

II. CHARAKTERISTIKA HODNOCENÉ KONCEPCE

II.1. Charakteristika území, struktura osídlení

Okres Benešov patří svým územním rozsahem k největším okresům ČR, avšak zároveň i k okresům s nejnižší intenzitou osídlení. Klíčový význam má relativní blízkost Prahy a její současný dynamický rozvoj spojený jak s formováním a rozšiřováním jejího zázemí, tak s výstavbou nové dopravní makroinfrastruktury.

Z hlediska vnitřního uspořádání systému osídlení okresu je charakteristická zvýšená dominantnost pěti středisek:

- subregionální střediska – Sázava, Týnec nad Sázavou, Votice
- významná sídla – Bystřice, Čerčany, Neveklov, Sedlec-Prčice
- významná sídla doplňující – Čechtice, Divišov, Dolní Kralovice, Chocerady, Miličín, Načeradec, Netvořice, Postupice, Trhový Štěpánov, Vrchotovy Janovice

Pro všechna jmenovaná sídla jsou zpracovány územní plány, které jsou projednány a schváleny zastupitelstvy měst a obcí. Podle potřeb je dokumentace doplňována změnami.

Kromě jmenovaných sídel mají územně plánovací dokumentaci nebo územně plánovací podklad zpracovány další sídla. Územní plán má 80 obcí a urbanistická studie je zpracována pro 29 obcí. Pouze 6 administrativních obcí nemá žádnou ÚPD ani ÚPP.

Rozvoj sídel tedy zahrnuje celý soubor záměrů, které se promítají do konkrétních ploch a je možno vyhodnotit důsledky navrhovaného řešení. Klíčovými problémy mnoha sídel jsou negativní vlivy dopravy, hluk a nedostatečné čištění odpadních vod. Ze záměrů, které zpracované územní plány a urbanistické studie obsahují lze konstatovat, že odklon dopravy mimo obytné části sídel, řešení odkanalizování a čištění odpadních vod, prosazování ušlechtilých paliv a obnovitelných zdrojů energie přispěje k celkovému zlepšení úrovně životního prostředí.

II.2. Výrobní činnost

Okres Benešov je svým charakterem průmyslově zemědělský. Územně je koncentrován do měst a významných sídel: Benešova, Vlašimi, Bystřice, Týnec nad Sázavou, Sázavy, Poříčí nad Sázavou, Votic, Dolních Kralovic, Trhového Štěpánova.

V návrhovém období tato lokalizace zůstane zachována, počítá se především s využitím vnitřních rezerv areálů.

V zemědělské výrobě patří řešené území z hlediska přírodních podmínek k relativně méně významným oblastem státu. Z celkové výměry zemědělské půdy je téměř 78 % zorněno. Do výhledu se počítá se zvyšováním výměr trvalých travních porostů. Zatravnění se navrhuje na svažitéch pozemcích určených pro prvky ÚSES. Nejhůře přístupné neúrodné plochy bude potřeba zalesnit. Stejně tak bude nutno postupovat v ekologicky citlivých územích.

Omezené používání průmyslových hnojiv vytváří podmínky pro ekologické zemědělství. Zvláštní podmínky platí pro hospodaření v Chráněné krajinné oblasti Blaník. Ochrana vodních zdrojů limituje hospodaření v oblasti při vodní nádrži Švihov a přivaděči pitné vody Želivka.

Snížení počtu chovaných zvířat se promítá do nižšího zatížení zemědělské půdy. Bude nutno zaměřit pozornost na rekonstrukce a modernizace zemědělských farem, zajištění těsnosti jímek a hnojišť, úpravy povrchů vnitrofaremních komunikací a ozelenění areálů farem.

Úprava vodního režimu v půdě byla jedním ze způsobů intenzifikace zemědělské výroby. Rozsah odvodnění je cca 18 % zemědělské půdy, další meliorace nejsou navrhovány. Pokud byl přesto ještě některé stavby byly realizovány, je nutno volit taková řešení, která nebudou způsobovat rychlý odtok vody z území. Odvodnění ploch je nutno podmínit výstavbou retenčních nádrží. Pro zadržení vody v území je v ÚPN VÚC navrženo realizovat malé akumulční nádrže.

V lesním hospodářství činnost člověka zejména v posledních desetiletích změnila druhovou skladbu směrem k převažujícím kulturám jehličnanů, zejména smrku. Nejpříznivější druhovou skladbu vykazují lesy obhospodařované LZ Konopiště. Záměry navrhované pro zlepšení celkového stavu lesů spočívají ve výsadbě stanovištně vhodného druhového složení lesů, obnovení ekologické rovnováhy a biodiverzity lesního prostředí. Doporučuje se volit takové způsoby hospodaření, které se blíží přírodním procesům probíhajícím v příslušných lesních biocenózách. Tato doporučení jsou navrhována pro lesy hospodářské, které tvoří téměř 90 % celkové výměry lesů. Zajištění lesů ochranných a lesů zvláštního určení je dáno zákonem. Důležité pro zlepšování celkové kvality lesů je volba takových pěstebních postupů, které se přibližují tvorbě přírodě blízkého lesa; znamená to snižování zastoupení jehličnanů, obnova porostů pouze maloplošnými zásahy a omezení využívání těžkých mechanizačních prostředků.

Hospodaření v lesních porostech, které jsou součástí CHKO Blaník, je dáno schváleným plánem péče.

II.3. Doprava

Řešené území okresu Benešov leží v ose hlavního mezinárodního silničního a železničního koridoru E55 procházející ČR ve směru sever – jih (Berlín – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště – Linz). V řešeném území je mezinárodní tah veden po silnici I/3, výhledově dálnici D3 Praha – Tábor – České Budějovice s návazností rychlostní silnice R3 České Budějovice – Dolní Dvořiště – státní hranice, a po IV. tranzitním koridoru, tj. po celostátních železničních tratích č. 221, 220, 196 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště/Summerau. Severovýchodní okrajová oblast Benešovska je dopravně obsluhována druhým hlavním mezinárodním tahem E50 – dálnicí D1 Praha – Brno – Vyškov – Lipník nad Bečvou se šesti dálničními křižovatkami umožňujícími strategickou návaznost Benešovska na již stabilizovaný a provozovaný tah dálniční sítě ČR.

Nadřazené dopravní koridory procházející řešeným územím vymezují nosný přepravní systém, na který je vázána síť ostatních silnic I. a II. třídy, čtyři regionální tratě a veřejná vnit-

rostátní letiště Benešov a Vlašim. Ve formě využívané vodní cesty základní přepravní systém doplňuje řeka Vltava, pro vodáckou turistiku a rekreaci řeka Sázava.

Z hlediska širších přepravních vztahů je dopravní struktura řešeného území charakteristická blízkostí hlavního města Prahy a jeho aglomeračního zázemí a tranzitní polohou ve směru Praha – České Budějovice – státní hranice s Rakouskem. Řešené území se sídelními centry regionálního významu a s atraktivními oblastmi rekreace a turistiky je významným zdrojem a cílem každodenních i rekreačních cest. Kromě dálkových a vnějších zdrojových a cílových přepravních vztahů probíhá uvnitř řešeného území významná vnitrooblastní doprava, obsluhující a zpřístupňující jednotlivá centra osídlení, rekreace a hospodářské a komerční aktivity.

Z hlediska zatížení sítě silniční dopravou dominuje dálnice D1, po které prochází převážující podíl dálkové tranzitní dopravy. Intenzita dopravy se v dotčeném úseku podle výsledků Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR v roce 1995 (ŘSD ČR) pohybuje v rozmezí 18,9 - 21,9 tisíc vozidel/24 hodin se vzrůstajícím dopravním zatížením ve směru ku Praze. Obdobná zjištění jsou patrná i na silnici I/3, kde v úseku Mezno – Mirošovice intenzita dopravy dosahuje hodnot 8,5 – 14,7 tisíc vozidel/24 hodin se vzrůstající tendencí s blízkostí významnějších sídelních center, tj. Vlašimi, Benešova, Sedlčan, Týnce nad Sázavou, Kameného Přívozu apod.

Novou prostorovou organizaci přepravních vztahů v páteřním směru sever – jih lze očekávat v případě realizace dálnice D3 Praha – České Budějovice, která by vnesla do stávající struktury nové nároky a souvislosti a plánované přestavby IV. tranzitního koridoru Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště/Summerau, který by měl být výhledově konkurence schopný se silniční dopravou. Významným potenciálem pro okres Benešov je i veřejné vnitrostátní letiště Benešov, sledované k částečné přepravě s předpokladem vyššího využití pro nepravidelnou leteckou dopravu.

Nadřazený dopravní systém okresu Benešov ve svých strategiích a zásadách vychází z principů vládou schválených zásadních dokumentů – Dopravní politika České republiky, Návrh přestavby dopravních sítí v České republice do roku 2010 a ze Střednědobé strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty; v mezinárodních souvislostech z požadavků mezinárodních dohod na upravenost dopravních tahů, zařazených jako součást vymezené mezinárodní sítě.

Nadřazená dopravní struktura Benešovska je v zásadních směrech ovlivňována blízkostí hlavního města Prahy s radiálním zaústěním všech dopravních sítí a tranzitním průchodem hlavního mezinárodního tahu E55 sever–jih (nově navrhovaný jako X. multimodální koridor), který jako součást sítě evropských koridorů TEN navazuje v prostoru Prahy na IV. multimodální koridor (Hamburg – Praha – Budapest).

Výhledové prognózy dopravních výkonů na dálniční a silniční síti řešeného území vycházejí mimo jiné z předpokládaného průměrného výhledového nárůstu dopravy na silniční síti ČR, modelovaného pro jednotlivé typy pozemních komunikací v dílčích časových horizontech; pro r. 2010: $k = 1,64$ (D, R – 1,76) pro r. 2015: $k = 1,75$ (D, R – 1,91) pro r. 2020: $k = 1,82$ (D, R – 2,02).

Dopravní systém řešeného území představuje i výhledově doprava silniční, železniční, doplňkově doprava vodní, letecká a cyklistická.

Sledovaný koridor dálnice D3, která vedle mezinárodního spojení sever – jih (E55) bude zajišťovat základní aglomerační spojení Prahy přes Benešov a Tábor s Českobudějovickem, je z hlediska územního vymezení trasy v úrovni zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí stabilizovaný a koncepčně nezpochybnitelný s předpokladem realizace a zprovoznění v návrhovém období ÚPN VÚC okresu Benešov.

Návaznost dálnice D3 na silniční síť a sídelní strukturu řešeného území zajišťuje osm mimoúrovňových křižovatek (MÚK), z nichž variantně navrhované MÚK Benešov a MÚK Krusičany jsou ve vztahu k Týnci nad Sázavou a Benešovu dosud koncepčně nestabilizované.

Silnice I/3, která je vedle dálnice D3 nosnou severojižní osou řešeného území, je do r. 2015 navrhována v úseku Benešov – Mezno – hranice okresu Tábor k dílčí přestavbě v kategorii S 11,5; v úseku Mirošovice – Benešov s přestavbou neúplných mimoúrovňových křižovatek Čerčany a Čtyřkoly na úplné, s doplněním nových MÚK v prostoru Benešova (MÚK sever, MÚK jih), související s rozšířením silnice I/3 a s celkovou přestavbou silniční sítě města.

V koridoru silnice I/3 je v úseku Mirošovice – MÚK Benešov-sever, alternativně MÚK Benešov-jih s ohledem na předpokládané dopravní zatížení po návrhovém horizontu r. 2015 respektována výhledová územní rezerva pro možné rozšíření silnice v kategorii S 22,5 (čtyřpruhové uspořádání).

Ostatní silnice I. a II. třídy jsou ve vybraných úsecích a prostorech s ohledem na předpokládaný přepravní význam dílčích tras navrženy k postupným úpravám či přestavbě, s cílem zajištění návaznosti na dálnici D3, prostorové a funkční provázanosti území s napojením na vyšší dopravní strukturu, odstranění dopravních závad, zajištění sledované upravenosti trasy v souladu se schválenou kategorizací.

IV. tranzitní koridor je v návrhovém období sledován k přestavbě; v úseku Praha – Benešov s optimalizací bez územních nároků (stávající dvojkolejná trať), v úseku Benešov – Votice – Mezno – hranice okresu – Tábor s modernizací, zdvojkolejněním a s dílčími přeložkami mimo stávající trasu.

Po návrhovém období je sledována územní rezerva pro novou trať IV. tranzitního koridoru v úseku Praha – Bystřice u Benešova na rychlost 200-250 km/hod, jejíž realizace je podmíněna modernizací mezinárodního tahu v celé své délce včetně návaznosti na Rakousko.

Regionální tratě jsou územně stabilizovány, výhledově bez nároků na jejich přestavbu zasahující mimo pozemky dráhy, z hlediska provozní využitelnosti s doporučením začlenění vybraných tratí do integrovaného dopravního systému osobní i nákladní dopravy.

Dálnice D3 E55 Praha – Tábor – České Budějovice

Dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice, potvrzená v Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 a usnesením vlády č. 741/1999 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 (v návazném úseku České Budějovice – státní hranice sledovaná jako rychlostní silnice R3) je zásadní připravovanou dopravní stavbou řešeného území. Předpokládaný realizační harmonogram výstavby dálnice D3 vychází z předloženého návrhu „Harmonizace a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje doprav-

ních sítí v České republice do roku 2010“, který byl dne 13.12. 1999 vládou ČR vzat na vědomí s tím, že bude upřesněn a schválen ve vazbě na schválený státní rozpočet.

Trasa dálnice D3 včetně mimoúrovňových křižovatek a navazujících staveb, v současné době technicky zpracovaná pro jednotlivé dílčí stavby v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí, je územně stabilizovaná, v úseku procházejícím okresem Benešov v invariantní trase.

Přehled dálničních staveb zasahujících do řešeného území a stav jejich přípravy:

D3 – stavba 0303	Hošťěradice – Neštětice	(celková délka stavby 15,850 km);
D3 – stavba 0304	Neštětice – Voračice	(celková délka 11,700 km).

Na obě stavby je zpracována DÚR a posouzení vlivů stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. (EIA). Vydání stanoviska MŽP k dokumentaci EIA bylo v minulých letech resortem pozastaveno, a to v souvislosti s Usnesením vlády č. 86/1997, kdy byla příprava D3 vyňata z harmonogramu výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic do roku 2005. Po následném komplexním vyhodnocení alternativních možností k dálnici D3 byla Usnesením vlády č. 741/1999 znovu potvrzena aktuální potřebnost dálnice D3. Návazně byla výzvou ministra dopravy a spojů obnovena žádost o vydání stanoviska ke zpracovaným dokumentacím EIA na obě stavby (mimo řešené území i na stavbu 0302 Jílové – Hostěradice). Podle sdělení MŽP (r. 2000) je vydání stanoviska k dokumentaci EIA podmíněno dokončením ÚPN VÚC Pražské aglomerace a ÚPN VÚC okresu Benešov.

D3–stavba 0305	Voračice–Mezno, hranice okresu	(celková délka stavby 19,300 km);
stavba 0305 I	Voračice – Nová Hospoda	
stavba 0305 II	Nová Hospoda – Mezno, hranice okresu	

Na stavby 0305 I a 0305 II je zpracovaná DÚR a posouzení vlivů stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. Ke zpracované dokumentaci EIA pro obě stavby je MŽP vydáno kladné stanovisko.

Koncept ÚPN VÚC okresu Benešov územně respektuje koridor dálnice D3 vymezený zpracovanou dokumentací pro územní rozhodnutí, v místech vnějších návazností plně koordinovaný se zpracovaným konceptem ÚPN VÚC Pražského regionu (AURS s.r.o. 2000) a s návrhem ÚPN VÚC Tábořsko (Terplan a.s., 2000).

Koncepční řešení dálnice D3 bylo prověřováno dalšími alternativami. V koordinaci s ÚPN VÚC Pražského regionu byly jako koncepční alternativy k dálnici D3 do řešeného území pracovně promítnuty a hodnoceny tzv. „nedálniční“ varianty kapacitní silnice I/3. Pro tyto účely bylo mimo jiné pracovně využito výsledků modelového zatížení silniční sítě pro návrhový horizont r. 2015, které bylo zpracováno pro ÚPN VÚC Pražského regionu s přesahem plně pokrývajícím okres Benešov.

Po zvážení alternativ k dálnici D3, výhledových dopravních zatížení v koridoru Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice, nároků na případnou přestavbu kapacitní silniční sítě, dopady na obytná území dílčích dotčených a přilehlých sídel a po zvážení dalších širších souvislostí ÚPN VÚC okresu Benešov jednoznačně potvrzuje a jako jediné přijatelné řešení sleduje základní koncepci potvrzenou usnesením vlády č. 741/1999 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do r. 2010. Dálnice D3 je sledovaná v samostatné trase územně vymezené zpracovanou dokumentací pro územní rozhodnutí (viz dálnice D3), dle

konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu se zaústěním do silničního okruhu v prostoru Jese-
nice.

Veřejná vnitrostátní letiště Benešov a Vlašim jsou územně i funkčně výhledově respek-
tována; pro rozvoj letiště Benešov (s vyhlášenými ochrannými pásmy) je navrhováno pro-
dloužení a zpevnění části dráhového systému; u letiště Vlašim je nezbytné vymezení výško-
vých ochranných pásem.

Pro vodní dopravu je respektována řeka Vltava jako využívaná vodní cesta; mimo to ře-
ka Vltava, spolu s řekou Sázavou, jsou a výhledově zůstanou atraktivními toky pro vodní
sporty a vodáckou turistiku, v řešeném území intenzivně vyhledávanými.

Pro cyklistickou dopravu spojenou s rozvojem rekreace a cestovního ruchu slouží
v řešeném území již vymezená dálková cyklistická trasa Praha – Tábor – Vídeň, která je
součástí projektu Greenways; pro výhledový rozvoj cyklistické dopravy v rekreační
i každodenní formě jsou do řešeného území promítnuty hlavní a vedlejší cyklistické trasy,
navrhované a sledované jako součást „Základního systému cyklotras ČR“; ty představují
nadřazený systém, na který bude postupně navazovat síť lokálních cyklotras.

II.4. Vodní hospodářství

Vodopisně náleží území okresu Benešov ve východní části do povodí Želivky, v severní
a centrální části do povodí Sázavy, na jihozápadě a západě do povodí Vltavy. Nejjižnější
část okresu náleží do povodí Lužnice. Nejvýznamnějšími toky jsou Želivka, Sázava, Vltava a
Blanice. Vodárenským tokem je Želivka, od pramene po profil hráze Švihov.

Na úseku zásobování pitnou vodou přes značné množství veřejných vodovodů
a napojení části okresu na vodárenský systém Střední Čechy není situace vyhovující.

Územní plán navrhuje stoprocentní zásobování. Je navrženo posílit zdroje pro vodovody
Jankov, Načeradec, Vrchotovy Janovice, vybudovat nový zásobní řad v Divišově, Neveklově,
Trhovém Štěpánově. Rekonstruovat síť ve větším rozsahu je nutné v Choceradech, Miličíně
a Vlašimi, zvětšit akumulaci v Jankově. Rekonstruovat vodovod v Pyšelích a dobudovat sys-
tém. Zkvalitnit zásobování v Poříčí nad Sázavou.

Na úseku odkanalizování a čištění odpadních vod je nejvíce naléhavá rekonstrukce
ČOV v Dolních Kralovicích, Choceradech, Jankově, Týnci nad Sázavou a ve Vlašimi. Nové
ČOV jsou navrženy především pro Načeradec, Netvořice, Miličín a Pyšely. Pro Všebořice,
Radíkovice a Bezděkov je navržena společná ČOV. Dále je nutno realizovat kanalizaci
a ČOV v Olbramovicích, Keblově, Mrači, Vojkově, Němčicích a Šetějovicích. Řešení problé-
mu odkanalizování a čištění odpadních vod v celoplošném okresním měřítku přispěje ke
zlepšení životního prostředí.

Pro ochranu a tvorbu životního prostředí je vypracován návrh souboru malých vodních
nádrží.

II.5. Energetika

Pro okres Benešov není zpracován platný energetický generel nebo jiný koncepční materiál. V návrhovém období jsou prosazovány tyto prioritní cíle:

- snížení spotřeby tuhých a vysokosirnatých kapalných paliv a tím emisí škodlivých látek do ovzduší z energetických zdrojů;
- plynofikace dalších obcí, kde jsou pro zavedení plynu vhodné technické a ekonomické podmínky. V plynofikovaných obcích je třeba sledovat jeho maximální využití pro vytápění, aby byly efektivně zhodnoceny prostředky vynaložené na vybudování plynovodních sítí;
- v místech kde nejsou technické a ekonomické předpoklady pro plynofikaci, uvažovat pro účely vytápění a přípravy TUV ve větší míře elektrickou energii. Vzhledem ke kapacitě elektrických sítí a růstu cen elektrické energie však není předpokládáno její celoplošné rozšíření. Elektrická energie bude doplňkovým zdrojem vytápění i v plynofikovaných obcích, zejména u objektů, kde je již elektrické vytápění provozováno;
- větší využívání potenciálu obnovitelných a netradičních zdrojů energií – využití biomasy (dřevní odpad, štěpky), bioplynu, tepelných čerpadel, využití sluneční energie, větrné energie a potenciálu vodních toků.

Zásobování elektrickou energií:

V řešeném území jsou umístěny 4 napájecí body soustavy 110 kV. Je připravována TR 110/22 kV Jílové, která by mohla převzít zásobování severní části okresu Benešov. U Votic se navrhuje umístění TR 110/22 kV alternativně na dvou lokalitách.

II.6. Rekreace a cestovní ruch

Okres Benešov disponuje poměrně cenným prostředím, které samo o sobě patří k základním atraktivitám cestovního ruchu a je i nezbytnou podmínkou jeho mnohostranného rozvoje. Není zasaženo významnými imisemi, což vytváří důležitý předpoklad pro rekreační využívání zejména obyvatel hl.m. Prahy a přilehlých satelitních měst, které mají značné poškození životního prostředí. Rozhodující je v celém území okresu Benešov letní sezóna. Uplatňuje se individuální rekreace v chatách a chalupách, pěší turistika, rekreace vázaná na vodní plochy a vodní toky. Zimní rekreace vzhledem k přírodním podmínkám je málo důležitá.

Podmínkou rozvoje rekreace je materiálně technické vybavení. Využívání rekreačního potenciálu krajiny bude vyžadovat usměrňování. Ve vývoji struktury ubytovacích kapacit je preferován volný cestovní ruch. Nové lokality chat nejsou navrhovány. Se záměrem zvýšení kvality přírodního prostředí je prosazováno zlepšovat technickou infrastrukturu v rekreačně nejvíce zatížených oblastech.

Pro uspokojování rekreačních nároků obyvatelstva na každodenní rekreaci se navrhuje vybavit a zabezpečit infrastrukturou zázemí měst.

Zaměření, rozsah a intenzita rekreačního využívání území bude přizpůsobena specifickým vlastnostem vymezených rekreačních území: centrální část okresu, Bystřicko - Postupicko, Voticko - Bystřicko, Sedlecko, Česká Sibiř, Dolní Sázava, Střední Sázava, Podblanicko, Vlašimsko, Čechticko - Kralovicko a Slapy. Navrhuje se omezit rozvoj rekreace co do kvantity v nejvíce zatížených rekreačních územích a zaměřit se na zkvalitnění rekreační a technické vybavenosti. Všestranná podpora je navrhována v územích dosud málo využívaných. Doporučena je orientace na netradiční formy rekreace (agrofarmy spojené např. s hipoturistikou) a rekreace dětí a mládeže, ozdravné pobyty.

II.7. Životní prostředí

Celkovou kvalitu životního prostředí lze v řešeném území hodnotit jako průměrnou až mírně nadprůměrnou, přírodní prostředí některých částí okresu Benešov je tvořeno významnými přírodními i krajinnými hodnotami, pouze některá sídla a jejich zázemí možno přiřadit k oblastem s mírně narušeným životním prostředím.

V zastavěných územích sídel dochází k lokálnímu narušování hygienické kvality životního prostředí v důsledku některých výrobních činností a dopravy (zejména k narušování znečišťováním ovzduší a v důsledku nadměrného hluku).

Dle klasifikace území České republiky podle souhrnného hodnocení kvality ovzduší (1998) leží území okresu Benešov ve třídách s nejméně znečištěným ovzduším, a to ve třídě I. – čistého až téměř čistého ovzduší (celá západní a jižní část okresu) a II. – mírně znečištěného ovzduší (v okolí Benešova a severozápad okresu).

Problematickým faktorem hygieny prostředí je v některých částech území zvýšené riziko nadměrného obsahu přirozeného radonu v obytném aj. (zdravotnická zařízení, školy) prostředí. Ve srovnání s jinými částmi území republiky však jde o vliv málo významný.

Nové technologie napomohou dále omezovat vznik a šíření škodlivin. Vhodným nástrojem je vymezování a vyhlásování pásem hygienické ochrany a kontrola jejich dodržování.

K nejvýznamnějším starým zátěžím patří staré skládky odpadů, zejména ty, které byly v minulosti umístěny v rozporu s vodohospodářskými a jinými zájmy ochrany životního prostředí.

Hluk

Hluková zátěž prostředí výrazně negativně ovlivňuje zdravotní stav populace. Nadměrný hluk je významným stresujícím faktorem, vyvolávajícím řadu psychických i fyzických onemocnění.

Hluk ze silniční dopravy

Základní příčinou vysoké hlukové zátěže obyvatelstva je těžká nákladní a automobilová doprava na komunikacích vedoucích obytnými částmi nebo zástavbou venkovského typu při hlavních silničních tazích. Negativně spolupůsobí v některých úsecích i špatný technický stav vozovky, případně i nevhodný povrchový materiál (dlažba) a zastaralý vozový park.

Nejvyšší přípustnou zátěž hlukem a vibracemi uvádí příloha k vyhlášce č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která stanovuje nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jakožto součet základní hladiny hluku $LA_z = 50$ dB(A) a korekcí přihlížejících k místním podmínkám (od +20 dB pro výrobní zóny až po -10 dB pro rozsáhlé zdravotnické areály a přírodní rezervace) a denní době (-10 dB pro noc).

Negativními vlivy nadměrného hluku z dopravy jsou postižena zejména sídla při stávajících průjezdních komunikacích sídly, zejména při hlavních silničních tazích: I/3 (E55), I/18, II/150, II/105, II/106, II/110, II/111, II/112, II/121, II/125. Týká se to hlavně těchto sídel: Benešov (I/3 a II/112), Olbramovice (I/3), Bystřice (II/111), Divišov (II/111), Vlašim (II/125), Kondrac (II/125), Načeradec (II/150 a II/137).

Mapové schéma intenzit silniční dopravy (za rok 1995, dle ŘSD) je uveden v kapitole Doprava etapy Průzkumy a rozborů ÚPN VÚC Benešovsko (Terplan, a.s., 1998).

Předběžné výsledky Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR v r. 2000 (ŘSD, 2000) uvádíme pro některé z výše uvedených dopravních tahů v připojené tabulce (viz dále).

Nejvýznamnější dopravní stavbou, která významnou měrou odvede dopravní zátěž ze stávajícího přetíženého tahu I/3, bude vybudování dálnice D3. V současné době je silnice I/3 přetížena natolik, že intenzity překračují přípustnou normovou intenzitu dopravního proudu pro dvoupruhovou silnici (více než 14 tisíc vozidel/den) - na silnici I/3 je místy dosahováno 18 tisíc vozidel za den (dle předběžného celostátního sčítání dopravy na silniční síti České republiky, ŘSD, 2000).

Po návrhovém období je možné v úseku Mirošovice – Benešov očekávat potřebu rozšíření stávající I/3 na čtyřpruhovou kategorii vzhledem k předpokládaným výhledovým intenzitám, které budou v tomto úseku po roce 2015 pravděpodobně překračovat 24 tis. vozidel za den (výsledky modelového zatížení silniční sítě zpracované pro Koncept ÚPN VÚC Pražského regionu, AURS s.r.o., 2000). Případný návrh a realizace protihlukových opatření na I/3 bude řešen až po zprovoznění dálnice D3 (posoudí se skutečné intenzity dopravy na I/3, v případě rozhodnutí o výhledové výstavbě čtyřpruhového úseku severně od Benešova bude zpracována EIA, na jejímž podkladě bude proveden návrh na protihluková opatření podél I/3).

Přípravou dálnice D3 se z hledisek vlivů na životní prostředí zabývají příslušné dokumentace k posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., členěné podle staveb shodně s projektovou přípravou jednotlivých úseků dálnice (viz dále).

Významným způsobem přispěje ke zlepšení hlukové situace a celkovému ozdravení životního prostředí sídel vybudování některých přeložek:

- Olbramovice – plánován východní obchvat I/3;
- Benešov – ke zlepšení situace při I/3 přispěje D3, která významnou část průjezdní dopravy převede do své stopy (dle usnesení vlády č. 741/99 předpoklad realizace do r. 2010); situaci na příčném průjezdu městem bude řešit přeložka II/112 – severovýchodní obchvat (s vazbou na D3) a přeložka II/110 – jihovýchodní obchvat (zahrnuje ÚPN města);
- Bystřice – navrhovaná severovýchodní přeložka II/111 převede dopravní zátěž mimo jádro sídla;

- Divišov – v souladu s ÚPN obce je navrhován severozápadní obchvat II/111;
- Vlašim – v souladu s ÚPN města je navrhována přeložka II/125 s částečným jiho-východním obchvatem sídla;
- Kondrac – je navrhována přeložka II/125 západně od Kondraci;
- Načeradec – v souladu s ÚPN obce je územně respektován severní obchvat (II/150) sídla, v ÚPN VÚC navržen k realizaci po r. 2015;
- Kamberk – je navrhován západní obchvat sídla (II/125).

Pro odhad zatížení hlukem ze silniční dopravy je možno uvést některá sídla. Intenzita dopravy je uváděna k roku 2000, kdy ŘSD provádělo předběžné celostátní sčítání dopravy na silniční síti. K činitelům, které zvyšují negativní účinky dopravního provozu, je nutno přičíst druh zástavby, povrch vozovky, příčné a podélné uspořádání silnice a další.

Pro výpočet předpokládané intenzity v návrhovém horizontu r. 2015 bylo použito růstových koeficientů (ŘSD ČR, 2000).

Vybraná sídla	Číslo silnice	Předběžná intenzita dopravy v r. 2000 (počet vozidel/den)	Předpokládaná intenzita dopravy v r. 2015 (počet vozidel/den)	Návrh opatření
Olbramovice	I/3	14 160	24 800	zv. obchvat, realizace D3
Benešov	I/3	až 21 318 (s. od Benešova)	37 300	rozšíření I/3 na kategorii S 11,5; realizace D3
	II/112	6 495	11 400	sv. obchvat
	II/110	2 293	4 000	zv. obchvat
Bystřice	II/111	1 064	1 900	sv. přeložka
	I/3	18 800	32 900	dtto + realizace D3
Divišov	II/111	2 004 – 2 161	3 500 – 3 800	zv. obchvat
Vlašim	II/125	3 888	6 800	část zv. obchvat
Kondrac	II/125	1 904	3 300	zv. přeložka
Načeradec	II/150	1 668	2 900	výhledový sev. obchvat
Kamberk	II/125	943	1 600	zv. obchvat

Ve výše uvedené tabulce jsou uváděny též obchvaty pro sídla s relativně nízkými intenzitami dopravy. Nutnost navrhovaných přeložek je však vyvolána dalšími faktory (zhoršenou plynulostí jízdy, dopravními závadami aj.), které přispívají též ke zvýšení hlukové zátěže.

Dosud nebyla v řešeném území zpracována žádná hluková studie, která by zahrnovala širší území, pouze několik dílčích dopravních staveb si vyžádalo několik měření, na základě kterých byla zvažována, eventuelně doplněna protihluková opatření.

Území obtěžované hlukem z dopravy, kde je překračována nejvyšší přípustná hladina hluku, je možno přibližně určit dle konkrétních podmínek v šíři 400-600 m od komunikace. Lze předpokládat, že dosah nadlimitního hluku z dopravy je při nejvýznamnějších silničních tazích větší než dosah imisí jiných škodlivin (prachu, oxidů dusíku, atd.). Doporučujeme v prostorech k těmto silničním tahům přimknutých nebudovat z důvodu nadlimitní hlučnosti žádné stavby pro trvalé bydlení, školy, zdravotnická a rekreační zařízení.

Nejvýznamnější silniční stavbou okresu Benešov je bezesporu realizace dálnice D3, na kterou bude postupně převedena velká část dopravy celého regionu, zejména dopravy průjezdní. Pro rostoucí dopravní zátěže v mnohých úsecích stávající dvoupruhové silnice I/3 se

stává situace neúnosná zejména v některých průjezdných úsecích zastavěnými obytnými územími, kde dochází k trvalému narušování životního prostředí a ohrožování bezpečnosti obyvatel (zejména v sídlech: Benešov, Olbramovice, Miličín).

Dálnice D3 je při průchodu okresem Benešov rozdělena do třech staveb – úseků, které jsou v projektové přípravě. Kompletní posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) dle zákona č. 244/1992 Sb. bylo zpracováno pro všechny tři stavby:

- Voračice – Mezno - stavba 0305/I Voračice – Nová Hospoda
- stavba 0305/II Nová Hospoda – Mezno (hranice okresu)
- Neštětice – Voračice - stavba 0304
- Hoštěradice – Neštětice - stavba 0303

Pro stavbu 0305 bylo vydáno kladné stanovisko MŽP, pro stavby 0303 a 0304 byly dokumentace k posouzení vlivů na životní prostředí předloženy k vyjádření na MŽP.

Současné zpracovávání dokumentací pro územní rozhodnutí (DÚR) a dokumentací k posouzení vlivů na životní prostředí staveb (EIA) umožňovalo permanentní doplňování a upřesňování závěrů EIA v příslušných DÚR, např. EIA vymezila místa protihlukových opatření, které byly konkretizovány v DÚR.

Z jednotlivých studií EIA (dokumentací k posouzení vlivů výstavby a provozování dálnice D3 na životní prostředí) uvádíme některé závěry vyplývající z příslušných hlukových studií:

Pro úsek dálnice – stavbu 0303 Hostěradice – Neštětice (km 17,15-33,00) zpracoval dokumentaci dle zákona č. 244/92 Sb. Urbioprojekt Plzeň, s.r.o., na podkladě projektu Dopravoprojektu Brno, a.s. (05/1996).

Hlukové posouzení pro stavbu 0303 výhledové situace po realizaci dálnice D3 bylo provedeno na základě metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (M. Liberko – VÚVA, 1991). Byly vybrány objekty v přilehlých obcích, u nichž se předpokládal největší negativní vliv z provozu na dálnici. V některých případech bylo provedeno též měření stávajícího hluku pozadí na některých vytipovaných místech. Na dvou vytipovaných místech stavby 0303 na území okresu Benešov bylo vypočteno, že by docházelo k překračování hlukových limitů (Netvořice). Jde však pouze o osamoceně stojící domek a rozptýlenou zástavbu cca 250 m od dálnice, celkem o dvě bytové jednotky (hlukový model předpokládá nadlimitní hluk pouze pro noční dobu). Realizace protihlukových opatření zde navrhována nebyla. Doporučujeme zvážit eventuelní potřebu protihlukových opatření. Ostatní trvalá sídla jsou obvykle vzdálena více než 500 m od trasy dálnice D3.

Pro úsek dálnice – stavbu 0304 Neštětice – Voračice (km 33,00-44,70) zpracoval dokumentaci dle zákona č. 244/92 Sb. KAP, s.r.o., Praha na podkladě projektu VPÚ DECO, a.s., Praha (11/1995).

Zpracovaná hluková studie ke stavbě 0304 prokázala zvýšení hlukové hladiny ve všech intraviálních obcích, v jejichž okolí bude dálnice D3 procházet. Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že bez realizace protihlukových opatření by docházelo v obytné zástavbě obcí (částí obcí) Zderadice, Maršovice, Strnadice, Šebánovice, Mrvice, Sledovice a Minartice k překračování hygienických limitů, a to pro denní i pro noční dobu. Po nezbytné

realizaci protihlukových opatření (řešeno v DÚR) předpokládáme, že bude dosaženo přípustných hladin hluku.

Pro úsek dálnice – stavbu 0305 Voračice – Mezno (km 44,70-64,00) zpracoval dokumentaci dle zákona č. 244/92 Sb. Pragoprojekt, a.s., Praha na podkladě projektu VPÚ DECO, a.s., Praha (7/1995). Posudek byl zpracován ing. R. Kukem v 01/1996. Souhlasné stanovisko vydalo MŽP ČR dne 19.3. 1996.

Dokumentace ke stavbě 0305 (hluková studie) srovnávala varianty hlukových emisí v okolí nové dálnice (v r. 2020), podél silnice I/3 bez realizace D3 a podél silnice I/3 za předpokladu realizace D3. Z porovnání vyplynulo podstatné snížení hluku na silnici I/3 při realizaci dálnice. Podél D3 lze předpokládat linii izofony 40 dB(A) pro noc ve vzdálenosti 504-570 m. Hladina hlukových emisí na silnici I/3 bez realizace D3 odpovídá zhruba hodnotám na dálnici D3, tj. 68,3-69,3 dB(A) v noci, s izofonami 40 dB(A) pro noc ve vzdálenosti 504-570 m. To by znamenalo, že množství obyvatel přilehlých sídel nadměrně zatížených hlukem ze silniční dopravy by podél současné silnice I/3 bylo nadměrné. V případě realizace dálnice D3 dojde však při silnici I/3 k významnému snížení hladiny hluku: v noci 65,4 dB(A), tzn. vzdálenost 40 dB(A) izofony 346 m. Navíc lze uvažovat zlepšení technického stavu vozidel, které by teoreticky znamenalo vzdálenost dané izofony cca 130 m. Na podkladě vyhodnocení zasažených obyvatel hluková studie poukazuje na nadlimitní hlukovou hladinu v lokalitách: Dědkov, Březina, Loudilka, Bída, Jiřikoves, U Zastávky, Horní Borek, Nová Hospoda, Mitrovice a na některých samotách. Byl vyčíslen počet zasažených osob při provozu nové trasy včetně srovnání s nulovou variantou – současnou trasou I/3. Pro místa s nadlimitním hlukem byla navržena protihluková opatření, zahrnutá ve zpracované DÚR.

Výše uvedené závěry hlukových studií zpracované v rámci přípravy stavby (úseků dálnice D3) slouží jako podklad pro hodnocení dané problematiky v úrovni územně plánovací dokumentace – ÚPN VÚC Benešovsko. Za účelem rámcového stanovení zón nadměrné hlukové zátěže ze silniční dopravy na dálnici D3 a stanovení směrných podmínek jsme použili zjednodušené výpočty a expertní odhady. Teoretickou (na průměrné podmínky přízvisobnou) vzdálenost maximální přípustné izofony 50 dB v okolí dálnice D3 jsme určili takto:

V úsecích s dopravní zátěží nad 20 tis. vozidel za den, tj. MÚK Hostěradice – MÚK Voračice (silnice I/18) doporučujeme do vzdálenosti cca 600 m na obě strany od dálnice neumisťovat stavby pro trvalé bydlení, zdravotnická, školská a rekreační zařízení. V ostatních úsecích (tj. jižně od MÚK Voračice – napojení I/18) doporučujeme respektovat odstup v umisťování staveb v šíři 400-500 m od trasy dálnice.

Hluk ze železniční dopravy

Řešené území je propojeno relativně hustou sítí železničních tratí. Procházejí tudy, anebo alespoň částečně do území zasahují tratě č. 220, 210, 221, 222, 223, 225. V místech jejich průchodu sídly zatěžují obyvatelstvo okolní zástavby nadměrným hlukem. Žádná hluková měření nejsou k dispozici.

Výběr výsledné varianty připravované modernizace IV. železničního koridoru je podmíněn zpracováním dokumentace k posouzení vlivů na životní prostředí, jejíž součástí bude mj. hlukové posouzení a návrh opatření.

Hluk z letecké dopravy

Území okresu Benešov ovlivňuje nepravidelným hlukem též provoz dvou veřejných vnitrostátních letišť: Benešov – Nesvačily a Vlašim.

Odpadové hospodářství

Nakládání s komunálními odpady

Zásady a cíle odpadového hospodářství na území okresu Benešov:

- předcházet vzniku odpadů všech druhů (osvěta; legislativní opatření – specifikace vztahu občanů coby producentů odpadů a obce coby původce odpadů obecně závaznou vyhláškou; cenový tlak na původce odpadů a výrobce obalové techniky);
- primární recyklace – využitelnou část odpadů vracet do oběhu přímo v místě vzniku, např. kompostování biotické části zbytků;
- sekundární recyklace – získávat druhotné suroviny při sběru a svozu odpadů (separovaný sběr některých součástí komunálního odpadu: papíru, skla, kovů, plastů... a jejich odvoz k další úpravě a zpracování). Separují se též nebezpečné složky komunálního odpadu, aby nedocházelo k další kontaminaci prostředí;
- zbytkové odpady co nejlépe využít – kompostování biologických odpadů, spalování spalitelných odpadů v technologicky přizpůsobených spalovnách, výroba stavebních hmot z anorganických odpadů;
- nevyužitelný zbytek sbírat a odvážet k nezávadnému skládkování.

Návrh nakládání s komunálními odpady v návrhovém období ÚPN VÚC okresu Benešov

Kapacity všech uvedených skládek (Benešov/Příbyšice, Bystřice, Trhový Štěpánov a Votice) jsou dostatečné pro celé návrhové období územního plánu. I nadále bude skládkování hlavním způsobem zneškodňování zbytkového komunálního odpadu.

Celkovou koncepci nakládání s komunálním odpadem bude třeba provázat s celoregionální (celokrajskou) koncepcí, která bude navazovat na celorepublikové trendy v nakládání s odpady. V současné době je připravován nový zákon o odpadech včetně dalších předpisů, které budou přizpůsobeny legislativě Evropského společenství.

Předpokladem zvyšování kvality v nakládání s odpady je zvýšení podílu separovaně sbíraných složek odpadu z celkového množství komunálního odpadu, včetně zavedení separovaného sběru některých komodit v některých částech území dosud neprováděného. Podstatným způsobem bude rozšířeno množství sběrných dvorů, budou lokalizovány též v menších obcích, což přispěje ke zvýšení podílu separovaně sbíraných složek komunálního odpadu.

Zneškodňování průmyslových a nebezpečných odpadů

Na území okresu Benešov je jediná málo kapacitní (cca 2500 t) skládka průmyslových odpadů skupiny S-IV pro nebezpečný odpad (lokality Vodslivy) a biodegradační zařízení na čištění zemin (Tom Wood) v Jankově. V současné době (12/2000) přechází do provozu spalovna nebezpečných odpadů (převážně nemocničních) v nemocnici Benešov.

Nebezpečný odpad vytríděný z komunálního odpadu obcí odvázejí příslušné svozové firmy ke smluvně zajištěným odběratelům, a to jak k recyklaci, tak na místa jejich konečného zneškodnění.

Průmyslové a zemědělské subjekty hospodařící na území okresu Benešov využívají některých svozových firem za účelem odvozu a zneškodňování odpadů, některé firmy odvázejí svůj odpad samy.

Průmyslové firmy, např. Sellier a Bellot (dříve Blanické strojírna) Vlašim, Metaz Týnec n. Sázavou aj., řeší zneškodňování svých odpadů standardním způsobem, sami odváží některé druhy, resp. smluvně nechávají odvoz a zneškodňování řešit specializované firmy.

Odpad charakteru tuhého komunálního odpadu anebo stavební odpady zneškodňují firmy na příslušných skládkách v okrese. Nebezpečný odpad odvázejí firmy ke zneškodnění mimo okres.

II.8. Ochrana přírody a krajiny

Koncepce ochrany přírody je založena na zdůraznění významu současných zvláště chráněných území a návrhu dalších cenných lokalit k ochraně.

Zvláště chráněná území Benešovska jsou nepravidelně rozmístěna v celém řešeném území a jsou významným prvkem kostry ekologické stability a součástí ÚSES všech stupňů (biocentra a biokoridory).

Dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jsou zvláště chráněná území okresu Benešov rozlišena do kategorií:

- CHKO – chráněná krajinná oblast;
- NPR – národní přírodní rezervace;
- PR – přírodní rezervace;
- NPP – národní přírodní památka;
- PP – přírodní památka.

Nejvýznamnějším zvláště chráněným územím je CHKO Blaník. Je navrženo jeho výhledové rozšíření. Využívání krajiny CHKO Blaník je diferencováno podle čtyř zón, které jsou vymezeny s ohledem na přírodní hodnoty.

Maloplošná zvláště chráněná území PR Velký Blaník, PR Malý Blaník a PR Podlesí jsou součástí CHKO Blaník.

Další maloplošná zvláště chráněná území: PR Čížov, PR Grybla, PP Křečovický potok, PP Na Ostrově, PP na Stříbrné, PR Podhrázský rybník, PP Soudný, PP Rybníček u Studeného, PR Štěpánovský potok, PP V Olších, PP Vičí rokle, NPR Ve Studeném a PP Teletínský lom jsou doplněna o návrhy PP Podhájský rybník, PR Třeblová, PP Mezihorí, PP Vlašimský park, PP Strašický potok, PR Údolí Blanice, PR Jinošovské údolí, PP Sekera, PR Rybník Kamberk, PR Řísnické louky, PP Na pramenech, PP Častrovické rybníky, PP Jalový potok, PP Jehliště, NPR Dolnokralovické hadce, PP Na Kačině.

Za účelem ochrany krajinného rázu jsou vyhlašovány přírodní parky; v řešeném území se nacházejí nebo do něj zasahují: Střed Čech, Džbány – Žebrák, Jistebnická vrchovina, Velkopopovicko. Navrhovány jsou přírodní parky Česká Sibiř, Hornopožárský les, Střední Povltaví.

Vymezení územního systému ekologické stability vychází z Územně technického podkladu nadregionálního a regionálního ÚSES ČR (1996), s doplněním a zpřesněním na základě zpracovaných generelů ÚSES a terénního průzkumu.