek a dále do veřejné jednotné kanalizační sítě zakončené čistírnou odpadních vod.
- Skladování nafty bude zajištěno dvěma dvouplášťovými nádržemi z nichž jedna bude sloužit jako bezodtoková jímka. Skladování oleje bude zajištěno dvouplášťovou nádrží a záchytnými vanami. Parametry nádrží s naftou, olejem atd. budou upřesněny v další fázi projektové dokumentace.
- V areálu vozovny budou umístěny čistírny odpadních vod z mytí. Čistírna odpadních vod č. 1 bude u objektu 102 – Myčka Tb a čistírna odpadních vod č. 2 bude u objektu 108 – Myčka Ab. Do čistírny č. 2 budou svedeny i vody ze sousedního objektu 111 – Mytí spodků vozidel. Přesné parametry čistírny budou upřesněny v další fázi projektové dokumentace.

- V další fázi projektové dokumentace bude řešen provozní a havarijní řád.

Technická opatření – půda:

- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy.
- Se skrytou ornici bude nakládáno dle platné legislativy.

Technická opatření – ovzduší:

- Negativní vlivy při výstavbě minimalizovat vhodnou organizací práce, volbou technologie a maximálním zkrácením doby výstavby.
- Při stavebních a zemních pracích je třeba vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat sekundární prašnost.
- Při nasazení a obměně stavebních a dopravních strojů upřednostnit prostředky splňující emisní úroveň EURO 4 nebo alespoň EURO 3.
- Nepřipustit provoz vozidel, která produkují nadměrné množství emisí.
- Nakládku zeminy na dopravní zařízení provádět nejvýše 10cm pod horní hranu postranice.
- Odstraňovat pravidelně bláto nanesené na komunikaci.
- Zařídít u výjezdu ze staveniště na veřejnou komunikaci čištění kol a podvozků dopravních a stavebních strojů.
- Do provozního řádu staveniště uvést nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby.

Technická opatření – hluk:

- Provádění hlučných prací při výstavbě bude omezeno, vzhledem k 2 směnnému provozu a absenci nočních prací, pouze na denní dobu, tj. od 7 do 21 hod.
- Během výstavby používat techniku, která bude v dobrém technickém stavu.
- Z Hlukové studie vyplývá, že v žádném ze sledovaných výpočtových míst nedojde k překročení přípustné ekvivalentní hladiny hluku ve venkovním prostoru staveb. Jsou zde stanoveny hladiny pro denní a noční dobu, která se posuzuje jako nejhlučnější doba mezi 22.00 – 6.00, v našem případě se jedná o nájezd na ranní špičku mezi 5.00 – 6.00.
- U průmyslových objektů se venkovní prostor neposuzuje, je zde důležitý pouze vnitřní prostor, kde je limit stanoven na hodnotě $L_{Aeq} = 70$ dB. Vlivem neprůzvučnosti haly dojde k dalšímu útlumu a bude zde tento limit vždy dodržen.

Technická opatření – odpady:

- Smluvně zajistit využití, eventuelně odstranění odpadů vznikajících v etapě výstavby i provozu pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti dle platné legislativy.

Ostatní opatření:

- Celý proces výstavby zajišťovat organizačně tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody.
- V dostatečném předstihu před započítím výstavby je nutné nahlásit záměr místně příslušnému památkovému úřadu, který případně rozhodne o provedení archeologického průzkumu.
- Respektovat ochranná pásma
vodovodního řadu
kanalizace
teplovodu
nadzemního vedení VN 220kV

Kompenzační opatření

Fauna a flóra

Kácená zeleň bude částečně nahrazena výsadbou vegetačního doprovodu nového areálu, případně náhradní výsadbou. Dřeviny (zejména stromy) a keře budou vysazeny na obvodových páslech kolem areálu a na menších plochách ve východní části v okolí administrativních budov. Výběr dřevin vychází primárně z okruhu původních druhů. Původní druhy doplňují jejich kultivary vhodnější svým habitem a kultivary lépe zvládající extrémní stanovištní podmínky vozovny. Kromě listnáčů je v areálu navrženo několik jehličnanů. Druhové složení keřového podrostu je navrženo především s ohledem na nepříznivé podmínky. Použity jsou jak opadavé, tak stále zelené listnáče, které relativně dobře snášejí exhalace a zasolení. Podrobněji je to popsáno v Kapitole B.I.6. – Sadové úpravy.

Preventivní opatření

- Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.
- Případné meziskládky budou omezeny na nezbytně nutnou dobu a jejich umístění bude dohodnuto mezi dodavatelem a investorem, po odsouhlasení příslušným stavebním úřadem.
- Staveniště bude zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob.

Následná opatření

Nejsou navržena žádná následná opatření.

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

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol. Není-li tomu tak, je metodika uvedena v příslušných studiích v příloze.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládán dopad verbálně zhodnocen.

Rozptylová a hluková studie byla součástí podkladových materiálů předaných investorem pro zpracování Oznámení.

Seznam použité literatury je uveden v kapitole F tohoto Oznámení.

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

Při hodnocení vlivu záměru byly použity podklady vyjmenované v seznamu použité literatury a dále právní normy.

V této fázi projektové dokumentace existují některé neurčitosti při specifikaci vlivů stavby na životní prostředí. Jedná se především o množství zpracovaných materiálů a surovin, které je v současné době možné pouze kvalifikovaně odhadnout. Celkově je však možno shrnout, že pro identifikaci vlivů pro potřeby Oznámení jsou stávající informace dostačující a je možné vytipovat okruh předpokládaných střetů stavby a životního prostředí a navrhnout opatření pro další stupně projektové dokumentace. Bude nutné podrobně řešit technická opatření k zamezení úniku škodlivých látek do povrchových a podzemních vod.

Pro záměr byly vypracovány následující specializované studie:

- Dendrologický průzkum zpracovaný Ing. Nehasilovou pro METROPROJEKT Praha a.s. - Studie 1) F1,
- Hluková studie zpracovaná Ing. Žídkem pro METROPROJEKT Praha a.s. - Studie 2) F3,
- Rozptylová studie znečištění ovzduší zpracovaná Ing. Pulkrábkem, firma APS - Studie 3) F4.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Oznamovaný záměr byl předložen pouze v jediném variantním řešení, které je popsáno v předchozích kapitolách. V rámci projektu nebyly navrženy jiné variantní řešení a proto je Oznamovaný záměr porovnán pouze s nulovou variantou, viz. Tabulka č. 23.

Tab. 23: Změna jednotlivých složek životního prostředí v porovnání se stávající situací (nulovou variantou)

Faktor	Míra změny
vliv na územní systém ekologické stability (ÚSES)	0
vliv na významné krajinné prvky (VKP)	0
vliv na horninové prostředí	0
vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ) a chráněná ložisková území (CHLÚ)	0
vliv na území přírodních parků (PřP)	0
Vliv na evropsky významné lokality (EVL), ptačí oblasti (PO)	0
zábor ZPF	-
zábor PUPFL	0
vliv na ekosystémy	-
Vliv na vzácné a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů	0
vliv na stávající porosty	+/-
vliv na reliéf krajiny	0
vliv na krajinný ráz	0
vliv na kvalitu povrchových vod	0
vliv na kvalitu podzemních vod	0
vliv na povrchový odtok a změnu říční sítě	-
vliv na režim podzemních vod, změny ve vydatnosti zdrojů a změny hladiny podzemní vody	0
vliv na klima	0
vliv na mikroklima	0
vliv na rozptylové poměry	-
vliv na akustické podmínky	-
vliv na hmotný majetek	0
vliv na území historického, kulturního nebo archeologického významu	0
vliv na obyvatelstvo	+
vliv na funkční využití krajiny	+
vliv na dopravní obslužnost	+
vliv na rekreační využití území	0
vliv na zdraví	0

0 nenastala žádná změna

+ došlo k pozitivní změně

- došlo k negativní změně

+/- pozitivní i negativní změna

Výše uvedená tabulka nepopisuje rozsah jednotlivých vlivů ty jsou popsány v kapitole D.II.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Zdrojem informací pro vypracování Oznámení byly, krom literárních podkladů uvedených dále, konzultace s projektanty a prohlídka místa připravovaného záměru.

Použitá literatura:

METROPROJEKT Praha, 2009: „Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň, Borská Pole“, dokumentace k návrhu na vydání územního rozhodnutí o umístění stavby.

Skořepa Z., 2007: „Borská Pole – Západ – haly BP8, BP12“. Oznámení záměru podle § 6 zákona č. 100 /2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 3, Plzeň.

Pízová N., 2006: Panasonic AVC Network Czech – přístavba skladovacích hal a šaten. Oznámení záměru podle § 6 zákona č. 100 /2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 3, Plzeň.

Demek J. a kol. 1965: *Geomorfologie českých zemí*. Nakladatelství ČSAV, Praha.

Územní systém ekologické stability Plzeň, sektor Valcha, ÚKRmP 1994.

Quitt, E., 1971: *Klimatické oblasti Československa*. Studia Geographica, 16. Geograf. úst. ČSAV. Brno.

Klečka M. et al (1984, 1989): *Bonitace čs. zemědělských půd a směry jejich využití*. díl 1 a 5, FMZVŽ Praha – Bratislava.

Kubíková, J., Ložek, V., Špryňar, P. et al., 2005: *Praha, Chráněná území ČR*. AOPK ČR, Praha, 304 str.

Míchal I., 1994: *Ekologická stabilita*. Veronika, Brno.

Vorel I, Bukáček R., Matějka P., Culek M., Sklenička P., 2006: *Metodický postup posuzování vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*. ČVUT Praha.

Právní normy (výčet nejdůležitějších):

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 242/1992 Sb.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí

Zákon č. 254/2001 Sb., zákon o vodách

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších novel

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších novel

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Vyhláška Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČVR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů

Vyhláška Ministerstva ŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů

Vyhláška Ministerstva ŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Ostatní zdroje:

Webové stránky CENIA

Webové stránky MŽP

Webové stránky města Plzeň

Webové stránky firmy METROPROJEKT Praha a.s.

Příslušné ČSN

Seznam použitých zkratk

Ab	autobusy
BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky
č.	číslo
č.p.	číslo popisné
dB	decibel
DÚR	dokumentace pro územní řízení
el.	elektrika, elektrické
EVL	evropsky významné lokality
HPP	hrubá podlažní plocha
HTÚ	hrubé terénní úpravy
HV	horní vedení
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
CO ₂	oxid uhličitý
GR	generální ředitelství
Hlm. Praha	Hlavní město Praha
HTÚ	hrubé terénní úpravy
IG	inženýrskogeologický průzkum
k	kloubová vozidla
kap.	kapitola
KN	katastr nemovitostí
KPP	koeficient podlažních ploch
KÚ	krajský úřad
k.ú.	katastrální území
KZ	koeficient zeleně
KZP	koeficient zastavěné plochy
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LAeq	ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)]
M	měřítko
MČ	městská část
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
Mú	městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
NA	nákladní automobily
NBC	nadregionální biocentrum
NBK	nadregionální biokoridor
ND	náhradní díly
np	nadzemní podlaží
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace

NO ₂	oxid dusičitý
NO _x	oxidy dusíku
OA	osobní automobily
Obr.	obrázek
OMI	Odbor městského investora
Oznámení	oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb.
OZV	Obecně závazná vyhláška
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
p.č.	parcela číslo
PD	plánovací dokumentace
PHM	pohonné hmoty
PL	podlažnost
PM10	prašný aerosol do 10 µg
PMDP	Plzeňský městský dopravní podnik, a.s.
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
ps	parkovací stání
PUPFL	pozemky určené k funkci lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
RFP	rozloha funkční plochy
s	solo vozidla
SAS	Státní archeologický seznam
SOKP	silniční okruh Kolem Prahy
SO ₂	oxid siřičitý
Tab.	tabulka
Tb	trolejbusy
TP	technické podmínky
TS	trafostanice
TSK	technická zpráva komunikací
TUV	teplá užitková voda
TV	teplá voda
ÚAN	území s archeologickými nálezy
ÚČOV	Ústřední čistírna odpadních vod
ÚMČ	úřad městské části
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
URM	Útvar rozvoje města
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚT	ústřední topení
VKP	významný krajinný prvek
VRT	vysokorychlostní trať
VS	výměňíková stanice
VZT	vzduchotechnika
ZP	zastavěná plocha
ZPF	zemědělský půdní fond
ZS	záběr stavby
ZVHS	Zemědělská vodohospodářská správa
ZVCHÚ	zvláště chráněné území
ŽP	životní prostředí
zákon	není-li uvedeno jinak je zákonem myšlen zákon 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem Oznámení záměru dle zákona č.100/2001 Sb. je výstavba areálu „Vozovna autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“. Záměr je zařazen do II. kategorie (záměry vyžadující zjišťovací řízení) bodů:

10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Umístění záměru

Areál TZ je přibližně obdélníkového tvaru s podélnou osou východ – západ v západním sektoru města, s místním názvem Borská Pole, je umístěn mezi ulicemi Ke Karlovu na severní straně a Folmavská na straně jižní, na rovinaté ploše bývalých vojenských kasáren. Svým charakterem dopravní stavby zapadá do okolního průmyslového a obchodního rozsáhlého území. Areál o celkové ploše cca 82 660 m² je rozdělen budoucím prodloužením ulice U Panasonicu od křižovatky s ulicí Folmavská severním směrem k ulici Ke Karlovu (zabírajícím plochu cca 4 110 m²) na dvě plošně nestejně části. Západní větší část o ploše cca 71 440 m² slouží vlastní vozovně obou trakcí, východní menší část o ploše cca 7 110 m² je určena pro objekty GR, provozovny HV a parkoviště OA.

V územním plánu města Plzeň je lokalita areálu zamýšlené stavby určena jako území pro dopravu s funkčním využitím D (plocha technického vybavení - MHD – rozvojová plocha), viz Příloha – Vyjádření č.2. Navržené řešení s návrhem areálu technické základny je plně v souladu s platným územním plánem města Plzně.

Katastrální čísla pozemků dotčených stavbou v trvalém záboru jsou: 1496/3, 18, 150, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 202, a 250. Všechny pozemky se nacházejí v katastrálním území Skvrňany a vlastníkem je Statutární město Plzeň.

Pozemek č. 1496/18 je veden v KN jako trvalý travní porost s třídami ochrany č. I., II. a III. Pozemek č. 1496/150 je veden v KN jako orná půda s třídou ochrany č. I. s omezením vlastnického práva: věcné břemeno zřizování a provozování vedení. Všechny ostatní pozemky, tj. zastavěné plochy a nádvoří jsou bez č.p. nebo evidenčního, až na pozemek č. 1496/170, kde je budova s č.p. 1096. Realizací záměru dojde k trvalému záboru ZPF. Realizací záměru nedojde k záboru PUPFL.

Stručný popis a charakteristika záměru

Nová vozovna autobusů a trolejbusů na Borských Polích, bude tvořit Technickou základnu (TZ) Plzeňského městského dopravního podniku, a.s. Plzeň (PMDP, a.s. Plzeň). Technická základna je určena pro provozní a údržbářské potřeby všech autobusů a trolejbusů MHD pro období výhledu, které počítá se skladbou vozového parku takto:

130 solo + 30 kloubových autobusů

90 solo + 30 kloubových trolejbusů

Vedle této základní funkce se počítá s umístěním správní budovy generálního ředitelství dopravního podniku, provozovny Horní vedení (HV), střediska Dopravní cesta (péče o trolejové vedení a napájecí stanice obou trakcí – tramvaje a trolejbusy) a parkoviště osobních automobilů zaměstnanců i návštěvníků.

Základním předpokladem realizace stavby TZ podle DÚR je uvolnění celé plochy od stávajících pozemních objektů, vnitřního oplocení, stožárů venkovního osvětlení a dalších v areálu bývalých vojenských kasáren v Plzni – Zátíší. Příprava staveniště pro budoucí výstavbu TZ PMDP je předmětem samostatného projektu – DSP „Vozovna Borská Pole, příprava staveniště Plzeň – Zátíší“ zpracovaná plzeňskou firmou Staving atelier v 10/2009.

Tab. 24: Bilance ploch - bez prodloužení ulice U Panasonicu

Plocha	m ²	%
Zastavěná	23 750	30,23
Zpevněná	45 200	57,54
Zeleň	9 600	12,22
Celkem	78 550	100

Počet zaměstnanců

Počet zaměstnanců THZ (technicko hospodářských zaměstnanců) a D (dělníků a řidičů) pro jednotlivé objekty uvádí následující tabulka.

Tab. 25: Počet zaměstnanců

Objekt	Počet THZ	Počet D
Vozovna	42	687
Provozovna HV	3	35
GR	60	6
Celkem areál	105	728

Spotřeba vybraných materiálů

Odhad spotřeby materiálu a surovin vychází ze současných nákladů na spotřebu přímého a režijního materiálu a energií, tj. spotřeby nafty, elektrické energie, vody a plynu. Při odborném odhadu, kdy podíl autobusové a trolejbusové trakce je přibližně 2/3 spotřeby celého PMDP, činí tedy v roce 2010 cca 150 až 160 mil. Kč. Při meziročním růstu spotřeby a cen cca 3% lze předpokládat celkový objem spotřeby v roce 2015 v hodnotě 170 – 185 mil. Kč.

Doprava

Po realizaci záměru bude doprava na okolních komunikacích (stávající + vyvolaná doprava) následující: v ulici Folmavská bude automobilová doprava cca 30760 OA/24 hodin, z toho 4 360 NA/24hodin. Vyvolaná doprava provozem autobusů bude cca 980 At/16 hodin ve dne, a také provozem trolejbusů cca 912 Tb/16 hodin ve dne (podrobně uvedeno v Tab. č. 12 a 13), a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská. Údaje jsou převzaty z Hlukové studie, která je přiložena jako studie F3, Přílohy volné 2).

Odstavná kapacita vozoven

- autobusy 129 solo + 25 kloubových vozidel
- trolejbusy 72 solo + 24 kloubových vozidel
- osobní automobily celkem 130-161 stání, konečný počet stání se bude odvíjet v závislosti na výsadbě zeleně.

Souhrnný přehled počtu parkovacích stání je uveden v následující tabulce.

Tab. 26: Počet parkovacích stání

Parkovací stání	Počet
Osobní automobily	130-161
Autobusy	154
Trolejbusy	96

Udržovací kapacita technologických a očištných procesů

Souhrnný přehled počtu technologických stanovišť je uveden v následující tabulce.

Tab. 27: Počet technologických stanovišť

Technologické stanoviště	Počet
Oprávněnské	39 - 41
Mylí a čistící	7
Celkem	46 - 48

K jednotlivým vlivům

V případě negativních vlivů se jedná především o zábor půdy vedené v ZPF a navýšení intenzity dopravy o automobilovou dopravu a o provoz autobusů a trolejbusů, a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská.

Pozitivním vlivem záměru bude, že výstavbou nové vozovny dojde ke zklidnění dopravy a výraznému zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v centrální oblasti města, protože autobusy a trolejbusy nebudou končit v Cukrovarské ulici, ale na periferii v západní části města na Borských polích.

Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví

- Realizací záměru nedojde k navýšení počtu obyvatel.
- Z hlediska hluku a ovzduší nedojde podle výsledků studií, k překročení limitů pro hluk a imise. K negativnímu vlivu na ovzduší a hlukové poměry nedojde za předpokladu dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D.IV.
- Vliv na veřejné zdraví a obyvatelstvo nebude negativní, za předpokladu dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kap. D.V.
- Přesun vozovny z centra na okraj Plzně bude mít pozitivní vliv.

Vliv na klima a ovzduší

- Vliv na klima a ovzduší se projeví především v období výstavby, kdy dojde k navýšení prašnosti, především z HTÚ. Minimalizaci negativních vlivů se dá předejít za předpokladu dodržení standardních opatření, která jsou uvedena v textu Oznámení (kap. D.IV.).
- V období provozu představuje negativní vliv především vyvolaná automobilová, autobusová a trolejbusová doprava. Imisní příspěvky vozovny však nepovedou k překračování imisních limitů ani v součtu s pozadím a kvalita ovzduší nebude zásadně ovlivněna.

Vliv na hlukovou situaci a event. další fyzikální charakteristiky

- Hluková situace bude, při dodržení navržených opatření z hlediska hluku požadavkům Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. pro den i noc, vyhovující.
- Záměr nebude zdrojem vibrací.

Vliv na povrchové a podzemní vody

- Realizací záměru nedojde, při dodržení standardních postupů a navržených opatření uvedených v tomto Oznámení, k negativnímu ovlivnění povrchových ani podzemních vod. V další fázi projektové dokumentace je nutné navrhnout technická opatření k zamezení průniku škodlivých látek do kanalizace a vypracovat provozní a havarijní řád.

Vliv na půdu

- Realizací záměru dojde k záboru ZPF v I., II. a III. třídě ochrany. Jedná se o významný vliv, významnost vlivu je zmírněna charakter umístění pozemků v zástavbě průmyslové zóny.
- Záměrem nebudou dotčeny pozemky PUPFL.

Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje

- Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat, že vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje bude nevýznamný.

Vliv na faunu, flóru a ekosystémy

- Po realizaci stavby dojde k ovlivnění stávajícího ekosystému. Dojde k vykácení většiny dřevin a keřů a následně dojde k sadovým úpravám areálu.
- Výskyt chráněných rostlin nebo živočichů dle zákona 114/92 Sb.se nepředpokládá.

Vliv na krajinu

- Realizací vozovny nedojde, vzhledem k umístění záměru do průmyslového areálu, k výraznému ovlivnění krajinného rázu.

Vliv na dopravu a místní komunikační síť

- Po realizaci záměru bude doprava na okolních komunikacích (stávající + vyvolaná doprava) následující: v ulici Folmavská bude automobilová doprava cca **30760 OA/24** hodin, z toho **4 360 NA/24**hodin. Vyvolaná doprava provozem autobusů bude cca **980 At/16** hodin ve dne, a také provozem trolejbusů cca **912 Tb/16** hodin ve dne (podrobně uvedeno v Tab. č. 12 a 13), a to jak uvnitř areálu vozovny, tak i na přilehlých komunikaci komunikacích tzn. ul. Ke Karlovu a ul. Folmavská.

Vliv na chráněné přírodní objekty a území

- Nedojde k ovlivnění chráněných objektů ani území.

Vliv navazujících souvisejících staveb a činností

- Předpokládané související činnosti jsou prověření a řešení křižovatky: Borská – Ke Karlovu a prověření křižovatky: Borská – Folmavská.
- Demolice stávajících budov.

V předloženém Oznámení záměru dle zákona 100/2001 Sb. je zhodnocen vliv výstavby záměru „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“ na životní prostředí.

Zájmové území se nachází na jihozápadním okraji Plzně v městské části Plzeň – Bory. Předložené Oznámení popisuje a vyhodnocuje vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo, vyvolané výstavbou a provozem záměru.

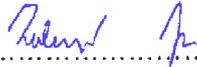
Vyhodnocení vlivů je úměrné současnému stavu znalostí o tomto záměru. Na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v Oznámení, které souvisejí s realizací navrhovaného záměru výstavby „Vozovny autobusů a trolejbusů Plzeň – Borská Pole“, při předpokladu splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí, lze konstatovat, že navrhovaná stavba je akceptovatelná, a je proto možné realizaci záměru doporučit.

Datum zpracování oznámení: 23. 12. 2009

K+K environmentální průzkum s.r.o.
Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha 2
www.kkpruzkum.cz
IČO: 27235491 DIČ: CZ27235491

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

- Bc. Jana Zubinová, Marty Krásové 920/4, Praha 9 - Čakovice, tel.: 221 979 382

Podpis:.....

- Ing. Jan Král, Pod Pekařkou 1088/31, Praha 4, tel.: 221 979 382
držitel autorizace č. j. 7150/1276/OIP/03

Podpis a razítko:.....



ČÁST H: PŘÍLOHY VÁZANÉ

Mapová dokumentace

Mapa č. 1) Přehledná situace – širší vztahy, bez měřítka

Mapa č. 2) Přehledná situace, M = 1 : 2 000

Mapa č. 3) Koordinační situace, M= 1: 1 000

Mapa č. 4) Katastrální mapa, M= 1: 1 000

Dokumenty

Dokument č. 1) Fotodokumentace

Dokument č. 2) Dopravní úseky a dopravní intenzity města Plzeň CZ0323-PM-1: výřez zájmové území

Vyjádření

Vyjádření č. 1) Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. - Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem

Vyjádření č. 2 Stanovisko příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace - Soulad s územně plánovací dokumentací

**Přehledná situace – širší vztahy,
(bez měřítka)**

Koordinální situace

M = 1 : 1 000

Mapa č. 4

Katastrální mapa

M = 1 : 1 000

Fotodokumentace

Foto 1: Pohled ze shora severního okraje území na vjezd do objektu z ulice Ke Karlovu s výhledem na průmyslové areály Doprava a mechanizace a.s. a Beton Union Plzeň s.r.o.



Foto 2: Pohled ze shora severního okraje území směrem k ulici Ke Karlovu s výhledem na průmyslové areály METFER TRADING s.r.o. a Škoda Plzeň



Foto 3: Pohled ze shora ze středu zájmového území směrem k západu



Foto 4: Pohled ze shora ze středu zájmového území jihozápadním směrem s výhledem na průmyslové areály JTEKT Automotive Czech Plzeň s.r.o. a DAIKIN Industries Czech Republic s.r.o.



Foto 5: Pohled ze shora ze středu zájmového území jihovýchodním směrem s výhledem na průmyslové areály Panasonic AVC Network Czech s.r.o. a JTEKT Automotive Czech Plzeň s.r.o.



Foto 6: Zájmové území - pohled na stávající pozemní objekty bývalých kasáren



Foto 7: Zájmové území – pohled ze středu zájmového území jihozápadním směrem na stávající objekty bývalých kasáren



Foto 8: Zájmové území – pohled východním směrem na stávající objekt bývalých kasáren s výhledem na ubytovnu Reus s.r.o.



**Dopravní úseky a dopravní intenzity
města Plzeň CZ0323-PM-1:
VÝŘEZ ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ**

**Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem podle
§ 45i zákona č. 114/1992 Sb.**

KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

VAŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE: 22. 1. 2010
NAŠE ZN.: ŽP/1570/10

VYŘIZUJE: Ing. Jindřich Rykovský
TEL.: 377 195069
FAX: 377 195393
E-MAIL: jindrich.rykovsky@kr-plzensky.cz

DATUM: 2. 2. 2010

K+K environmentální průzkum s.r.o.
Bc. Jana Zubinová
Vyšehradská 320/49
128 00 Praha

Stanovisko k záměru „Vozovna autobusů a trolejbusů, Plzeň - Borská pole“

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako orgán státní správy ochrany přírody (dále „správní orgán“) věcně a místně příslušný dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), vydává statutárnímu městu Plzeň, náměstí Republiky 1/1, 306 32 Plzeň (IČ: 00075370), zastoupenému společností K+K environmentální průzkum s.r.o., Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha (IČ: 27235491), podle § 45i odst. 1 zákona k záměru „Vozovna autobusů a trolejbusů, Plzeň - Borská pole“ toto stanovisko:

Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Odůvodnění:

Uvedený záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti, přičemž je ani jinak neovlivňuje.

Ing. Jan Kroupar
vedoucí oddělení ochrany přírody

**Vyjádření k souladu s územně plánovací
dokumentací**

Magistrát města Plzně, odbor stavebně správní
Škroupova 4, Plzeň

Sp.zn.: SZ MMP/013401/10/BEN
Č.j.: MMP/015299/10
Vyřizuje: Ing. Tomáš Benda
Telefon: 378 034 110
Fax: 378 034 102
E-mail: BendaT@plzen.eu
IDDS: 6iybfxn

Plzeň, dne: 27.1.2010

Vypraveno dne:

VYJÁDRĚNÍ

Adresát: K + K environmentální průzkum s.r.o., IČ: 27235491, Vytěhradská 320/49, 128 00 Praha 2

Věc: Vyjádření k umístění Vozovny autobusů a trolejbusů, Plzeň - Borotův pole na pozemku parc. č. 1496/3, 1496/18, 1496/150, 1496/161, 1496/162, 1496/163, 1496/164, 1496/165, 1496/166, 1496/167, 1496/168, 1496/169, 1496/170, 1496/171, 1496/172, 1496/173, 1496/174, 1496/175, 1496/176, 1496/177, 1496/178, 1496/179, 1496/180, 1496/181, 1496/182, 1496/183, 1496/184, 1496/185, 1496/186, 1496/187, 1496/188, 1496/189, 1496/190, 1496/191, 1496/192, 1496/202, 1496/250 v katastrálním území Skvrňany

Magistrát města Plzně, odbor stavebně správní, jako stavební úřad příslušný podle § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, v aktuálním znění (dále jen správní řád) a § 13 odst. 1 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), k výše uvedené věci vydává v souladu s § 154 správního řádu následující vyjádření:

Odbor stavebně správní Magistrátu města Plzně sděluje, že výše uvedené pozemky se nacházejí dle platného územního plánu města Plzně v zastavěném území s funkčním využitím "plochy technického vybavení - MHD - rozvojová plocha (D). Stavba je v souladu s územním plánem města Plzně.

Záměr řeší umístění areálu technické základny, parkovacích ploch pro stání autobusů a trolejbusů s administrativně provozní budovou, dílnami a sklady, odřábem, čerpací stanicí, budovou generálního ředitelství PMDP apod.

Pro povolení stavby je nutné územní řízení, které provede odbor stavebně správní MMP a následně stavební povolení.

Toto vyjádření slouží i jako příloha pro oznámení záměru dle zákona č.100/2001 Sb.

Ing. Tomáš Benda
referent odboru stavebně správního
Magistrátu města Plzně

"otisk úředního razítka"

Obdrželi:

K + K environmentální průzkum s.r.o., IDDS: qv6en7a