

XI. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ

XI.1. Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo je posuzovaná koncepce hodnocena kladně. V případě realizace navrženého dopravního řešení, kdy bude část dopravy převedena na nové, příznivěji vedené trasy, se oproti nulové variantě výrazně sníží počet obyvatel vystavených negativním vlivům z dopravy. V opačném případě – při neuskutečnění navržených úprav dopravní sítě - by se rostoucí dopravní výkon realizoval po trasách stávajících a počet obyvatel vystavených negativním vlivům v okolí těchto komunikací by se postupně zvyšoval.

Vodohospodářské a energetické stavby jsou z hlediska vlivu na obyvatelstvo hodnoceny pozitivně, jejich realizací dojde k rozvoji a modernizaci infrastruktury v řešeném území.

XI.2. Vlivy na ovzduší

Koncepce ÚPN VÚC okresu Benešov předkládá řadu návrhů dopravních staveb s cílem zlepšit stávající dopravní situaci. Z hlediska imisní a hlukové zátěže sídel nacházejících se v prostoru řešeného území je dopravní koncepce hodnocena kladně, a to především z důvodu omezení produkce emisí z automobilové dopravy v obytné zástavbě, díky zlepšení průjezdnosti sídel a omezení počtu osob negativně dotčených imisním a akustickým zatížením. Uvedená zátěž bude přenesena do stopy navrhované dopravní stavby a negativními vlivy z dopravy budou dotčeny lokality přiléhající k trase nové (ve většině případů mimo obytnou zástavbu). Na druhé straně jsou navrhované silniční stavby považovány za významné liniové zdroje znečištění ovzduší, a proto jsou z hlediska jeho ochrany označeny jako stavby s nejvýznamnějším negativním vlivem.

Stavbou s nejvýznamnějším vlivem na ovzduší a hlukovou zátěž je navrhovaná dálnice D3. Realizace stavby přinese snížení zátěže spojené s dopravou v sídlech ležících na stávající dopravně přetížené silnici I/3. Tato zátěž bude naopak zvýšena v lokalitách přiléhajících k tělesu dálnice. Z důvodu nedostatečné kapacity stávající trasy silnice I/3, zajišťující spojení ve směru Praha – Tábor – České Budějovice, nejen v okrese Benešov, ale i v přiléhajících okresech považujeme realizaci návrhu za opodstatněné. Z hlediska hlukové zátěže obyvatel doporučujeme prověřit vedení navrhované trasy v prostoru obce Mračice.

Vodohospodářské veřejně prospěšné stavby jsou hodnoceny z hlediska ovzduší jako bez vlivu.

Energetické stavby jsou z hlediska ochrany ovzduší hodnoceny kladně.

XI.3. Vlivy na povrchové a podpovrchové vody

Nejvýznamnější vlivy hodnocené koncepce na povrchové a podpovrchové vody spočívají v plánované výstavbě, rekonstrukci či intenzifikaci čistíren odpadních vod. Realizací sta-

veb dojde k snížení množství vypouštěného znečištění, což se projeví se ve zlepšení kvality povrchových vod v dotčených recipientech. Vliv **dopravních staveb** na povrchové a podpovrchové vody nebude výrazný. Nejvýznamnější negativní dopady představují následující stavby: **D1, D2, D3, D4, D16, D22 a D41**. Vedení komunikací v blízkosti vodních toků může místně zhoršit odtokové poměry v povodích. Přímé vlivy **energetických staveb** nebyly identifikovány.

XI.4. Vlivy na horninové prostředí

Uskutečnění hodnocené koncepce nebude mít výrazně negativní dopad na horninové prostředí. Zjištěné negativní vlivy z hlediska ochrany horninového prostředí a využití ložisek nerostných surovin identifikované na úrovni konkrétních záměrů doporučujeme řešit v rámci projektové EIA.

XI.5. Vlivy na půdu a lesní ekosystémy

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu je posuzována kvalita dotčeného ZPF, při ochraně lesa průchod lesními porosty s uvedením dotčené kategorie lesa. Plošně nejvýznamnější zábory si vyžádá realizace navrhovaných silničních staveb. Negativně jsou hodnoceny zejména stavby navrhované na půdách 1. a 2.třídy ochrany.

Realizace navrhovaných veřejně prospěšných staveb vodohospodářských si nevyžádá významnější zábor zemědělských půd. Vzhledem k poměrně malému plošnému rozsahu navrhovaných staveb ČOV nelze vliv v měřítku zpracování detailně vyhodnotit.

VPS energetické nelze z hlediska vlivu na ZPF v měřítku zpracování dokumentace hodnotit, jedná se o bodovou záležitost. Trvalý zábor ZPF se případně jednotlivých energetických staveb pohybuje řádově v desítkách m². Průchod tras navrhovaných liniových energetických staveb si vyžádá vznik nových průseků v lesních porostech. V případě, že trasa prochází okrajovou částí porostu, vzniká též riziko narušení porostní stěny a tedy ohrožení stability lesních porostů.

XI.6. Vlivy na zájmy ochrany přírody

Z hlediska zájmů ochrany přírody byly nejvýznamnější střety identifikovány na úrovni těchto staveb:

D4, D20, D26 – průchod ochranou zónou nadregionálního biokoridoru, křížení osy NRBK

D1, D3, D12, D15 – var. 1, D 25- var. 1, 2, D41 – křížení regionálního biokoridoru

D21 - průchod regionální biocentrem

V těchto případech doporučujeme prověřit vedení trasy v podrobném měřítku a zajistit její úpravu tak, aby nedošlo k narušení výše uvedených hodnot z hlediska ochrany přírody

a krajiny. U většiny liniových zařízení je reálné technicky i ekonomicky upravit trasu tak, aby nemuselo dojít ke střetu.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz je jako stavba s výrazně negativním dopadem hodnocena stavba dálnice D3.

XI.7. Vlivy na kulturní a historické památky a archeologické lokality

Hodnocená koncepce nebude mít výrazně negativní vliv na kulturní a historické památky a archeologické lokality. Negativní vlivy zjištěné na úrovni konkrétních dopravních staveb jsou uvedeny v tab. X.1. Je nutné upozornit, že veškeré zemní práce spojené s budováním liniových či plošných staveb je nutné konzultovat s příslušným archeologickým pracovištěm a na základě jeho vyjádření zajistit odpovídající ochranná opatření, která zabrání nenahraditelným škodám na kulturním bohatství.

Shrnutí:

Hodnocená koncepce ÚPN VÚC okresu Benešov nevykazuje z hlediska koncepčního řešení zásadní negativní vlivy na životní prostředí. Negativní vlivy a střety se složkami životního prostředí zjištěné na úrovni navrhovaných VPS jsou uvedeny v hodnotících tabulkách.