

IX. VLIVY NA ZÁJMY OCHRANY PŘÍRODY

Zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. jsou v daném měřítku zpracování zastoupeny ve formě:

- maloplošných a velkoplošných zvláště chráněných území přírody;
- územního systému ekologické stability (ÚSES) nadregionální a regionální úrovně;
- přírodních parků.

Tyto kategorie jsou vyjádřitelné v měřítku ÚPN VÚC 1:50 000 a pouze ve vztahu k jejich ovlivnění je možné navržené záměry hodnotit. Identifikátorem vlivů a jejich závažnosti je velikost průniku navrhovaného záměru s územním průmětem příslušného zákonem chráněného prvku.

IX.1. Veřejně prospěšné stavby

IX.1.1. Dopravní stavby

Hodnocení vlivu dopravních staveb vychází z identifikace konkrétních střetů jednotlivých záměrů se sledovanými prvky: zvláště chráněnými územími přírody, prvky ÚSES, přírodními parky a z posouzení ovlivnění krajinného rázu.

Úpravy tras navrhovaných dopravních staveb doporučujeme v případě, kdy trasa prochází chráněným územím či biocentrem a selektivně i v případech, kdy se chráněného území či biocentra dotýká.

Navrhované dopravní stavby, které se výrazněji odklánějí od stopy stávající komunikace či komunikace navrhované v lokalitách dosud dopravními stavbami nezatížených, představují významný zásah do krajinného rázu. Přesto, že krajina řešeného území je značně pozměněna působením lidské činnosti a lze ji označit za krajinu urbanizovanou, představují ve většině případů navrhované dopravní a ostatní technické stavby negativní zásah do jejího charakteru.

Začlenění staveb do prostředí krajiny musí být provedeno s ohledem na prostorové uspořádání daného území a stavby umísťovány do krajiny co nejcitlivěji. Před uvedením stavby do provozu musí být zajištěna výsadba dostatečného množství doprovodné zeleně, která umožní lepší začlenění staveb do krajiny a v krajinářsky citlivých prostorech stavby odcloní.

Dopravní liniové stavby představují obtížně překročitelnou bariéru pro migrující biotu, likvidují či narušují přírodní a přírodě blízké prvky. Přejech dopravních staveb přes biokoridory je doporučeno zajistit např. výstavbou dostatečně propustných mostních objektů s ponecháním minimálně jednostranného suchého břehového pásu, který za normálních vodních stavů umožní migraci živočichů. V ochranné zóně nadregionálního biokoridoru lze předložené záměry realizovat v případě, že kostra ekologické stability bude ochráněna.

Nejvýznamnější dopravní stavbou v území je dálnice D3. U stavby tohoto typu nelze zamezit výrazným negativním vlivům na krajinný ráz a prostupnost krajiny pro biotu. Vhodným trasováním a technickými opatřeními lze dělicí účinek tělesa dálnice v krajině, estetický i funkční, částečně omezit. Konfliktní místa v hustě sídlené, antropogenně silně využívané krajině pouze s enklávami přírodě blízkého prostředí nelze vyloučit. Z tohoto pohledu je výslednou trasu dálnice D3 na území okresu Benešov možno hodnotit jako poměrně vhodnou, přičemž nejproblematictějšími místy (úseky) se jeví:

- dlouhý průchod (cca 2 km) lesním komplexem západně od Lešan;
- pohledově (i hygienicky) nevhodné vedení trasy v mírném, směrem k osídlení ukloněném svahu západně od Maršovic;
- dlouhý průchod (cca 1 km) lesním porostem západně od Bučovic, v jeho vrcholových partiích.

Konkrétní zjištěné střety jsou uvedeny v tabulce IX.1.

IX.1.2. Vodohospodářské stavby

Významnější vlivy vodohospodářských staveb byly identifikovány v případech, kdy trasa liniové vodohospodářské stavby křížuje biokoridory nadregionálního či regionálního významu, prochází chráněným územím, biocentrem (regionálním, nadregionálním) či lesním porostem.

IX.1.3. Energetické stavby

V rámci koncepce ÚPN VÚC jsou navrženy záměry týkající se plynofikace. V měřítku zpracování koncepce 1:50 000 nelze vliv staveb z hlediska ochrany přírody a krajiny detailně hodnotit.

Ve vztahu k funkčnosti ÚSES je záporně hodnoceno křížení biokoridorů a průchod biocentru. Mírně negativně jsou hodnoceny vlivy v období výstavby. Přímý vliv na charakter a funkčnost biocentru může mít lokalizace stožárů a produktovodů v ploše biocentra. Míra vlivu na biocentra je proto závislá na jejich plošném rozsahu a délce průchodu trasy. Omezení či vyloučení těchto vlivů je možné situováním nosných stožárů a ostatních staveb mimo plochy biocentru.

Z hlediska krajinného rázu je vliv staveb elektrických vedení hodnocen jako závažnější. Realizace některých z hodnocených záměrů si vyžádá závažnější zásahy do lesních porostů, vznik nových průseků a změny v zapojení a celistvosti porostů. V nelesních úsecích tras dojde v důsledku umístění stožáru k pohledovým změnám a změnám v členění prostoru.

Klasifikace vlivů jednotlivých záměrů a jejich rozsahu je prezentována v tabulce IX.1.

Způsob hodnocení vlivu záměrů:

Vliv:

- +2 pozitivní
- +1 mírně pozitivní
- 0 bez vlivu (v měřítku zpracovávaného ÚPN VÚC)
- 1 mírně negativní
- 2 negativní

Rozsah:

- B - bodový
- L - lokální (plošný rozsah na území jedné obce)
- N - nadlokální (plošný rozsah na území 2 a více obcí)

Tab. IX.1. Veřejně prospěšné stavby

Označení veřejně prospěšné stavby	ZCHÚ		ÚSES		Krajinný ráz		Zjištěné střety, hodnocení, navrhovaná opatření
	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	
DOPRAVNÍ STAVBY							
<i>Silnice</i>							
D1	0	-	-2	N	-2	N	Trasa dálnice kříží v prostoru jižně od Chrástán regionální biokoridor. Vzhledem ke konfiguraci terénu lze doporučit řešení střetu vybudováním nadchodu (zeleného mostu).
D2	0	-	0	-	-2	N	
D3	0	-	-1	B	-2	N	Trasa dálnice překračuje u Nových Dvorů údolí potoka Mastník, které je RBK. Lze předpokládat, že bude vybudován dostatečně propustný mostní objekt.
D4	0	-	-2	N	-2	N	Trasa dálnice prochází ochranou zónou NRBK a na hranici s okresem Tábor kříží osu NRBK. Vzhledem ke konfiguraci terénu je vhodným řešením tohoto střetu vybudování nadchodu (zeleného mostu).
D5	0	-	-1	B	-1	B	Rozšíření m stávající komunikace nesmí být narušen lesní komplex (Konopištská obora) – VKP, ochranná zóna NRBK.
D6	0	-	0	-	-2	L	
D7	0	-	0	-	0	-	
D8	0	-	0	-	-1	B	
D9	0	-	0	-	-1	B	
D10	0	-	0	-	-1	B	
D11	0	-	0	-	0	-	
D12	0	-	-1	L	-2	B	Přechod RBK, v dotčeném úseku nefunkčního. dvoupruhová silnice je polopropustnou bariérou.
D13	0	-	0	-	-2	B	
D14	0	-	0	-	-2	B	
D15 - var.1	0	-	-1	L	-2	L	Silnice vedena údolím potoka, které je regionálním biokoridorem. Při stavbě je nutno velmi citlivě řešit střety s cennými lokalitami tohoto RBK a zajistit zpracování biologického průzkumu.
D15 - var.2	0	-	0	-	-2	L	
D16	0	-	0	-	0	-	
D17	0	-	0	-	0	-	
D18	0	-	0	-	0	-	
D19	0	-	0	-	0	-	
D20	0	-	-1	L	0	-	Průchod silnice ochranou zónou nadregionálního biokoridoru a křížení osy NRBK. Negativní dopady stavební činnosti minimalizovat, dle terénních poměrů posoudit možnost mimoúrovňového křížení silnice s osou NRBK.

Označení veřejně prospěšné stavby	ZCHÚ		ÚSES		Krajinný ráz		Zjištěné střety, hodnocení, navrhovaná opatření
	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	
D21	0	-	-1	B	0	-	Průchod regionálním biocentrem. Při výstavbě minimalizovat negativní vlivy stavební činnosti na okolní lesní prostředí.
D22	0	-	0	-	-1	B	
D23	0	-	0	-	0	-	
D24	0	-	0	-	-1	L	
D25 – var.1.	0	-	-1	B	-2	L	Silnice překračuje údolí potoka u Krusičan, které je vymezeno regionálním biokoridorem. Řešením uvedeného střetu je vybudování dostatečně propustného mostního objektu.
D25 – var.2.	0	-	-1	B	-2	L	Silnice překračuje údolí potoka u Václavic, které je vymezeno regionálním biokoridorem. Řešením uvedeného střetu je vybudování dostatečně propustného mostního objektu.
D25 (společná trasa)	0	-	0	-	0	-	Přechod silnice přes hluboké údolí potoka u Borku – RBK. Vzhledem ke konfiguraci terénu lze očekávat pokonání údolí silnicí na dostatečně propustném mostním objektu.
D26	0	-	-1	B	0	-	Silnice navržená k rekonstrukci přechází osu NRBK.
D27	0	-	0	-	0	-	
D28	0	-	0	-	-1	L	
D29	-1	B	0	-	-1	B	Návrh přeložky silnice na území CHKO. Nový úseku vede nevýznamnými plochami z hlediska priorit CHKO.
D30	0	-	0	-	-2	B	
D31	0	-	0	-	0	-	
D32	0	-	0	-	-1	B	
D33	-1	B	0	-	-2	B	Navržen v délce cca 0,8 km na území CHKO Blaník.
D34	0	-	0	-	0	-	
D35	0	-	0	-	0	-	
D36	0	-	0	-	0	-	
D37	0	-	0	-	-1	B	
D38	0	-	0	-	-1	B	
D39	0	-	0	-	0	-	
Železnice							
D40	0	-	0	-	0	-	
D41	0	-	-1	L	0	-	Přechod údolí potoka Mastník – regionální biokoridor. Lze očekávat existenci dostatečně propustného mostního objektu.

Označení veřejně prospěšné stavby	ZCHÚ		ÚSES		Krajinný ráz		Zjištěné střety, hodnocení, navrhovaná opatření
	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	Vliv	Rozsah	
<i>Letiště</i>							
D42	0	-	0	-	0	-	
VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ							
<i>Vodovody</i>							
V1	0	-	0	-	0	-	
V2	0	-	0	-	0	-	Přechod osy NRBK, při dodržení ochranných opatření v době výstavby nebude mít negativní vliv na funkčnost dotčeného prvku ÚSES.
V3	0	-	0	-	0	-	Přechod RBK, při dodržení ochranných opatření v době výstavby nebude mít negativní vliv na funkčnost dotčeného prvku ÚSES.
V4	0	-	0	-	0	-	Přechod RBK, při dodržení ochranných opatření v době výstavby nebude mít negativní vliv na funkčnost dotčeného prvku ÚSES.
<i>Kanalizace a ČOV</i>							
K1	0	-	0	-	0	-	
K2	0	-	0	-	0	-	
K3	0	-	0	-	0	-	
K4	0	-	0	-	0	-	
K5	0	-	0	-	0	-	Stavba navržena na území CHKO, při dodržení ochranných opatření nebude mít negativní vliv.
ENERGETIKA							
E1	0	-	0	-	0	-	
E2	0	-	0	-	0	-	