

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

KATEDRA GEOGRAFIE

Bakalářská práce

Vliv obchvatu města Plasy na udržitelný rozvoj

**The potential consequences of building a bypass for Plasy on
sustainable development**

Štěpánka Kočová

Vedoucí práce: RNDr. Jan Kopp, Ph.D.

Plzeň 2019

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Štěpánka KOČOVÁ
Osobní číslo: K16B0034P
Studijní program: B1301 Geografie
Studijní obor: Ekonomická a regionální geografie
Název tématu: Vliv obchvatu města Plasy na udržitelný rozvoj
Zadávající katedra: Katedra geografie

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Stanovte cíle práce.
2. Provedte rozbor metodické a regionální literatury.
3. Stanovte metodiku výzkumu.
4. Provedte rozbor územní dokumentace.
5. Provedte mapování území a dopadů na obyvatele.
6. Výsledky zpracujte analytickými a syntetickými metodami.
7. Diskutujte výsledky práce.
8. Provedte zhodnocení a shrnutí výsledků.

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce: 40 - 60 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- DVOŘÁK, Antonín a kol. Kapitoly z ekonomie přírodních zdrojů a oceňování životního prostředí. Praha: Oeconomica, 2007, 195 s. ISBN 978-80-245-1253-2.
- JEŽEK, Jiří a kol. Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 214 s. ISBN 978-80-7552-263-4.
- MAIER, Karel a kol. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, 2012, 253 s. ISBN 978-80-247-4198-7.
- SCHILLER, Preston L., KENWORTHY, Jeffrey R. An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation. London: Routledge/Taylor & Francis Group, 2018, 420 s. ISBN 978-1-138-18548-7.

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Jan Kopp, Ph.D.


Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 23. října 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: 23. dubna 2019



Doc. Ing. Michaela Krechovská, Ph.D.
děkanka



Doc. PaedDr. Alena Matušková, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 23. října 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Vliv obchvatu města Plasy na udržitelný rozvoj“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 22.4.2019

.....*Kočová*.....

podpis autora

PODĚKOVÁNÍ

Tímto chci poděkovat především RNDr. Janu Koppovi, Ph.D. za jeho odborné vedení, vstřícnost, čas a cenné rady v průběhu celé tvorby této bakalářské práce. Dále chci poděkovat všem vybraným reprezentantům ve městě Plasy a Třemošná, kteří mi poskytli rozhovory a sdělili informace k danému tématu. V neposlední řadě bych ráda poděkovala své rodině a přátelům za podporu.

Obsah

Úvod.....	7
1 Cíle práce.....	9
2 Teoretická část.....	10
2.1 Udržitelný rozvoj	10
2.1.1 Environmentální aspekty.....	11
2.1.2 Sociální aspekty	12
2.1.3 Ekonomické aspekty	12
2.2 Význam dopravy pro rozvoj území.....	13
2.3 Vliv dopravy na životní prostředí	15
2.3.1 Fragmentace krajiny.....	16
2.3.2 Krajinný ráz.....	20
2.4 Legislativa územního plánování	22
2.4.1 Účast veřejnosti při plánování nového záměru	23
2.5 Potenciální socioekonomické dopady obchvatu	24
3 Metodika.....	26
4 Hodnocení fragmentace krajiny	28
4.1 Vliv silničního obchvatu na nefragmentované oblasti	32
4.2 Zásah silnice I/27 do ÚSES.....	36
4.3 Rozbor migračních objektů.....	37
4.3.1 Rozbor migračních objektů na silnici I/27	39
5 Hodnocení krajinného rázu	40
5.1 Vliv mostního oblouku na krajinný ráz.....	41
6 Rozbor socioekonomických dopadů obchvatů.....	48
6.1 Socioekonomické dopady ve vybraných městěch.....	48
6.2 Potenciální socioekonomické dopady obchvatu ve městě Plasy.....	51
6.3 Vyjádření občanů k obchvatu v Plasích	53
6.4 Diskuze potenciálních socioekonomických dopadů obchvatu pro Plasy	54
Závěr	56
Seznam použité literatury.....	58
Seznam obrázků	63
Seznam tabulek	63
Abstrakt.....	64
Abstract.....	65

Úvod

V dnešním světě globalizace dochází k růstu různých druhů komunikace mezi lidmi. Nejedná se už pouze o přepravu, ale zejména o technologická zařízení (např. mobilní telefony), která nám umožňují komunikovat na dlouhé vzdálenosti. Předpokládalo se, že pokud vzroste počet těchto zařízení, dojde k omezení dopravy. Opak je však pravdou. Lidé sice používají nová zařízení ke komunikaci, ale spíše tím nahrazují osobní návštěvu. Výsledkem je, že objem dopravy se nesnížil, ale naopak ještě vzrostl (Moldan 2001).

Téma své bakalářské práce jsem si vybrala zejména z důvodu osobního vztahu k území, kde bude stavba obchvatu probíhat. Blízko dané lokality bydlím, a proto mi není lhostejné, jaký vliv bude mít obchvat na krajinu a obyvatele dotčených obcí. V práci budou uplatněny poznatky z aplikované ekologie, která umožňuje pochopení důsledků činnosti člověka na životní prostředí. V další části se použijí principy územního plánování, které pomáhají k udržitelnému rozvoji území.

Obec Plasy najdeme v Plzeňském kraji, spadá do ORP Kralovice. Rozprostírá se v hluboké kotlině, která byla vytvořena činností řeky Střely a několika vedlejšími přítoky. Vznik města se váže k založení cisterciáckého kláštera roku 1144, který je zde také dominantní kulturní památkou. Nachází se cca 20 km severně od Plzně. Město protíná hlavní tah silnice první třídy I/27, která začíná v Železné Rudě a končí v obci Dubí (MěÚ Plasy 2019). V Plzeňském kraji je jedním z nejproblémovějších silničních úseků právě část silnice I/27 z Plzně přes Kralovice až na hranice Plzeňského kraje. Z důvodu velkého dopravního zatížení této trasy je zde i extrémně vysoká nehodovost (MěÚ Kralovice 2019). Na základě toho dojde k vybudování několika obchvatů. U obce Třemošná již funguje od roku 2011, další jsou v přípravě kolem obcí Kaznějov a Plasy (Ježek 2018a).

Myšlenka vybudování obchvatu města Plasy vznikla již před 30 lety, ale až posledních 15 let se dělají kroky k jejímu uskutečnění. V roce 2004 začala první jednání o výstavbě obchvatu. Roku 2006 vznikl dobrovolný svazek obcí (DSO I/27), který má důrazněji prosazovat daný záměr. Téhož roku začalo posuzování daného záměru v procesu EIA. V roce 2008 vydal Krajský úřad Plzeňského kraje souhlasné stanovisko, jehož platnost ovšem vypršela v roce 2010. Proto byla dokumentace EIA prověřena a aktualizována pro stav na konci roku 2013 (EIA Servis 2013). Příslušný úřad dospěl k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona

(Časová 2018). Mezi tím byla v roce 2007 zpracována technická studie „Silnice I/27 v úseku Třemošná-hranice Plzeňského kraje“ a za tři roky byl předložen investiční záměr na čtyři stavby silnice I/27 (EIA Servis 2013). Nový záměr výstavby obchvatu města Plasy je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací a se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje. V daných dokumentech je stavba uvedena jako veřejně prospěšná. V prosinci 2018 bylo vydáno pro stavbu územní rozhodnutí (Časová 2018). Vydání stavebního povolení se předpokládá v roce 2022, následující roky má být vyhlášeno výběrové řízení a stavba zahájena. Uvedení do provozu obchvatu města Plasy se předpokládá v roce 2026 (ŘSD ČR 2019).

1 Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnocení vlivu obchvatu města Plasy na udržitelný rozvoj. Cíle práce bude dosaženo na základě stanovených dílčích cílů.

Vedlejší cíle se soustředí na zohledňování vlivu obchvatu na environmentální a socioekonomický aspekt udržitelného rozvoje. Prvním dílčím cílem je zhodnocení vlivu stavby na dva vybrané aspekty životního prostředí. V rámci environmentální roviny bude hodnocen dopad na fragmentaci krajiny a na krajinný ráz. Z hlediska socioekonomického aspektu se bude hodnotit potenciální dopad na ekonomické činnosti a cestovní ruch ve městě Plasy. Dále se bude posuzovat zapojení veřejnosti při plánování nového záměru obchvatu města Plasy.

Vedlejší cíle:

- zhodnotit vliv stavby na vybrané environmentální aspekty
- zhodnotit vliv obchvatu na socioekonomický aspekt

2 Teoretická část

2.1 Udržitelný rozvoj

V současné době se stále častěji setkáváme s pojmem *udržitelný rozvoj*. Pomocí něj se snažíme odstranit nebo alespoň zmírnit negativní projevy dosavadního působení lidské činnosti (MŽP ČR 2019). K této skutečnosti jsme se dostali během historického vývoje lidstva, který probíhal ve třech kvalitativních etapách.

Na začátku svého vývoje se člověk choval v rovnováze s přírodou. Jeho hlavní činností byl sběr plodů, lov zvěře a hledání příbytku v přirozeném úkrytu. Krajina kolem něj se jeho činností výrazně nepozměňovala. V průběhu času, jak se člověk vyvíjel, začal i v malé míře přeměňovat prostředí kolem sebe. Zásahy do přírody byly, až na některé výjimky, většinou malé a příroda se s nimi dokázala vyrovnat autoregulačními procesy.

Druhá etapa je spojena s nástupem tzv. průmyslové revoluce. V tomto období se zvyšuje spotřeba přírodních zdrojů, roste množství vyráběných produktů a s tím je také spojeno množství odpadů, které se dostává do přírody. Člověk se stále více zabývá otázkou dostupnosti přírodních zdrojů a uspokojováním svých potřeb než řešením problematiky vzniklých odpadů a jejich dopady na životní prostředí a i zdravotní stav obyvatel.

Začátek třetí, tedy současné, etapy je datován v období postindustriální společnosti. Začíná zde exponenciální růst množství výrobků i odpadů. V tomto období je již dopad ekonomického reprodukčního procesu na životní prostředí v globálním měřítku (Marková 2014). Nový přístup k ochraně životního prostředí nastává od šedesátých let. Lidé se začínají zajímat o problematiku růstu populace, čerpání přírodních zdrojů a zejména o kvalitu životního prostředí (Mezřický 2005). Ochrana životního prostředí se častěji začala projednávat na mezinárodních jednáních.

Pojem „trvale udržitelný rozvoj“ byl definován Komisí pro životní prostředí a rozvoj ve zprávě shrnující její výsledky práce. Pod pojmem se rozumí „*takový rozvoj, při němž každá současná generace bude uspokojovat své potřeby, aniž by při tom ohrozila schopnost budoucích generací uspokojovat jejich potřeby*“ (Marková 2014, s. 56). V roce 1992 vznikl na konferenci o životním prostředí a rozvoji v Riu de Janeiro dokument Agenda 21. Ukazuje možnosti, jak dosáhnout udržitelného rozvoje v různých oblastech lidských aktivit. Od té doby byl vypracován nespočet dokumentů zabývajících se udržitelným rozvojem (Moldan 2001). Tato problematika se stala součástí hospodářské

a rozvojové politiky od mezinárodní po místní úroveň. Koncepce udržitelného rozvoje naznačuje řešení postavené na třech základních aspektech: ekologickém, ekonomickém a sociálním. Z předpokladu jejich vzájemné rovnováhy vychází myšlenka, že nelze jeden z nich upřednostnit na úkor ostatních (MŽP ČR 2019).

2.1.1 Environmentální aspekty

Environmentální aspekty se budou vztahovat zejména ke krajině (Maier 2012). Definovat pojem krajina je velmi obtížné. Každá definice je omezená příslušnou odbornou disciplínou. Můžeme mluvit např. o geografické, ekologické či historické definici krajiny (Salašová 2014). V české legislativě je pojem krajina definován v zákoně 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny: „*Krajina je část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky* (Zákon č. 114/1992 Sb.).“

V dnešní době se stále častěji setkáváme s velkými zásahy do krajiny, které mají za následek ztrátu přírodních i estetických hodnot. Jako příklady můžeme uvést povrchové doly, rozrůstání průmyslových objektů, sídlišť a urbanizovaných oblastí, regulaci toků, výstavbu rozsáhlých golfových hřišť, ale i demolice památných staveb. Většina těchto zásahů má v menší či větší míře vliv na snižování krajinné diverzity a estetickou degradaci (Cílek et al. 2011).

V každé krajině se nachází soubory ekosystémů, které dohromady tvoří vyšší celky označující se jako krajinná biodiverzita. Biodiverzita neboli biologická rozmanitost a různorodost organismů a jejich prostředí. Pro biologickou rozmanitost jsou důležité vzájemné vztahy, které vytvářejí organismy spolu s neživým prostředím. Všeobecně můžeme konstatovat, že biologická rozmanitost vzrůstá od pólu k rovníku (Moldan 2001).

Člověk ohrožuje biodiverzitu mnoha svými hospodářskými činnostmi. Zemědělství má v této souvislosti největší vliv. Jeho činnostmi dochází k přeměně velké plochy půdy, využívá v prostředí nové druhy a chemizaci. Až na několik výjimek dochází k redukci biodiverzity. V neposlední řadě nesmíme opomenout výrazný vliv urbanizace. Tento pojem zahrnuje nejrůznější typy rozvoje, od výstavby nových lidských sídel po rozvoj infrastruktury, zejména dopravní (Moldan 2001).

2.1.2 Sociální aspekty

Udržitelný rozvoj není zaměřen pouze na životní prostředí, ale také na lidskou společnost. Transformace k udržitelnému rozvoji je proces v globálním měřítku. Pro naplnění cílů je důležitá zejména „široká veřejnost“. Pojem představuje především „velké společenské skupiny“. Ty se liší počtem účastníků, kteří mají své názory a zájmy. Dané názory skupin se odlišují na základě geografických podmínek, například obyvatelé tropických ostrovů budou mít jiné problémy než obyvatelé velkoměst. Je nutné si připustit, že výsledek transformace k udržitelnému rozvoji ovlivní osud dalších generací, a i planety Země jako takové.

Pro úspěšnou transformaci byly sepsány následující předpoklady. Základem je svoboda a demokracie. Svobodný člověk v demokratickém světě má možnost podílet se na dané změně. Občané musí plně přijmout myšlenku udržitelného rozvoje. Důležitým předpokladem pro úspěch je vzdělání a uvědomění si souvislostí mezi lidskou činností a jejími následky. Pro transformaci je důležité nést odpovědnost za svoje činy a být solidární k ostatním obyvatelům této planety (Moldan 2001).

Provázanost sociálního a ekologického aspektu můžeme ukázat na principu tzv. „sociálních škod“. Velkým sociálním problémem je migrace obyvatelstva. Lidé opouštějí své domovy například z důvodu poškození životního prostředí, neúrody nebo zasažení oblasti přírodními katastrofami. Obyvatelé se též velmi zajímají o ekologickou bezpečnost, v současné době se hovoří o nedostatku pitné vody a nadměrném suchu. Rozdílné je vnímání kvality prostředí, na kterou má každý člověk subjektivní pohled (Moldan 2001).

2.1.3 Ekonomické aspekty

V ekonomické praxi se zatím častěji setkáváme s hledáním cesty, jak trvale dosahovat ekonomického růstu. V ekonomické udržitelnosti lze považovat za pozitivní, jestliže se zvýšení výkonnosti dosahuje technologickou či organizační inovací a za pomoci vyšší produktivity práce. Nikoliv pokud se stejného cíle dosahuje pomocí zvýšeného čerpání přírodních zdrojů (Maier 2006).

Jednou z mnoha podmínek udržitelného rozvoje se stal hospodářský rozvoj území. Termín můžeme chápat jako postupné a soustavné přizpůsobování hospodářství měnícím se podmínkám. Hospodářského rozvoje je možno dosáhnout pomocí růstu ekonomického

produktu území, tj. formou kvantitativní. Forma kvalitativní označuje změnu podmínek v území, která tak vede k efektivnějšímu využívání zdrojů. Obě formy lze vzájemně kombinovat. Z dlouhodobého hlediska je hospodářský rozvoj území nástrojem pro posílení sociálního aspektu udržitelného rozvoje, přesněji tedy pro zlepšování kvality života obyvatel (Maier 2012).

Pokud se nebudeme dostatečně věnovat udržitelnosti, může to mít za následek mnoho ekonomických dopadů, například výrazné snížení zásob ropy. Nebezpečí ohrožení úrodnosti půd je veřejně známé a již se podniká mnoho kroků k jeho minimálnímu dopadu. Skutečnost nedostatku potravin v různých oblastech světa je otázkou ekonomickou a též politickou. Hrozbu představuje například vyčerpání zdrojů dřeva nebo ryb a dalších mořských živočichů. Zvláštní pozornost je věnována nedostatku vody a její snížené kvalitě. Tento problém představuje vysokou ekonomickou zátěž. V současné době se nejvíce projednává změna klimatu, která způsobí mnoho nepříznivých dějů. Potenciálních dopadů existuje ve světě celá řada (Moldan 2001).

2.2 Význam dopravy pro rozvoj území

Významný nárůst zaznamenala silniční doprava. Lidé v 21. století touží po poznání cizích krajů a nové kultury, s tím souvisí rozvoj cestovního ruchu a tím pádem i rozvoj osobní dopravy. Lidé jsou často více ochotní i dojíždět dále za prací. Dalším významným faktorem je rozvoj nákladní dopravy. V České republice po dálnicích a silnicích I. třídy projede denně na tisíce nákladních automobilů. V důsledku toho se na mnoha územích zvýšil objem dopravy, která je často pouze tranzitní. To znamená, že vozidla územím jen projíždějí. (Moldan 2001). Smysl dopravy můžeme vidět v překonání bariéry prostoru, např. hlubokého kaňonu řeky. Bariéru lze chápat ze dvou pohledů, buď jako fyzickou (např. vzdálenost, tvar reliéfu apod.), nebo jako společenskou překážku (administrativní dělení, odlišná kvalita dopravní infrastruktury apod.). Tyto překážky nám mohou omezovat intenzitu, velikost nebo objem dopravy mezi různými místy.

Díky dopravě se vytváří funkční vazby mezi různě situovanými místy na zemském povrchu. Tyto oblasti získaly možnost si kompenzovat své přebytky a nedostatky (Toušek et al. 2008). Do všech částí světa se dopravují nejrůznější typy zboží, je to způsobeno rozvojem světového obchodu. Tato možnost vznikla z důvodu nízké ceny dopravy. Uživatelé zaplatí za dopravu méně, než je její skutečná hodnota. V ceně není téměř vůbec započítaná ekologická zátěž, tedy dopad dopravy na životní prostředí a i na lidské zdraví.

Levná a účinná doprava napomáhá k hospodářskému rozvoji, a proto je snad ve všech státech podporována tato infrastruktura. Často bývají z veřejných rozpočtů financovány např. stavby dálnic nebo silniční obchvaty měst. Dané stavby jsou investičně velmi náročné, proto je důležité strategické plánování dopravních systémů. Navrhované záměry mají mít předpoklady dlouhodobého využívání. (Moldan 2001, Ježek et al. 2015).

V ekonomice si doprava našla nezastupitelné místo. Na jejím fungování závisí migrace pracovní síly, přeprava surovin a zboží a poskytnutí služeb na požadovaném místě. Doprava neovlivňuje pouze ekonomiku, ale také využití území (tj. land-use), životní prostředí a sociální vztahy. V rámci využití území může např. dojít k záboru zemědělské půdy nebo lesních ploch při stavbě nových obchvatů. A z hlediska sociálních aspektů může záměr na novou dopravní výstavbu narušit vztahy mezi občany dotčených obcí. Dopravě se proto věnuje mnoho společenských disciplín, problematikou dopravy se nejvíce zabývají obory sociologie, psychologie, ekonomie a geografie. Sociologie a psychologie se zabývají analýzou preferencí při volbě dopravního prostředku, zkoumají postoje jedince jak k volbě druhu dopravy, tak uvědomění si environmentálních souvislostí svého chování. V 60. letech 20. století se zformoval samostatný obor ekonomie dopravy. V popředí zkoumání najdeme především ekonomické faktory a jejich dopad na dopravní chování. To znamená například jaké finance je člověk ochoten vynaložit pro vlastnictví a používání dopravních prostředků nebo náklady na používání hromadné dopravy. V oboru geografie se zaměřují na prostorové aspekty dopravy, využití území a lokaci (Brůhová-Foltýnová 2009). U všech výše uvedených aspektů lze předpokládat výraznou proměnu např. po vybudování silničního obchvatu obce.

Každý člověk má své určité potřeby, které se snaží naplňovat pro své uspokojení. Některé potřeby lze uspokojit bez nutnosti změny místa, na kterém se právě dotyčná osoba nachází. Pro uspokojení některých požadavků je ovšem nezbytné se přesunout na jiné místo, například na nákup, kulturní akci či další volnočasové aktivity. Aby člověk mohl financovat uspokojování daných potřeb, je nutné cestovat za prací. Všechny tyto akce, tedy změny místa, označujeme jako mobilitu. Výraz doprava pak označuje prostředek, díky kterému vykonáváme mobilitu. Tento pojem zahrnuje veškeré nezbytnosti pro přepravu, od dopravních prostředků, infrastruktury po energii a další. Pro možnou realizaci dopravy je nezbytná dopravní dostupnost (Brůhová-Foltýnová 2009; Schiller a Kenworthy 2018), která pomáhá k socioekonomickému rozvoji regionu. Celková

kvalita dopravní infrastruktury dominantně ovlivňuje kvalitu života obyvatel i atraktivitu regionu pro návštěvníky a potenciální investory (Krkonoše – svazek měst a obcí 2012).

Doprava a rozšíření dopravní infrastruktury mají bohužel i své negativní stránky. Čím se zvyšuje objem dopravy, tím dochází ke zvyšování spotřeby různých druhů přírodních zdrojů. Doprava patří mezi odvětví s vysokou spotřebou energie. Neustále roste podíl znečištění ovzduší a nastává problém s tuhými odpady. Dopravní infrastruktura velmi zasahuje do krajiny jako takové. Výstavbou komunikací a dalších doplňkových zařízení dochází k záboru určité plochy a fragmentaci krajiny, která má za následek snižování biodiverzity (Moldan 2001). V městských aglomeracích jsou lidé ohroženi nejen smogem z intenzivního automobilového provozu, ale i neustálým vířením již usazeného prachu (Mezřický 2005).

Pro fungování dopravní infrastruktury by společnost měla najít rovnováhu ve třech rovinách. Sociální a ekonomická rovina mají společně zajišťovat mobilitu všem skupinám obyvatel a rozdělení bohatství v rámci společnosti. Rovina sociální a environmentální sjednocují důraz na etické hodnoty a principy. Rovinu ekonomickou a environmentální spojuje snaha zhodnotit environmentálně nepříznivé dopady dopravy (Brůhová-Foltýnová 2009).

2.3 Vliv dopravy na životní prostředí

Můžeme konstatovat, že dopravní infrastruktura přispívá k ekonomickému rozvoji regionů, který úzce souvisí s hospodářským růstem celé České republiky. Dále pomáhá k rozvíjení mezinárodních vztahů a k uspokojování potřeb obyvatelstva.

Již po několik let je nám známa problematika vlivu dopravní infrastruktury na životní prostředí. Za nejvíce závažné negativní dopady bývají označovány: ztráta biotopu, fragmentace krajiny, mortalita živočichů při střetu s dopravními prostředky, narušování prostředí a životních podmínek a změna krajinného managementu. Budování stále nových komunikací vede ke snižování rozlohy nefragmentovaného území. Dochází k přeměně přírodních či přírodě blízkých ekosystémů na umělé plochy, které jen minimálně plní funkci ekologickou pro okolní biotopy. Problémem není pouze přímý zábor půdy pro realizaci stavby, ale dochází k ovlivnění podmínek i v jejím širokém okolí. Tento prostor kolem stavby se označuje jako „plocha přímého ovlivnění“ a může zabírat území od desítek po tisíce metrů (Keken et al. 2011).

Se zlepšením dopravní dostupnosti vzrůstá zájem o pozemky podél těchto silnic. Firmy pak mají velký zájem o vybudování průmyslových areálů, nákupních center, logistických skladů, nových bytových lokalit a mnoha dalších objektů (Dostál et al. 2015). Doprovodná výstavba podél komunikací se označuje jako tzv. komerční dálniční krajina (Keken et al. 2011). Tato problematika již převyšuje oblast dopravy. Pro regulaci takových plánů slouží územně plánovací politika. Každé město si zpracovává svůj územní plán, kde určuje vhodné lokality pro další zástavbu. Občané města mají právo vyjádřit se k územnímu plánu a podat námítky (Dostál et al. 2015). Pro nový záměr v území musí být zpracována dokumentace EIA.

EIA (Environmental Impact Assessment) je komplexní hodnocení vlivů nového záměru na životní prostředí. Poprvé bylo zahrnuto v zákoně 244 o posuzování vlivů na životní prostředí z roku 1992 (Neubergová 2005). Dnes je proces EIA upraven zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který nahradil původní zákon (MŽP ČR 2019). EIA komplexně hodnotí důsledky předpokládaných záměrů, projektů a politických zájmů na životní prostředí. Účelem je určení optimální varianty, která představuje rovnováhu ekologických, sociálních a ekonomických nákladů a užitků. Přednostně se zabývá potenciálními vlivy způsobujícími znečištění nebo poškození životního prostředí nebo překročení únosného zatížení území (Neubergová 2005).

Při rozhodovacích procesech o výstavbě nových komunikací je důležitá spolupráce mezi ochránci přírody, stavebními firmami a představiteli institucí pro rozvoj dopravní infrastruktury. Hlavním tématem jsou negativní vlivy vyplývající ze silničního provozu, například fragmentace biotopů či zábor půdy. Cílem spolupráce je šetrné technologické uskutečnění nového záměru a tím minimalizování dopadu na životní prostředí (Keken et al. 2011).

2.3.1 Fragmentace krajiny

Výraz fragmentace pochází z latinského *fragmentum* – úlomek, zlomek, zbytek. Tento proces postupně rozděluje větší území na menší celky, kterým snižuje jejich kvalitu (Miko a Hošek 2009). Fragmentace krajiny není způsobená pouze dopravní infrastrukturou, ale i průmyslovou a sídelní. Společně vytvářejí bariéry, které brání volnému pohybu živočichů v krajině. Důsledkem je štěpení biotopů na stále menší části, až nastane jejich úplná izolace, jejímž vlivem dochází k velmi omezené komunikaci s okolním prostředím. Řešení daného problému je velmi komplikované z důvodu velkého

počtu druhů s rozdílnými ekologickými nároky a rozmanitosti určitého území (Dostál et al. 2015). V nových podmínkách snáze přežijí druhy široce adaptované, tolerantní a hojně (Miko a Hošek 2009). Komunikace a jejich současné vytížení způsobují překážku pro pohyb volně žijících živočichů. Silniční komunikace velmi často křížuje důležité migrační koridory mezi významnými územími a cennými přírodními lokalitami. Přerušení migračních koridorů bude mít zásadní dopad pro uchování životaschopnosti dané skupiny jedinců i pro potřebné zachování genetické rozmanitosti (Dostál et al. 2015). Dopadem na krajinu je ztráta její propojenosti (konektivity) a prostupnosti (permeability). Negativní dopady fragmentace se neukazují okamžitě, ale v delším časovém horizontu, kdy jsou už většinou nevratné. Fragmentovaná krajina není schopna plnohodnotně zajišťovat potřeby populací a ztrácí kvalitu propojeného a funkčního celku. Z dlouhodobého hlediska jsou dopady znatelné i pro člověka (např. krajina ztrácí schopnost zadržovat vodu). Bariéry vytvořené v zemědělské velkovýrobě nejsou na první pohled tak patrné, ale významně snižují prostupnost krajiny. Za bariéry jsou považovány například rozsáhlé plochy orné půdy nebo oplocené sady a vinice (Miko a Hošek 2009).

V důsledku fragmentace můžeme rozlišit 5 primárních ekologických efektů:

1) **Ztráta lokalit a jejich propojení** je okamžitý následek stavby komunikace. Dojde tedy k přeměně přírodní oblasti na oblast intenzivně narušenou. Tento problém se ještě zhoršuje přerušením vazeb mezi přírodními stanovišti a to vede k nezvratným změnám v populacích volně žijících živočichů.

2) **Bariérový efekt** zhoršuje pohyb živočichů, kteří hledají potravu, úkryt nebo místo pro rozmnožování. Bariéra má dopad i na chování živočichů, kteří se jí raději vyhnou (Dostál et al. 2015). Pro velké savce se komunikace stává překážkou, pokud dojde k jejímu oplocení a je zde vysoká intenzita dopravy. Častěji jsou na komunikaci usmrceni menší živočichové, jako jsou obojživelníci, malí savci, plazi apod. Největší hrozbu představuje fragmentace pro živočichy, kteří využívají pro svůj život území o velké rozloze. Více závislé na migraci jsou malé populace, které jejím omezením mohou trpět příbuzenským křížením nebo úplně vyhynout (Dufek et al. 2003).

3) **Usmrcení a zranění živočichů** v důsledku sražení vozidly. Každoročně jsou při nehodách usmrceny milióny živočichů. Mortalitu na silnicích ovlivňuje okolní krajina. Komunikace, které vedou paralelně nebo prochází okrajem lesů s travními porosty, se

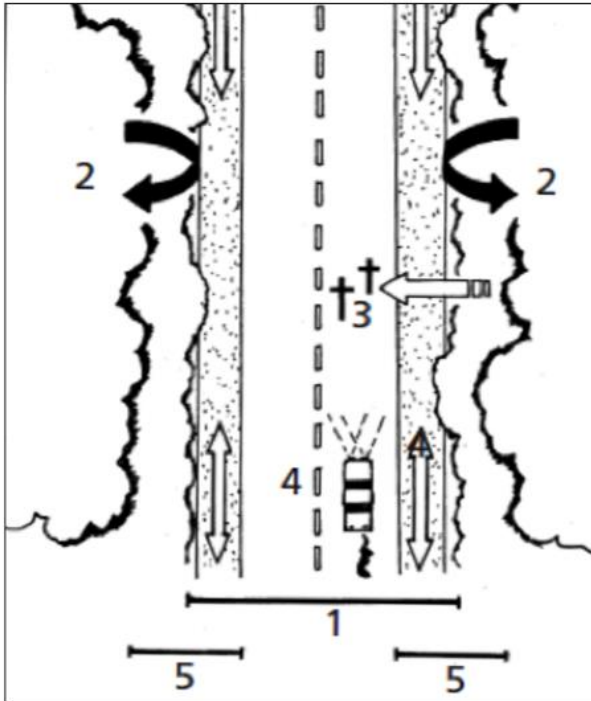
ukazují jako zvláště rizikové pro živočichy pravidelně se pohybující mezi těmito oblastmi.

4) **Rušení a znečištění.** Mezi doprovodné vlivy fragmentace patří znečištění ovzduší, hluk a fyzikální změny okolí komunikací. Stavba silnic přeměňuje hustotu půdy, reliéf krajiny, hydrologické a mikroklimatické poměry. Výfukové plyny znečišťují ovzduší, posypové soli mohou kontaminovat podzemní vodu, poškozovat vegetaci a přeměňovat pH v půdách. Hluk z dopravy ovlivňuje několik faktorů, zejména intenzita dopravy, typ vegetace podél komunikace, typ přilehlých lokalit a reliéf krajiny (Dufek et al. 2003).

5) **Ekologická funkce okrajů silnic.** Okraje silnic se stávají migračním koridorem pro cizí druhy, které v naší přírodě nejsou typické (Dostál et al. 2015). Vegetace podél komunikace může sloužit jako útočiště pro mnoho druhů živočichů, ale rozhodně není schopna nahradit přírodní koridory. Přírodní podmínky zde nejsou konstantní. Fungování tohoto území závisí na typu údržby. Pokud se dodržuje ekologický styl údržby, má to pozitivní vliv na biodiverzitu, ale také to může zvýšit nebezpečnost provozu a počet usmrcených živočichů. Negativními stránkami tohoto prostředí jsou znečištění a hluk z provozu. Dále stojí za zmínku, že každý takový koridor vytvořený podél komunikace dovede živočicha ke křižovatce, kde se daná komunikace protíná s jinou infrastrukturou, a vede k riziku usmrcení (Dufek et al. 2003).

Na následujícím obrázku jsou znázorněny dopady fragmentace:

- 1) silnice zabere území přírody
- 2) znemožní živočichům volný pohyb, tedy vytvoří překážku
- 3) způsobí jejich poranění či smrt při srážce s vozidlem
- 4) ruší hlukem a znečišťuje výfukovými plyny
- 5) podél silnice se rozšiřují cizí druhy živočichů i rostlin, které v naší přírodě nejsou původní



Obr. č. 1: Schéma ekologických dopadů fragmentace

Zdroj: Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě in Dostál et al. (2015)

MIGRAČNÍ BARIÉRY

Bariéry můžeme rozdělit na přírodní a antropogenní struktury v krajině. Pro omezený pohyb živočichů jsou zásadní bariéry vytvořené člověkem. Migrační bariéry lze kategorizovat z několika hledisek:

- 1) **odpor bariéry** – hodnotí, jak je pro živočichy nepropustná, nebo naopak částečně propustná
- 2) **doba působení** – zda objekt v krajině bude dlouhodobě, popř. trvale (např. vodní tok, sídlo, silnice), nebo se jedná o dočasný objekt (např. dočasné ploty, ohradníky)
- 3) **typ objektu s bariérovým efektem v krajině** – všechny objekty, které zabraňují nebo omezují průchodnost v krajině (např. silnice, železnice, vodní toky a plochy, osídlení, ohradníky apod.)

Mezi plošné antropogenní bariéry zařazujeme zastavěné plochy a těžební areály. Zastavěnou plochou nemusí být pouze sídla, ale i průmyslové, zemědělské, skladové areály a další objekty antropogenní infrastruktury. Jako nevhodné biotopy, zejména pro druhy velkých savců, lze uvést rozsáhlé plochy bezlesí, které živočichy nutí překonávat volné prostory v krajině. Pro mnoho živočichů se stává překážkou i rozsáhlá vodní plocha (např. plošně velké rybníky nebo vodní nádrž). Samozřejmě v krajině neexistují pouze bariéry vzniklé lidskou činností, ale najdeme zde i bariéry přírodního charakteru. Za přírodní bariéry můžeme označit vodní toky, bažiny a močály, skalní útvary, písčné přesypy a duny a ledovcová pole (Dostál et al. 2015).

Fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou se stala problémem celé Evropy, která má hustou dopravní síť. Vzhledem k překážkám v dopravní síti je nutné se pokusit o zajištění prostupnosti na vytipovaných místech pomocí vhodných opatření. Konkrétní typ opatření musí vycházet z odborného posudku pro danou lokalitu. Naléhavost řešení tohoto problému souvisí s prudkým nárůstem výkonu dopravy a rychlým rozvojem dopravní infrastruktury. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 si dává za cíl minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce. Opatřením bude například zvyšování průchodnosti dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka, dále pro dosažení imisních limitů snaha budovat obchvaty a zřizovat nízkoemisní zóny, ale zejména přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhujících stejná území (MD ČR 2013).

2.3.2 Krajinný ráz

V dnešním moderním světě se zvyšují společenské a hospodářské potřeby a tím roste tlak na novou urbanistickou a krajinnou strukturu. Tyto struktury často nerespektují dochované kulturní hodnoty krajiny, jejich individualitu a autentičnost. Pro ochranu přírodní, kulturní, historické a estetické krajiny byl zaveden do evropské i české legislativy termín krajinný ráz (Svobodová 2011).

Krajinný ráz též odpovídá termínu „charakter krajiny“, který se vyskytuje v terminologii cizojazyčné literatury. Vyjadřuje odlišnost určité vlastnosti krajiny od jiné a naopak popisuje vlastnosti společné pro různé krajiny. Charakter krajiny popíšeme na základě georeliéfu, vodních toků, vegetačního pokryvu, osídlení, technické infrastruktury a hospodářského využití krajiny (Vorel a Kupka 2011).

Krajinu můžeme hodnotit na základě různých přístupů. Zejména ji hodnotíme podle toho, jak uspokojuje lidské potřeby (Löw a Míchal 2003). Každý člověk vnímá krajinu subjektivně. Vnímání je ovlivněno pocity, zážitky a zkušenostmi jedince. Takové hodnocení probíhá na úrovni individuální. Obecný přístup je univerzální a ideálně nemá být ovlivňován subjektivním pohledem. Další přístup rozděluje krajinu na základě míry zásahu člověka. Označujeme krajinu přírodní, která se vyvíjela pouze přírodními krajinotvornými procesy, a krajinu kulturní. V dnešní době již neexistuje oblast bez lidského zásahu. To znamená, že každý ekosystém je již kulturní. Rozdíly vychází v míře přeměny. Najdeme území přírodě velmi blízké, ale i oblasti zcela přetvořené (Svobodová 2011).

V krajině lze popsat soubor různých znaků. Každý je důležitý svou přítomností v krajině a zároveň svým vizuálním projevem v krajinné scéně. Na základě vizuálního projevu vytváří estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy (Vorel a Kupka 2011). Proto hodnocení krajinného rázu není vůbec snadné. Zakládá se na popsání současné přírodní, kulturní a estetické hodnoty území a jejím ovlivnění v případě nového záměru v území. Metodiky hodnocení krajinného rázu vycházejí z definování v zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Definice tohoto pojmu je ovšem natolik rozsáhlá, že umožňuje různé výklady. Z toho důvodu je využití v praxi velmi komplikované (Svobodová 2011).

Hodnocení krajinného rázu má dvě základní fáze. První se označuje jako charakterizující a je pouze popisná. Na začátku se v hodnocené krajině vymezí oblast a místo krajinného rázu. Dále se popisují přírodní, kulturní a historické hodnoty a prostorové vztahy v krajině. Nakonec se identifikují znaky krajinného rázu a určí se jejich význam. V druhé fázi se hodnotí dané znaky. Posoudí se kvalita krajiny z hlediska vizuálního, funkčního a ekologického. Zhodnotí se znaky krajinného rázu, kdy každé krajině je přisuzována relativní hodnota. Za důležité a tedy s vysokou hodnotou se cení krajiny, které jsou chráněny zákonem. Jako poslední faktor se posuzuje únosnost krajiny. Ukazuje, jaké množství změn je určitá krajina schopna snést, aby nebyl ovlivněn její ráz. Záleží na citlivosti krajiny k určitým změnám a na charakteru změn (Maier 2012).

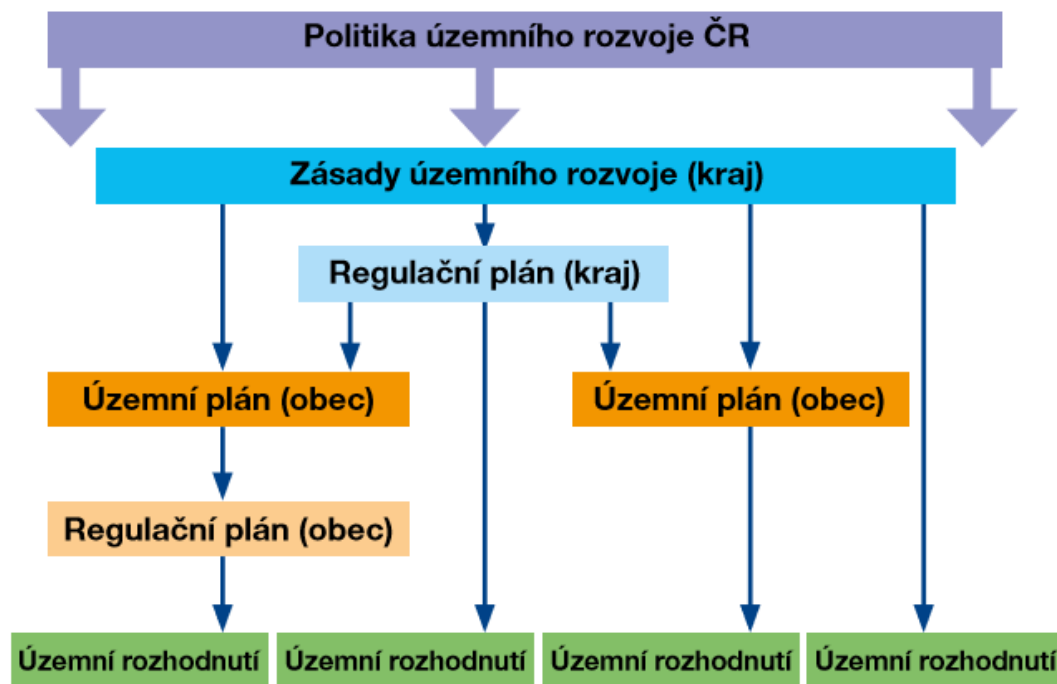
2.4 Legislativa územního plánování

Podstatou rozvoje obce by měla být kvalitativní změna života obyvatel, pokud možno k lepšímu. Obec se musí přizpůsobovat vnějším podmínkám, jako jsou noví investoři, změna mezinárodní ekonomické situace či stavba nové silniční komunikace. Zároveň musí brát v úvahu názory místních obyvatel, tedy veřejný zájem (Chabrová a Vágnerová 2016). Obec by měla vytvářet prostor pro aktivní účast občanů na dění v obci a podněcovat diskuzi o rozvoji obce (e-Rozvoj.cz a Asociace regionalistů z.s. 2018). Zapojení občanů pomáhá k dlouhodobě udržitelnému rozvoji obce. Když jsou občané zapojeni do tvorby dlouhodobé vize obce, podporují pak vedení obce v naplňování těchto priorit. Označujeme to jako rozvoj zdola (Eliáš 2019).

Prosazování udržitelného rozvoje „zdola“ pomáhá proces tzv. Místní Agendy 21. Agenda odkazuje na dokument o životním prostředí a rozvoji, který byl přijat na konferenci OSN v Riu de Janeiro. Procesy zahrnuté v Agendě nejsou mezinárodně stanoveny. Cílem je pravidelná účast veřejnosti v diskusi a hodnocení udržitelnosti rozvoje obce. Místní Agenda 21 pomáhá zájmovým skupinám i jednotlivcům navrhnout, diskutovat a realizovat projekty vedoucí k udržitelnému rozvoji. Agenda umožňuje průběžně informovat veřejnost o plánech obce a zároveň díky ní představitelé úřadu získávají informace od občanů a konzultují s nimi navrhovaná opatření. Na základě aktivity plní obce jednotlivá kritéria Místní Agendy 21. Tím se posouvají v jednotlivých kategoriích od základní skupiny označené jako „Zájemci“ přes skupinu D až do nejlepší skupiny A. Zařazení se do vyšší úrovně otevírá obci větší možnosti čerpání dotačních a grantových programů (Maier 2012).

Pro udržitelný rozvoj území jsou důležité nástroje územního plánování. Mají významný vliv na rozvoj území, na úroveň životního prostředí, na život v obci, sociální politiku a i na ekonomický rozvoj. Dále koordinují výstavbu a využití území v obci. Územní plánování představuje soustavnou činnost, která usměrňuje rozvoj území, aby nedocházelo ke konfliktům a byly hájeny veřejné i soukromé zájmy. Mezi základní nástroje územního plánování patří územně plánovací dokumentace (ÚPD), územně plánovací podklady (ÚPP) a územní rozhodnutí (MUNI 2000). Tyto dokumentace musí být vždy v souladu s dokumenty vyšších celků. Na státní úrovni s politikou územního rozvoje ČR a na krajské úrovni se zásadami územního rozvoje, popř. regulačním plánem kraje (Saktorová a Poláchová 2015).

Územně plánovací dokumentace zahrnuje územní plán velkého územního celku, územní plán obce a regulační plán. Jsou zde stanoveny zásady a podmínky pro rozvoj území, uspořádání území a limity jeho využití. Pro potřeby udržitelného rozvoje obce se využívá územní a regulační plán. Územně plánovací podklady slouží především pro zpracování nebo pro změny územně plánovací dokumentace. Pokud není zpracována UPD, provádí se na základě těchto podkladů územní rozhodnutí (MUNI 2000).



Obr. č. 2: Hierarchie nástrojů územního plánování

Zdroj: Územní plán: základní dokument rozvoje obce in Saktorová a Poláchová (2015)

2.4.1 Účast veřejnosti při plánování nového záměru

Veřejnosti zajišťuje přístup k informacím a možnosti spolurozhodování o rozvoji obce stavební zákon. U občanů se zvýšil zájem o věci veřejné, o transparentní rozhodování, právo na informace a o problematiku kvality životního prostředí. Z toho důvodu stále vznikají nová občanská sdružení nebo neformální občanské iniciativy působící ve veřejném zájmu. Občanů se v územním plánování bezprostředně týkají územní plány obcí. Ty se připravují s výhledem alespoň na 10 let, proto je důležité při jejich schvalování, aby s nimi souhlasili zastupitelé různých politických stran. Zapojení

veřejnosti přispívá k dlouhodobé udržitelnosti územního plánu obce. Díky zapojení obyvatel může vedení města získat cenné náměty a připomínky pro plánovací proces, a zvýšit tak kvalitu zpracovaných podmínek. Občané, kteří žijí v dané obci a velmi dobře znají její prostředí, mohou lépe předpovídat potenciální dopady na dané území (Vodný a Rozmanová 2016). Každý člověk má právo na kvalitní životní prostředí. Pro jeho ochranu je v současné době nejdůležitějším nástrojem posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se o zhodnocení vlivů koncepcí (SEA) spolu s posuzováním vlivů záměrů (EIA). Pomocí přístupu k informacím a účasti veřejnosti při projednávání koncepcí a záměrů je možné vyjádřit obavy a případný nesouhlas s novým záměrem (Chabrová a Vágnerová 2016).

Pro provedení nového záměru je nutné předložit oznámení o záměru příslušnému úřadu. Ten je povinný ho uveřejnit na internetových stránkách do 7 pracovních dnů ode dne obdržení oznámení. Veřejnost může zaslat písemné vyjádření k oznámení do 20 dnů od jeho zveřejnění. Občané mají možnost zaslat připomínky i k závěrečné verzi dokumentace. Ta je spolu s vyjádřením veřejnosti úřadem předána zpracovateli posudku, kterým je odborně způsobilá osoba. Posudek je následně opět zveřejněn na internetových stránkách obce a veřejnost může opět zasílat písemné vyjádření k posudku do 30 dnů od jeho zveřejnění. V případě, že úřad obdrží připomínku k posudku, musí zorganizovat veřejné projednání (Chabrová a Vágnerová 2016).

2.5 Potenciální socioekonomické dopady obchvatu

Neustálý rozvoj dopravní infrastruktury ovlivňuje naši ekonomiku, využití území, životní prostředí i sociální vztahy (Brůhová-Foltýnová 2009). S rostoucí mobilitou dochází k přetížení komunikací a zvýšení intenzity dopravy v obcích. Ulevit přetíženým centrům mají nové silniční obchvaty.

Investice do obchvatů přinášejí užitek zejména účastníkům silničního provozu. Těm se zkrátí jízdní doba, sníží provozní náklady vozidel a zvýší bezpečnost. Obchvaty mají též zlepšit meziměstské cestování a přispět k hospodářskému rozvoji v regionu. Pro obec obchvat často představuje klidnější, bezpečnější a méně přetížené místo. Ovšem ne vždy je obchvat vítán. Komunity, které bude silniční provoz po výstavbě obchvatu míjet, se bojí nepříznivého ovlivnění jejich ekonomiky. V 50. letech začaly vznikat první studie o dopadech obchvatů na ekonomické činnosti. Studie zkoumaly dopady na prodej, zaměstnanost, příjmy, využívání půdy a na další ekonomické ukazatele. Od té doby

proběhlo nespočet výzkumů na dané téma. Složitost analýzy dopadů obchvatu vychází ze vzájemného působení různých socioekonomických sil (Andersen et al. 1993; Srinivasan a Kockelman 2002; Rogers a Marshment 2004).

Na základě studií se předpokládá větší dopad na malá a středně velká města, která jsou více závislá na silničním provozu. Dále se počítá s ovlivněním podnikatelské činnosti ve městě. Na základě studie pro ekonomický dopad obchvatu na malá texaská města lze konstatovat, že provoz obchvatu může způsobit pokles tržeb podniků. V mnoha případech byl pokles jen dočasný, protože podnikatelé restrukturalizovali nebo přeorientovali své podniky tak, aby přilákali místní obyvatele (Andersen et al. 1993; Srinivasan a Kockelman 2002).

3 Metodika

Na začátku bakalářské práce jsem využila sekundárních informací pro popis důležitých pojmů, které jsou klíčové pro celou práci. Vysvětlila jsem termíny udržitelný rozvoj a jeho aspekty, doprava a s ní spojené dopady na životní prostředí a socioekonomické činnosti ve městech. Z hlediska vlivu na životní prostředí jsem se podrobněji zaměřila na fragmentaci krajiny a krajinný ráz. Na konci teoretické části jsem popsala proces územního plánování. Tato část byla důležitá nejen z hlediska přijímání rozhodnutí o nové výstavbě v krajině, ale také jako možnost pro veřejnost vyjádřit se k novému záměru. Pro zpracování dané části bylo nutné prostudovat dostupnou odbornou literaturu. Informace byly čerpány z knižních publikací, odborných článků a internetových zdrojů.

V druhé části bakalářské práce jsem zhodnotila fragmentaci krajiny. Pro dané hodnocení bylo zpracováno mnoho metodik. Z hlediska dostupnosti informací a odborných znalostí jsem využila metodu stanovení nefragmentovaných oblastí. Informace byly čerpány z metodické příručky *Hodnocení fragmentace krajiny dopravou* vytvořené pro Agenturu ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR). Podrobnější metodika je vysvětlena v kapitole číslo 4 Hodnocení fragmentace krajiny. Dále jsem využila data zpracovaná agenturou CENIA a územní plán města Plasy pro zhodnocení zásahu komunikace I/27 do ÚSES. Pro problematiku migrace volně žijících živočichů jsem využila zejména dokumentaci EIA, metodickou příručku *Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy* a na ni navazující technické podmínky (TP 180) s názvem *Migrační objekty pro zajištění průchodnosti silnic a dálnic pro volně žijící živočichy s účinností od 1. srpna 2006*. Pomocí programu ArcGIS 10 jsem vypočetla plochu polygonu a vytvořila schématické mapy, které mi pomohly zhodnotit potenciální fragmentaci krajiny v dané lokalitě a zásah komunikace I/27 do územního systému ekologické stability. V programu ArcGIS jsem vytvořila novou vrstvu, tzv. shapefile, která obsahuje polygon. Vektorizovala jsem na podkladu územního plánu města Plasy, kde je vyznačená současná komunikace I/27 a plánovaný obchvat města. Výpočet plochy polygonu byl proveden v atributové tabulce pomocí funkce calculate geometry. Dále jsem využila jako podklad ortofoto a vrstvu fragmentace krajiny poskytovanou agenturou CENIA. Pro novou vrstvu ÚSES v katastrálním území Plasy jsem použila jako podklad územní plán města Plasy, odtud jsem čerpala lokální biocentra a biokoridory, a již zpracovanou vrstvu ÚSES agenturou CENIA, kde je znázorněný regionální a nadregionální ÚSES.

Následně jsem se zaměřila na vliv stavby na krajinný ráz z katastrálního území Plasy. Z důvodu rozsáhlosti obchvatu a nedostatečných informací pro komplexní zhodnocení jsem se nezabývala celou stavbou, ale pouze jejím nejvýraznějším prvkem. V práci byl hodnocen zásah mostního oblouku přes řeku Střelu do krajinné scenérie. Pro dané hodnocení jsem využila vlastní fotografie a dostupný zákres mostu do fotografií, který byl zpracován Ředitelstvím dálnic a silnic. Pro hodnocení byly využity publikace (Kopp 2005, Vorel 2011). Podrobnější metodika je popsána v kapitole číslo 5 Hodnocení krajinného rázu.

V další části práce došlo ke zjišťování potenciálního dopadu obchvatu na ekonomické činnosti a cestovní ruch. V této kapitole byl proveden rozbor socioekonomických dopadů již postavených obchvatů ve vybraných městech. K dané části jsem využila diplomovou práci Silniční obchvaty – příležitosti či hrozby? od Kláry Černé, která hodnotí dopady obchvatu v Chrudimi, Moravské Třebové a Holici. Strukturované šetření proběhlo ve městech Třemošná a Plasy. V Třemošné byly zjišťovány socioekonomické dopady obchvatu pomocí rozhovoru se stavebním technikem Pavlem Vladařem. Informace byly doplněny z novinových článků. Šetřením v Plasích byl zhodnocen potenciální vliv obchvatu na město. Dotazován byl představitel družstva COOP Jednota Plasy Jiří Vazač a osobní názor vyjádřil Mgr. Pavel Kodera, Ph.D. za Centrum stavitelského dědictví a Mgr. Pavel Duchoň, který zhodnotil dopad na klášter Plasy. Vyjádření občanů bylo vyhodnoceno na základě rozborů zápisů z jednání města, místního zpravodaje a vyhlášek umístěných na úřední desce města Plasy. Přípomínky občanů k navrhované stavbě byly získány na základě veřejného projednávání obchvatu města Plasy, kterého jsem se osobně účastnila.

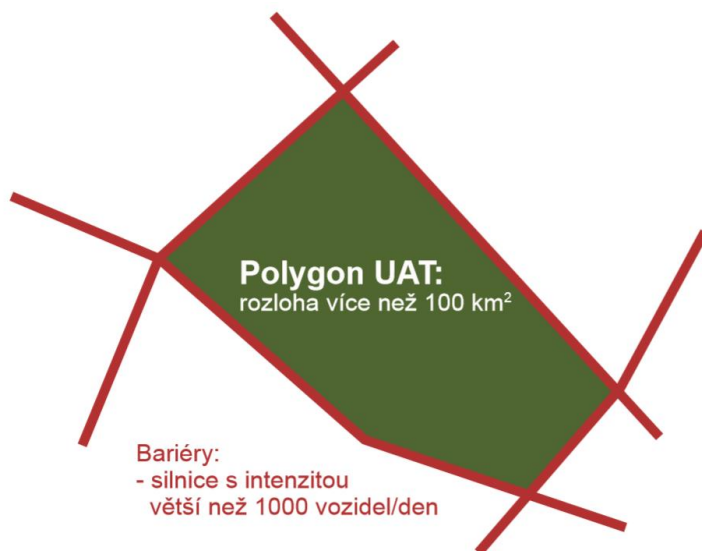
4 Hodnocení fragmentace krajiny

Hodnocení vlivu fragmentace vždy závisí na mnoha faktorech, které je nezbytné zařadit do posuzování. Existuje mnoho možností, jak dopady eliminovat či zmírňovat. Otázkou ovšem zůstává, zdali je možné tato opatření využívat v dlouhodobém časovém horizontu. Alarmující se ukazují hodnoty relativního vyjádření nefragmentovaného území, které v ČR v roce 1980 bylo 83,47 %, v roce 2005 64,93 % a prognóza do roku 2040 předvídá hodnotu 53,11 % (Keken et al. 2011).

Hodnocení fragmentace lze provést na základě dvou metod. První metoda stanovuje číselné indexy fragmentace. Pro postup se využívá kvantifikace stupně fragmentace určitého území číselným indexem. Tato metoda je vhodná pro sledování časového vývoje a vzájemné porovnání vlivu různých variant záměrů. Druhá metoda vymezuje určité území. V mé bakalářské práci se budu dále zabývat právě druhou metodou, která je lépe znázornitelná. Výhodou je její využití v územním plánování při porovnání s různými rozvojovými záměry (Anděl et al. 2005).

Metoda vymezuje určité území na základě stanovení nefragmentovaných oblastí dopravou (UAT). UAT je zkratka z anglického výrazu Unfragmented Areas by Traffic. Pro hodnocení byla vybrána modelová skupina velcí savci s vysokými nároky na opatření pro zprůchodnění silničních a dálničních bariér. Do této kategorie A patří živočichové jako jelen, rys, medvěd, vlk a los. Pro tuto skupinu je typická liniová dálková migrace celorepublikového a evropského rozměru. Jelen jako jediný druh z dané skupiny má natolik hojné rozšíření, že je nutné počítat s dostatkem přechodů pro běžný pohyb v krajině (Anděl et al. 2005).

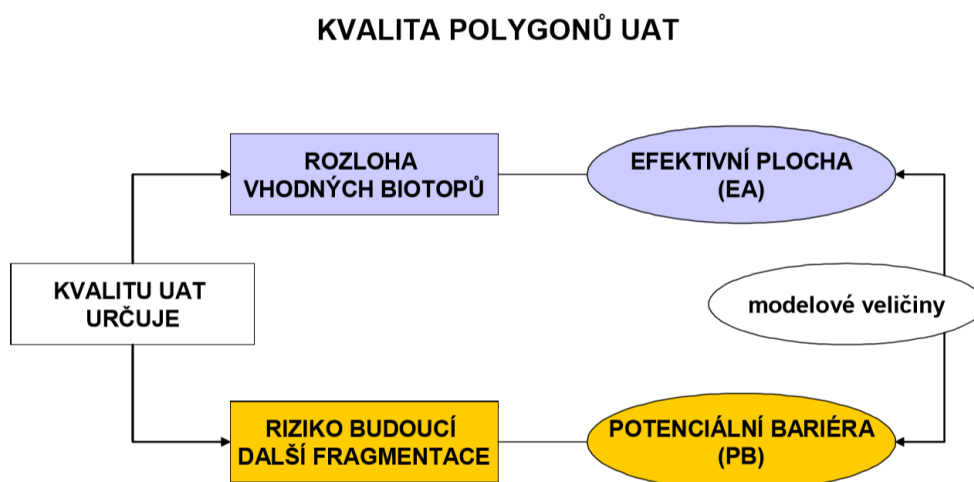
Vliv liniové dopravní infrastruktury na krajinu je rozdílný mezi silnicí okresního významu a celostátního (tedy silnice I. třídy a dálnice). Proto se za nefragmentované oblasti považuje to území, které má určitou minimální velikost a je ohraničeno silnicemi od určité intenzity provozu (Miko a Hošek 2009). Tato metoda stanoví oblasti s rozlohou větší nebo rovnou 100 km² a ohraničené silnicemi s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel za 24 h nebo vícekolejnými železnicemi (Anděl et al. 2005).



Obr. č. 3: Kritéria vymezení nefragmentované oblasti silniční dopravou

Zdroj: Hodnocení fragmentace krajiny in Anděl et al. (2005)

Cílem této metody je komplexní zhodnocení jednotlivých nefragmentovaných oblastí. V předchozím odstavci bylo území definováno pouze na základě velikosti a ohraničení překážkami. Proto se metoda zabývá i hodnocením kvality polygonu a možného rizika budoucí fragmentace. Analýza kvality území se zakládá na typu výskytu biotopů a stanovišť. Celková kvalita území se vyhodnotí na základě spojení obou hledisek (Anděl et al. 2005). Pro analýzu kvality polygonů UAT byly zavedeny modelové veličiny efektivní plocha (EA) a potenciální bariéra (PB).



Obr. č. 4: Schéma pro modelové veličiny UAT

Zdroj: Hodnocení fragmentace krajiny in Anděl et al. (2005)

Efektivní plocha (EA)

Modelová veličina EA byla spočtena pro každý polygon podle přiřazeného indexu kvality biotopu. Rozdělení biotopů a jejich příslušný index kvality (k) najdeme v následující tabulce.

Tab. č. 1: Kategorizace biotopů a index kvality

č.	k	biotopy
1	0,0	sídla, průmyslové areály, těžba nerostných surovin
2	0,1	pole
3	0,2	sady, vodní toky, vodní plochy
4	0,5	louky
5	1,0	les, rašeliniště

Zdroj: Hodnocení fragmentace krajiny in Anděl et al. (2005)

Efektivní plocha vyjadřuje velikost plochy uvnitř polygonu, která je skutečně využitelná pro daný živočišný druh (MICKA 2019).

Potenciální bariéra (PB)

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty indexu rizika pro výpočet potenciální bariéry.

Tab. č. 2: Kategorizace silnic a index rizika

č.	intenzita dopravy (voz/den)	index rizika	charakteristika
1	více než 1000	1,0	silnice s nadlimitní intenzitou, zasahující do UAT
2	800-1000	0,8	silnice s intenzitou, která se blíží k limitu
3	500-800	0,5	silnice s nižší intenzitou, riziko v dlouhém horizontu

Zdroj: Hodnocení fragmentace krajiny in Anděl et al. (2005)

Vypočtená hodnota potenciální bariéry nám ukazuje délku silnice se stanovenou dopravní zátěží, která připadá na 1 km² polygonu (MICKA 2019).

Syntéza celkové kvality polygonu

Podle hodnot každé modelové veličiny (EA, PB) byl polygonům přiřazen stav výborný, velmi dobrý a dobrý. Syntézou daných výsledků na základě kombinační matice byla stanovena výsledná kvalita polygonu (Anděl et al. 2005).

Tab. č. 3: Celková kvalita polygonů

celková kvalita polygonů			potenciální bariéra (PB) (km ²)		
			výborná	velmi dobrá	dobrá
			méně než 0,06	0,06-0,12	více než 0,12
efektivní plocha (EA) (km ²)	výborná	větší než 100	výborná	výborná	velmi dobrá
	velmi dobrá	50-100	výborná	velmi dobrá	dobrá
	dobrá	méně než 50	velmi dobrá	dobrá	dobrá

Zdroj: Hodnocení fragmentace krajiny in Anděl et al. (2005)

Každý polygon, který splňuje kritéria UAT, se hodnotí již jako pozitivní. Výsledky kategorizace jednotlivých polygonů UAT podle celkové kvality, podle velikosti efektivní plochy a podle potenciálních bariér byly přeneseny do mapy celé České republiky (Anděl et al. 2005). Mapy zpracovala česká informační agentura CENIA.

Vliv záměru na fragmentaci

V České republice je vysoké zastoupení UAT, z toho důvodu při návrhu nové liniové stavby dojde ve většině případů ke kolizi s některými polygony UAT. Při hodnocení záměru je vhodné se zabývat danými charakteristikami:

- a) počet dotčených polygonů a jejich kvalita,
- b) počet zaniklých UAT a jejich kvalita,
- c) celkové snížení plochy UAT v zájmovém území po zásahu.

Pokud bude UAT fragmentována novou liniovou stavbou, může dojít ke třem následujícím případům. V prvním případě dojde k rozdělení na dvě nové nefragmentované oblasti, které jsou svojí rozlohou větší než 100 km² a tím bude nadále splněna limitní podmínka rozlohy pro UAT. Druhý případ nastane, pokud dojde ke zmenšení plochy UAT. To znamená, že původní nefragmentovaná oblast se zmenší

a nový polygon nespĺňuje kritérium rozlohy vĚtší než 100 km². Poslední možnost popisuje situaci, kdy novĚ vzniklé polygony jsou oba menší než 100 km². V tomto pŕípadĚ nefragmentovaná oblast zaniká.

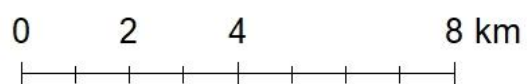
ZmínĚné možnosti dopadu nové fragmentační linie můžeme seřadit podle intenzity vlivu. Nejlepší variantou je nezasahovat do nefragmentovanĚho ťzemí. Pokud to nelze, je vhodné k fragmentaci pŕístupovat následovně. Snažit se o zásah vedoucí k malĚmu snížení plochy UAT. Když daná varianta není možná, je nejlepším řešením rozdělit UAT na dvě samostatné nefragmentované oblasti, které splňují daná kritéria. Nejhorší možnost může nastat, pokud dojde k ťplné likvidaci nefragmentované plochy.

Výše uvedená metodika je obecná. Ve všech hodnoceních daných zámĚrů je třeba vycházet z konkrĚtní situace a konkrĚtního ťzemí (AndĚl et al. 2005).

4.1 Vliv silniĚního obchvatu na nefragmentované oblasti

Na základĚ dat, která jsou poskytována Ministerstvem ťivotního pŕostŕedí, máme informace o ĥinnostech pŕírody a ĥlovĚka na ťzemí ĈeskĚ republiky. Vrstva nefragmentované oblasti dopravou nám podává mnoho informací o danĚm ťzemí.

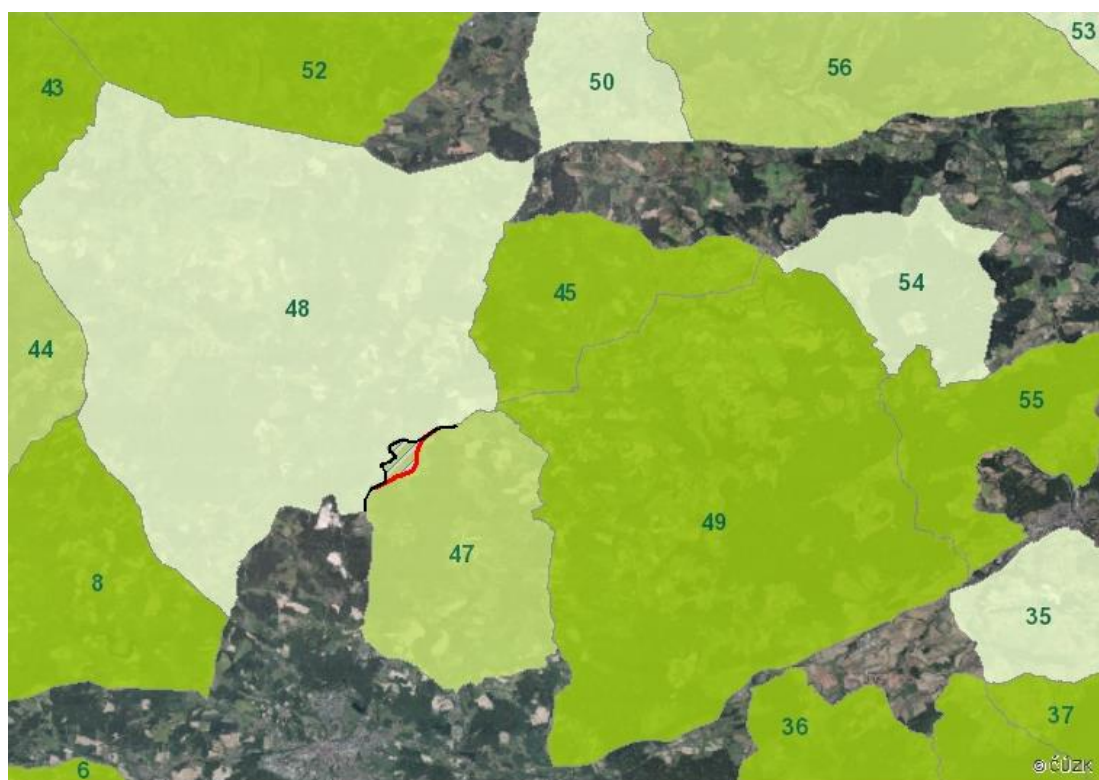
V mé bakalářské pŕáci se zabývám nefragmentovanou oblastí oznaćenou kódem 47, která byla vymezena na základĚ celkové kvality UAT. Na obrázku je ĥernĚ vyznaćena silnice I/27 a ĥervenĚ plánovaný obchvat mĚsta. Šrafovaný polygon oznaćuje plochu, o kterou bude pŕvotní nefragmentovaná oblast zmenšena. UAT je zvyrazněn zelenou barvou.



Obr. č. 5: Polygon UAT dle celkové kvality s vyznačeným obchvatem

Zdroj: vlastní zpracování dle CENIA, územní plán Plasy

Území je na západě ohraničené silnicí I/27. Intenzita dopravy na této silnici je v úseku Třemošná-Kaznějov 8 051 voz/24h, další úsek navazuje od Kaznějova a končí ve městě Kralovice. Zde bylo naměřeno 6 647 voz/24h. Na severozápadě oblast lemuje silnice 201, která vede z Kralovic do Brodeslav. Na této silnici bylo spočítáno 1 636 voz/24h. Západní hranici vytváří silnice 232, která vede z Brodeslav do Břas. Hustota provozu na této komunikaci dosahuje hodnoty 1 466 voz/24h. Na jihozápadě spojuje obce Břasy a Chrást komunikace číslo 233, která ohraničuje území s hustotou provozu 1 905 voz/24h. Poslední část hranice tvoří komunikace 180, kterou je nutno z důvodu rozdílné hustoty dopravy rozdělit na dva úseky. První úsek z obce Chrást do obce Zruč-Senec je zatěžován intenzitou 2 903 voz/24h. Komunikace z obce Zruč-Senec do obce Třemošná je využívána 4 464 voz/24h. Dané celostátní sčítání dopravy proběhlo v roce 2016 a jedná se o průměrné intenzity automobilové dopravy (ŘSD ČR 2016).



Obr. č. 6: Nefragmentované oblasti (UAT) podle celkové kvality polygonu

Zdroj: vlastní zpracování dle CENIA – vrstva fragmentace krajiny

Tab. č. 4: Charakteristika nefragmentovaných oblastí (UAT)

číslo UAT	45	47	48	49
celková velikost (km ²)	153	220,9	820,8	727,9
efektivní plocha (EA)(km ²)	60,84	105,9	408,6	381,5
stav EA	2	3	3	3
potenciální bariéra (PB) (km/km ²)	0,0399	0,164	0,165	0,117
stav PB	1	3	3	2
celková kvalita polygonu	1	2	3	1

Zdroj: vlastní zpracování dle CENIA – vrstva fragmentace krajiny

Na základě poskytnutých hodnot můžeme území charakterizovat dle efektivní plochy, potenciálních bariér a výsledné syntézy dat. V současné době daná oblast zaujímá 220,9 km². Z této celkové velikosti byla rozloha 105,9 km² ohodnocena jako efektivní plocha, která je skutečně využitelná. Hodnota je označena stavem 3, který patří do kategorie větší než 100 km². Další hodnocená modelová veličina je potenciální bariéra. Pro dané území byla spočítána hodnota 0,164 km/km². Ta patří do třídy větší než 0,12 km/km². Při syntéze těchto dvou hodnocení se ukázalo, že dané území spadá do kategorie 2, tedy stav velmi dobrý (CENIA 2019). Toto tvrzení je vyznačené v následující tabulce, kde jsou označeny dané hodnoty a výsledné hodnocení.

Tab. č. 5: Celková kvalita polygonu číslo 47

celková kvalita polygonů			potenciální bariéra (PB) (km ²)		
			výborná	velmi dobrá	dobrá
			méně než 0,06	0,06-0,12	více než 0,12
efektivní plocha (EA) (km ²)	výborná	větší než 100	výborná	výborná	velmi dobrá
	velmi dobrá	50-100	výborná	velmi dobrá	dobrá
	dobrá	méně než 50	velmi dobrá	dobrá	dobrá

Zdroj: vlastní zpracování dle CENIA, Anděl (2005)

Z tabulky číslo 4 můžeme vidět, že UAT číslo 45 a 49, které leží severozápadně od hodnocené UAT 47, jsou celkové kvality 1. Výborná kvalita daných polygonů závisí na chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko. Při porovnání UAT 47 a 48 zjistíme, že stav

efektivní plochy a potenciální bariéry je stejný. Ovšem UAT 47 má celkovou kvalitu polygonu velmi dobrou a UAT 48 dobrou. Daný fakt nám ukazuje, že se nelze řídit pouze tabulkovými hodnotami, ale zejména záleží na kvalitě a funkčnosti biotopů.

Vliv záměru stavby obchvatu města Plasy bude mít vliv na jeden polygon UAT číslo 47 o celkové kvalitě 2. Výstavbou obchvatu dojde k celkovému snížení plochy původní nefragmentované oblasti. Zmenšení bude cca o 5 km². Výpočet byl proveden v programu ArcGis 10 pomocí funkce calculate geometry. To znamená, že zbývající polygon bude mít rozlohu stále větší než 100 km². Může dojít ke snížení rozlohy efektivní plochy.

4.2 Zásah silnice I/27 do ÚSES

ÚSES označuje zkráceně územní systém ekologické stability krajiny. Definován je jako „*vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu*“. Cílem ÚSES je udržení a ochrana ekologické stability (MŽP ČR 2019), která je vysvětlena jako schopnost ekosystému odolávat vnějším vlivům (Matějček 2007). Na základě ÚSES se propojují a vytváří plochy s relativně vysokou ekologickou stabilitou. Tyto plochy mají předpoklady pro rozvoj přirozených společenstev daného stanoviště. Oblasti se stávají stabilizované a jsou důležité pro zachování rozmanitosti původních biologických druhů. Pozitivní vliv mají i na okolní méně ekologicky stabilní území. Plány systému ekologické stability tvoří orgány ochrany přírody, avšak jejich závaznost v konkrétním území zajišťuje vydaná územně plánovací dokumentace nebo rozhodnutí o pozemkové úpravě (MŽP ČR 2019).

Pro fungování ÚSES je v krajině důležité biocentrum. Nachází se uvnitř kulturní krajiny, kde díky svému stavu a velikosti vytváří příznivé podmínky pro existenci přirozeného či pozmeněného ekosystému. Sousední biocentra propojují biokoridory. Umožňují organismům migraci mezi biocentry, ale nejsou zde příznivé podmínky pro dlouhodobou existenci. Biokoridory mohou být přírodního původu nebo uměle vysázené a udržované člověkem. Na nejnižší úrovni se nachází interakční prvek, který nemusí být spojen s ostatními částmi ÚSES. Prvek se vyskytuje na lokální úrovni a vytváří příhodné podmínky pro organismy, které mají menší prostorové nároky. Mezi interakční prvek můžeme zařadit např. parky nebo izolovaná maloplošná chráněná území (AOPK ČR 2019; Matějček 2007).

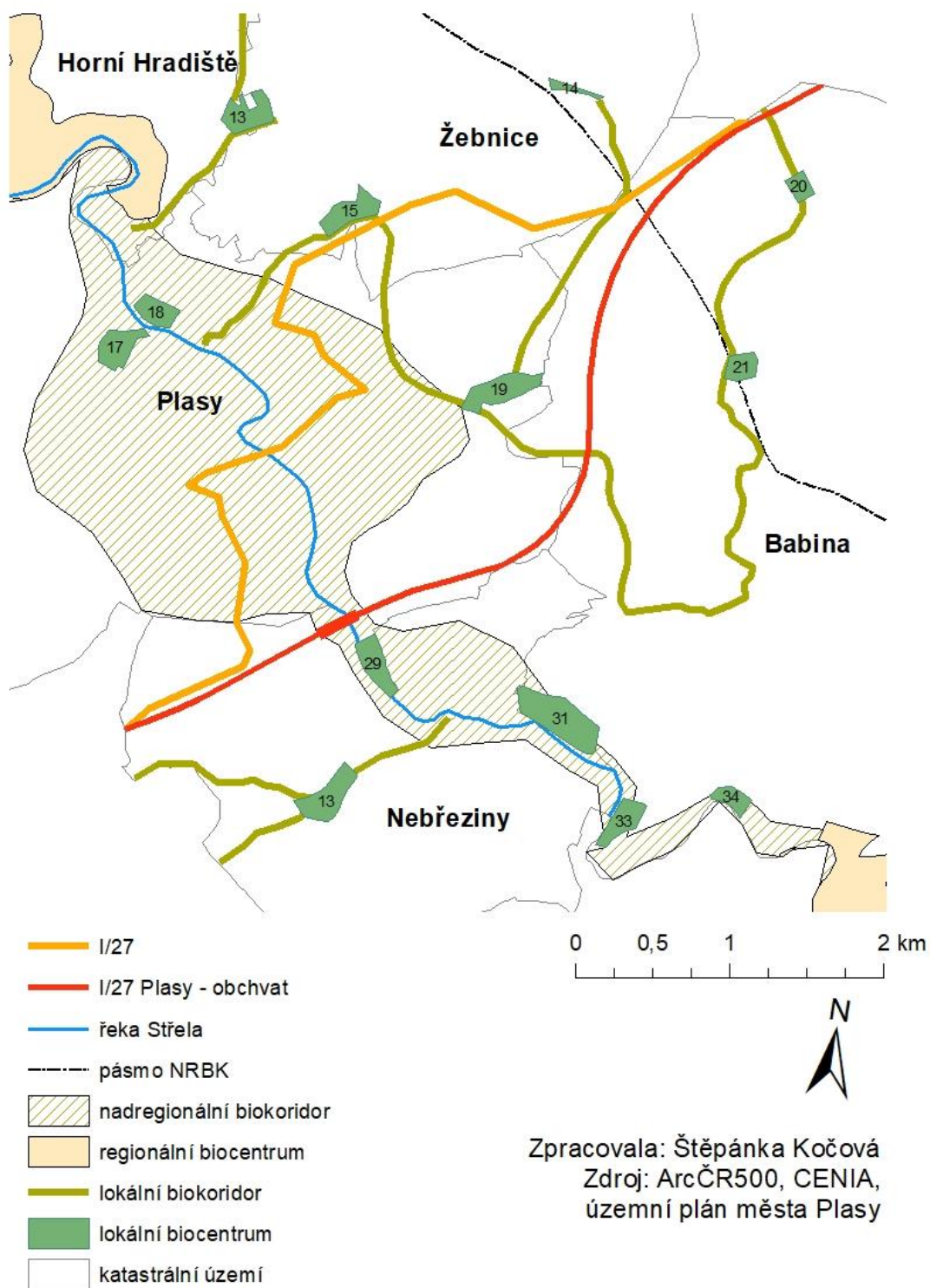
Dle územního významu můžeme rozdělit ÚSES na nadregionální, regionální a místní. Menší krajinné celky do 5-10 ha se označují jako místní ÚSES. Na této úrovni se zabýváme rozmanitostí skupin typů geobiocénů. V regionálním ÚSES rozlišujeme celky o rozloze od 10 do 50 ha. Daný celek musí zajišťovat rozmanitost typů biochor. Na nadregionální úroveň se zařazují území s rozlohou větší než 1 000 ha. Cílem této sítě je udržení existence charakteristických společenstev s druhovou rozmanitostí bioty v rámci určitého biogeografického regionu (AOPK ČR 2019).

Současná silnice I/27 přemostňuje řeku Střelu v centru města. V délce 3,4 km prochází silnice nadregionálním biokoridorem a poté protíná jeho ochranné pásmo. Dále křížuje dva lokální biokoridory a prochází v těsné blízkosti jednoho lokálního biocentra.

Plánovaný silniční obchvat bude opět řeku Střelu přemostňovat ovšem nad jejím údolím, kde se vyskytuje lokální biocentrum. Stejně jako původní trasa bude zasahovat do nadregionálního biokoridoru a jeho ochranného pásma. Ovšem nadregionální biokoridor zasáhne pouze mostní oblouk v délce 309 m. Nová trasa komunikace bude v polovině své délky a na konci protínat lokální biokoridory. Výstavbou obchvatu dojde k oddělení jednoho lokálního biocentra číslo 19 od biocenter nad obcí Babina. V dané lokalitě lze předpokládat zhoršení prostupnosti silnice pro zvěř z důvodu rozšíření komunikace ve směru na Kralovice o předjížděcí pruh. Původní silnice byla po celé trase pouze dvoupruhová. Na základě toho usuzujeme, že zvěř začne migrovat severozápadním směrem do biocenter, které budou odděleny původní komunikací, na které se předpokládá výrazný pokles intenzity dopravy.

4.3 Rozbor migračních objektů

S rozvojem dopravní infrastruktury se krajina stává pro mnoho druhů živočichů neprůchodnou a z dlouhodobého hlediska je ohrožena jejich existence. Proto je velmi důležitá snaha o zachování prostupnosti liniových staveb nově vzniklých, ale i těch současných. K naplnění tohoto cíle se využívají různá opatření např. stavby migračních objektů (Anděl 2011). Typ objektu pro migraci se rozlišuje na základě několika podmínek. Zejména jaký druh živočichů v daném území migruje a která komunikace musí být překonána. Komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace a dále se též zabýváme intenzitou dopravy (Anděl et al. 2006).



Obr. č. 7: Schématická mapa zásahu komunikace I/27 do ÚSES

Zdroj: vlastní zpracování dle ArcČR500, CENIA, územní plán města Plasy

Migrační objekty se dělí na podchody a nadchody. Podchody umožňují pohyb živočichů pod úrovní dopravy. Využívají se k tomu propustky, kdy je vhodnější využít rámové propustky než trubní (Anděl 2011; Anděl et al. 2006). Mají zásadní význam pro migraci středních savců a šelem (např. liška, jezevec, vydra, drobné kunovité šelmy) a obojživelníků (žáby, čolci, mloci) (Anděl et al. 2005). Při navrhování je třeba dodržet zachování suché cesty a plynulou návaznost propustek na okolní terén. Další možností podchodu jsou mosty na komunikaci. Tyto stavby umožňují na trasách silnic překonání terénních depresí, vodotečí, komunikací aj. A zároveň je lze využít jako podchod pro živočichy. Druhou skupinou migračních objektů jsou nadchody, kdy naopak živočichové migrují nad úrovní dopravy. Dělíme je na mosty přes komunikaci a tunely. Speciální mosty se označují jako ekodukty. V rámci omezení vstupu živočichů na komunikaci se využívají doplňující opatření (např. oplocení, protihlukové clony) (Anděl 2011).

4.3.1 Rozbor migračních objektů na silnici I/27

Na současné trase silnice I/27 není žádný migrační objekt. Pouze v území zvaném Sokolka najdeme podél silnice chemické ohradníky (tzv. odpuzovače). Jiné doplňkové opatření podél komunikace vybudované není.

Nová trasa komunikace I/27 je navržena pro přemostění kaňonu řeky Střely a tratě ČD Plzeň-Žatec. Daný most bude zároveň plnit funkci podchodu, a tak bude zachována funkčnost nadregionálního biokoridoru a existence současného biocentra kaňonu Střely. Nad kaňonem řeky Střely bude mostní objekt délky cca 200 m a výšky cca 70 m (EIA Servis 2013). Tyto rozměry splňují doporučené parametry pro podchody velkých savců. Doporučená šířka podchodu je 60 m a výška 20 m (Anděl et al. 2006). Mostní oblouk zachová možnost migrace všech druhů živočichů v daném údolí řeky Střely. V rámci obchvatu města Plasy není uveden žádný další migrační objekt. Po dokončení stavby mohou být využita doplňující opatření např. protihlukové stěny, které zároveň eliminují vstup zvěře na silnici.

5 Hodnocení krajinného rázu

Pro hodnocení krajinného rázu rozlišujeme dva přístupy z hlediska pohledu. První přístup hodnotí celkový krajinný ráz určité krajiny. Toto hodnocení se označuje jako komplexní. Druhá možnost ukazuje, jak člověk vnímá krajinný ráz při pohledu z určitého místa. Hodnotí se krajinná scenérie. Hodnocení krajinného rázu probíhá pro různé účely. Např. pro stanovení limitů regionálního rozvoje se posuzuje současný krajinný ráz. Dále se hodnotí vliv existujících prvků v krajině na krajinný ráz. Tento postup se využívá jako podklad k návrhu zlepšujících opatření. Hodnocení může být zaměřeno i na předpokládaný vliv navrhovaných záměrů. Najdeme ho např. jako součást procesu EIA (Kopp 2005).

V mé bakalářské práci využiji hodnocení krajinného rázu při pohledu z určitého místa. Zaměřím se na mostní oblouk přes kaňon řeky Střely, který se v rámci navrhované stavby obchvatu jeví jako významný prvek. Pro dané hodnocení využiji dostupné vizualizace v podobě fotografií zpracovaných ŘSD.

Při posuzování zásahů do krajinné scenérie se doporučuje vyhodnotit:

- 1) rozsah území zasaženého změnou v krajině (vizuální exponovanost lokality)
- 2) současný krajinný ráz území zasaženého změnou
- 3) estetickou kvalitu nového objektu

Jednotlivé kroky se hodnotí a posuzují samostatně kvůli transparentnímu způsobu vyjádření výsledku. Daný způsob do značné míry eliminuje subjektivitu hodnocení a dává prostor určité diskuzi. V prvním bodě se vymezí prostor reliéfem a vizuálními barierami. V dalším bodě se identifikují současné znaky v daném prostoru. Jedná se o přírodní a kulturní prvky. V posledním bodě se vyhodnocuje míra vlivu nové stavby (Kopp 2005, Vorel et al. 2004).

Vliv nového záměru se posuzuje na základě syntézy jednotlivých hodnocení.

5.1 Vliv mostního oblouku na krajinný ráz

Krajinný ráz bude hodnocen z pohledu číslo 1, 2 a 3.



Obr. č. 8: Lokality pořízených fotografií

Zdroj: vlastní zpracování

Pohled číslo 1



Obr. č. 9: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 1

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Z pohledu od kláštera v centru města nebude mostní oblouk viditelný, proto se nepředpokládá narušení krajinného rázu v památkové zóně.

Pohled číslo 2



Obr. č. 10: Fotografie z pohledu číslo 2

Zdroj: vlastní fotografie



Obr. č. 11: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 2

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Fotografie byla pořízena ze silnice I/27 při sjezdu do města Plasy od Plzně. Místo focení se nachází asi 130 m jihovýchodně od domu s č. p. 294.

1) Hodnocení vizuální exponovanosti se zaměřuje na dva faktory:

a) umístění stavby vzhledem k reliéfu

Na fotografii vidíme celkem členitý povrch. V popředí se nachází mírně zvlněná krajina. Stavba přemostňuje kaňon řeky Střely. Mostní oblouk bude téměř stejně vysoký jako okolní vyvýšeniny a vyplní prostor mezi nimi.

b) přítomnost vizuálních bariér

Vizuální bariéry jsou zde v podobě lesního pokryvu, který z části překrývá mostní oblouk. V budoucnosti je možný vzrůst vegetace na okraji pole, a tím dojde k omezení viditelnosti dané stavby.

2) Posuzování z hlediska charakteru krajiny:

a) typologie kulturní krajiny

V daném případě se jedná spíše o zemědělsky využívanou krajinu. Významným prvkem je lesní pokryv a malé plochy luk.

b) struktura krajiny

V krajině najdeme lesní matici a velmi zemědělsky využívané plochy, které se výrazně liší od převažující lesní matrice. Dále zde vidíme rozptýlenou zeleň podél komunikace. Při pohledu na krajinu nejsou zřetelné žádné výrazné koridory. Z hlediska krajinné struktury je celek dosti homogenní.

c) dominantní přírodní prvky

Výrazným přírodním prvkem je zalesněná plocha na vyvýšeninách. Jiné přírodní prvky se zde neobjevují.

d) dominantní kulturní prvky

Při pohledu zjistíme, že v dané krajině se nenachází žádný kulturní prvek.

e) celková harmonie

Zhodnocení estetické kvality současné krajiny již obsahuje určitý podíl subjektivity. Můžeme konstatovat, že scénérie působí harmonicky. V daném pohledu se nevyskytují

žádné kulturní prvky. Zemědělská plocha přechází plynule skrz pás nižší vegetace do lesního pokryvu.

3. Posouzení estetické kvality mostního oblouku

Dopravní stavba zasáhne do krajinného rázu, protože do té doby se v krajině neobjevovala. Most bude zasahovat do dominantního přírodního prvku, kterým je lesní matrice. Z důvodu stavby dojde k narušení či vymýcení určité části lesního porostu. Vliv na harmonii současné scenérie bude významný. Mostní oblouk zvýší vizuální přitažlivost a naopak zemědělské plochy se dostanou do pozadí.

Pohled číslo 3

Fotografie byla pořízená z ulice Nad Stodolami v Plasích. Foceno je směrem na Nebřeziny, kdy vlevo můžeme spatřit okresní archiv.

1) Hodnocení vizuální exponovanosti se zaměřuje na dva faktory:

a) umístění stavby vzhledem k reliéfu

Povrch je zde členitý a hustě pokrytý vegetací. Mostní oblouk je na fotografii zvýrazněn šípkou. Stavba nepřevyšuje okolní krajinu, naopak je v rovině horizontu společně s lesním pokryvem.

b) přítomnost vizuálních bariér

Most je z části zakryt lesním porostem. V budoucnosti lze na hodnocené scenérii předpokládat jeho zakrytí vzrostlou vegetací, nebo novou výstavbou.

2) Posuzování z hlediska charakteru krajiny:

a) typologie kulturní krajiny

V krajině je nejvíce zastoupena sídelní struktura a veřejná zeleň. V pozadí nalezneme plochy zemědělsky využívané a na horizontu jsou rozsáhlé lesní komplexy. Z hlediska sídelní struktury patří krajina mezi semi-periferní oblasti.



Obr. č. 12: Fotografie z pohledu číslo 3

Zdroj: vlastní fotografie



Obr. č. 13: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 3

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

b) struktura krajiny

Krajinu tvoří z větší části veřejná zeleň s rozptýlenou zástavbou. Tato struktura se nachází v popředí scenérie. Dílčí plošky zahrnují zemědělsky využívanou půdu v pozadí a souvislý lesní porost, který utváří horizont. Při pohledu na krajinu můžeme spatřit silniční koridor, který v některých částech od sebe odděluje plošky. Celek je nehomogenní, i přes hustou vegetaci ve městě je scenérie narušována rozptýlenou zástavbou.

c) dominantní přírodní prvky

Výrazným přírodním prvkem je zalesněný pruh na obzoru. Významnou roli zde má i rozptýlená zeleň uvnitř města. Jiné přírodní prvky se zde již nenacházejí.

d) dominantní kulturní prvky

Při pohledu nás upoutají čtyři stavby v popředí scenérie. Více dominantní působení na krajinný ráz budou mít objekty postavené na vyvýšených místech. O přirozenosti kulturních prvků lze diskutovat. Záleží na jejich vzhledu a též na době jejich přítomnosti. Po určité době se objekty stávají trvalou součástí kulturně-historického rázu krajiny.

e) celková harmonie

Zhodnocení celkové harmonie současné krajiny již není tak objektivní. Estetika v dané krajině je narušena zástavbou, kde objekty jsou postavené v rozdílném architektonickém stylu. Určité harmonii krajiny přispívá, že stavby jsou z části zakryté vegetací. Harmonický dojem vytváří krajina na obzoru, kde jsou propojené lesní celky.

3. Posouzení estetické kvality mostního oblouku

Z daného pohledu nebude mostní oblouk výrazně viditelný, z důvodu lesního pokryvu v pozadí. V scenérii je most zasazen do již urbanizované oblasti s rozvinutou dopravní infrastrukturou. Zásah do krajinného rázu nebude tak výrazný, stále bude vizuální přitažlivost na současnou zástavbu v popředí scenérie.

6 Rozbor socioekonomických dopadů obchvatů

6.1 Socioekonomické dopady ve vybraných městech

Silniční obchvat v Chrudimi

Hlavním cílem vybudování obchvatu je zvýšení bezpečnosti dopravy, chodců a obyvatel žijících kolem původní trasy komunikace a též snížení vlivu na životní prostředí. Realizace stavby probíhá ve dvou fázích, zatím je dokončená první část trasy. Obchvat přinesl pozitivní vliv na průmyslovou zónu. Díky němu nemusí nákladní automobily projíždět centrem města. Občané jsou o místním obchvatu informováni na webových stránkách www.obchvatchrudim.cz, které spravuje město. Do této doby nebyly od obyvatel města vzneseny žádné připomínky k obchvatu.

V současné době nebyl evidován úbytek obchodů ani restauračních zařízení. Výraznější pokles počtu projíždějících osobních a nákladních automobilů městem se očekává po dokončení celého obchvatu. Po snížení počtu projíždějících osobních automobilů, které čas od času zastaví a využijí místní služby, lze očekávat pokles tržeb některých obchodníků. Pozitivní vliv obchvatu se projevil na snížení nehodovosti v původním úseku, která ovšem prudce vzrostla na nově vzniklé křižovatce, která napojuje silnici z města na obchvat.

Silniční obchvat v Moravské Třebové

Město leží na jedné z nejdůležitějších komunikací I/35, jejíž původní trasa vedla přes město. Její vytíženost způsobovala mnoho problémů jako vysokou nehodovost zejména s chodci, negativní ovlivnění životního prostředí hlukem, exhalacemi a vibracemi, nevyhovující úroňové a šířkové parametry komunikace, špatný stav mostních objektů a mnoho dalších. Během realizace stavby se občané vyjadřovali pro a proti obchvatu. Proti byli občané bydlící v jižní části města. Svůj nesouhlas vyjádřili pomocí petice a dalších protestních akcí. Na základě toho uspořádal starosta města veřejné hlasování na náměstí. Občané pro obchvat si stoupli na jednu stranu náměstí a lidé proti obchvatu na druhou stranu. Proti obchvatu se postavili pouze asi čtyři lidé. Tímto se měli protestní akce ukončit. V navrženém záměru se provedlo několik málo změn vycházejících z připomínek občanů.

Po vybudování obchvatu se stala jižní část města velmi atraktivní pro nové bydlení. Jedná se o klidnou lokalitu, která je z celé části lemována zelení. Obavy obyvatel před realizací obchvatu se nenaplnily a stavba nemá výrazný negativní dopad na danou lokalitu. Výjimkou je hluk, který se někdy nese z obchvatu. Jižní část města může připomínat nově vznikající satelitní městečko. Ovšem obyvatelé se zde navzájem znají a navštěvují se, díky tomu zde vzniká provázaná komunita. Intenzita provozu je ve městě opět vysoká, protože obchvat je v provozu již od 90. let a za tu dobu se mnohonásobně zvýšila intenzita dopravy. V případě neexistence obchvatu by doprava ve městě zkolabovala a významně by došlo ke zhoršení životních podmínek. Díky vybudování obchvatu vznikla na okraji města průmyslová zóna, která zvýšila atraktivitu města pro budoucí investory. Do budoucna se předpokládá její rozšíření a možnost nových pracovních míst.

Vliv obchvatu na ekonomické činnosti se projevil u jednoho obchodu, který byl z toho důvodu uzavřen. Po uvedení obchvatu do provozu došlo ke zhoršení přístupu k tomuto obchodu a ten následně zkrachoval. Vliv na další obchody a restaurace není evidován. Naopak díky silničnímu obchvatu se v jeho blízkosti vybudovaly dvě benzinové pumpy a v dalších letech se zde postavil supermarket Lidl.

Silniční obchvat v Holicích

Stejně jako v Moravské Třebové došlo k přeložení úseku vytížené silnice I/35. Vysokou intenzitou dopravy zde byly ohroženy zejména děti, které navštěvovaly základní školu a základní uměleckou školu nacházející se podél silnice. Dále zde obyvatelé měli zhoršené životní podmínky kvůli exhalacím, hluku a vibracím.

Při navrhování stavby měli obyvatelé strach, že po jejím otevření se město vylidní a zkrachují mnohé obchody situované podél původní komunikace. Obchvat naopak pomohl zvýšit atraktivitu celého města. Stala se z něj klidná lokalita pro bydlení s dobrou občanskou vybaveností. Proti obchvatu nebyly podány žádné petice, naopak vznikla iniciativa ze strany občanů pro vybudování obchvatu. Dopravní situace byla před zprovozněním obchvatu ve městě kritická. V centru byly pravidelné kolony v ranních a odpoledních špičkách. Ve městě byly zhoršené životní podmínky, často zde docházelo k nehodám a byl zde velký problém s parkováním. Po otevření obchvatu se situace ve městě znatelně zklidnila.

Ve městě nebyl zaznamenán úbytek obchodů ani restaurací. Většina projíždějících automobilů ve městě nezastavovala, proto jejich přesměrování na obchvat nemělo

výrazný vliv na podnikatele. Na původní trase se před napojením na obchvat nachází benzinové pumpy, motorest a supermarkety. Snížení tržeb či zákazníků zde nevnímají, protože všechna vozidla mají možnost sjet z obchvatu a využít nabízených služeb. Na obchvatu je problém s nehodovostí. Je zde nedostatek odbočovacích pruhů, a proto na křižovatkách dochází častěji k dopravním nehodám. Naopak na původní trase došlo ke snížení nehodovosti (Černá 2017).

Silniční obchvat v Třemošné

Obec Třemošná leží na vytížené komunikaci I/27 Plzeň-Most. Dopravní tah má převažující tranzitní charakter a je zde velký podíl těžkých vozidel. Obchvat zkrátil původní trasu městem cca o 600 m a cestovní dobu o více než polovinu. Na původním úseku bylo nevyhovující směrové vedení trasy a vysoká intenzita dopravy v centru města. Hustý provoz na komunikaci negativně ovlivňoval životní podmínky. Obyvatelé kvůli tomu těžko přecházeli přes silnici a nedalo se vyjet ani z vedlejší ulice. Uklidnění vnitřní zóny je pozitivní pro občany a zejména pro žáky základní školy. Budova školy stojí jen pár desítek metrů od hlavní silnice. Nyní se žáci mohou učit při otevřeném okně, aniž by je rušil hluk ze silnice (E15 2019).

Díky vybudování obchvatu se snížil počet nehod v centru města. Ovšem vznikla nová místa nehod na křižovatkách, které napojují město Třemošnou a okolní obce na obchvat. Křižovatka, kde auta projíždějí přes obchvat ze Záluží do Třemošné, se označuje jako křižovatka smrti. Ještě závažnější problém vzniká na křižovatce u hotelu Diana, která napojuje na obchvat město a obec Horní Břízu. Zde se již staly nejméně tři nehody se smrtelnými následky. Pro zvýšení bezpečnosti byly před křižovatkou umístěny dopravní značky prikazující snížit rychlost z maximální na 70 km/h a značky zakazující předjíždění. Na vedlejší silnici od Záluží i Třemošné byly přidány betonové prvky, které oddělují jízdní pruhy a upozorňují řidiče, že přijíždějí ke křižovatce. V současné době se nepřipravují žádná jiná opatření.

Úřad neviduje žádné snížení podnikatelských subjektů ve městě vlivem otevřeného obchvatu. Z důvodu převážně tranzitní dopravy, která byla odvedena na silniční obchvat, nedochází ke snížení tržeb podnikatelů. Lidé si do města jezdí nakoupit zejména do obchodních řetězců Lidl a Penny, neboť v Třemošné je jediný Lidl v okrese Plzeň-sever. Další nejbližší supermarket Lidl je v krajském městě Plzeň. V okolí města se nachází sklad pohonných hmot Čepro a.s. a areál společnosti ŠKODA JS a.s., která se zabývá

strojírenskou výrobou. Díky obchvatu se zlepšila dostupnost k daným firmám. V současné době nevznikají žádné nové průmyslové či skladové zóny podél silničního obchvatu, ale jsou pro ně do budoucna vytipované a zakreslené lokality v územním plánu. Ke stavbě obchvatu byla podána petice od obyvatel rodinných domů, které stojí cca 90 metrů od obchvatu. Občané si stěžovali na nadměrný hluk ze silnice a požadovali postavení protihlukových stěn. ŘSD provedlo měření limitů hluku, které ukázalo, že hodnoty překročeny nejsou. Občané proto založili Občanské sdružení Orlík a podali stížnost k soudu. Ten po třech dnech od otevření obchvatu vydal předběžné opatření pro jeho uzavření. Na to reagovala většina obyvatel Třemošné, kteří proti tomu začali demonstrovat. Do jednání vstoupil hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec, který svolal jednání se zástupci Občanského sdružení Orlík, Plzeňského kraje, Ředitelství silnic a dálnic, města Třemošné a dalšími institucemi. Po jednání souhlasilo sdružení s návrhem, že Plzeňský kraj uhradí 70 % nákladů na stavbu protihlukové stěny v lokalitě Orlík a v září nechá provést nezávislé měření hluku. Občanské sdružení Orlík proto stáhlo návrh na předběžné opatření a obchvat lze nadále využívat. (ČTK 2011; E15 2019; Korelus 2011)

6.2 Potenciální socioekonomické dopady obchvatu ve městě Plasy

Starosta města Plasy Zdeněk Hanzlíček vyjádřil přínos plánovaného obchvatu z hlediska zvýšení bezpečnosti občanů a dětí docházejících do škol. Myslí si, že obchvat nebude mít negativní vliv na turistický ruch. Ale obává se poklesu tržeb podnikatelských subjektů ve městě (Kosová 2013).

Ve městě Plasy se nachází jediný obchodní řetězec COOP družstvo Plasy. V obci provozuje celkem tři prodejny. První najdeme v centru města u silnice I/27. Další dvě jsou mimo silnici první třídy, nachází se v okrajových částech zástavby. K obchvatu se vyjádřil místopředseda družstva Jiří Vazač. Po uvedení obchvatu do provozu předpokládají snížení tržeb, avšak toto snížení nebude likvidační. Jelikož pokles příjmů se projeví pouze v prodejně u silnice I/27. Tržby ostatních prodejen nejsou ani v současné době ovlivněny silničním provozem na komunikaci I/27, z důvodu jejich umístění v okrajové části města. Po určité době očekávají vyrovnání zisku v zasažené prodejně. Předpokládají navýšení zisku v letním období na základě zvýšení počtu turistů a účastníků dětských táborů. Žádné strategické plány pro danou prodejnu nezpracovávají. Jako družstvo mají kolem 40 provozoven a musí zpracovávat komplexní plány.

V rámci cestovního ruchu jsou v Plasích hodně navštěvované kulturní památky, zejména klášter a Centrum stavitelského dědictví. K možným dopadům obchvatu se vyjádřil vedoucí Centra stavitelského dědictví Mgr. Pavel Kodera, Ph.D. Osobně schvaluje jeho potřebnost a souhlasí s jeho realizací. Jako výhody uvádí zvýšení bezpečnosti, ochranu kulturních památek, snížení hluku a prašnosti. Důsledkem bude snížení počtu náhodných projíždějících návštěvníků, dopad předpokládá především na služby. Statistiky neuvádějí významný počet návštěvníků centra z náhodně projíždějících, proto se nepředpokládá snížení návštěvnosti vlivem výstavby obchvatu. V této souvislosti se nezpracovávají žádné strategické plány. Naopak věří v pozitivní ovlivnění, z důvodu postupného vytváření žádoucí „klidové zóny“ v areálu bývalého kláštera. Pro rozvoj cestovního ruchu se bude rozšiřovat nabídka aktivit pro návštěvníky.

Osobní názor uvedl správce objektu kláštera Mgr. Pavel Duchoň. Navrhovaná stavba je pro něj z hlediska kvality života, bezpečnosti, památkové péče, urbanismu a ochrany kláštera jednoznačně pozitivní. V současné době popisuje dopravu v obci za neúnosnou, přibývají nehody a při zimní kalamitě jsou blokovány hlavní tahy i pro IZS apod. V obci je neúměrný hluk, zplodiny z aut, stékající oleje a další kapaliny ze silnice do centra. Přecházení ulic se stává ohrožující, zejména v místech největší frekvence pohybu osob. Silnice zásadním způsobem narušuje ráz města, urbanistickou orientaci a omezuje kvalitu bydlení v její blízkosti. Hluk, unikající oleje a vibrace zásadně narušují budovy kláštera. Silnice, která vytvořila nepropustný val před samotným průčelím budovy, je památkově silně nežádoucí, odděluje konvent od jeho původní okrasné zahrady a nezajišťuje od národní kulturní památky evropského významu dostatečný odstup. Po vytvoření obchvatu se ze současné silnice stane komunikace místního charakteru, která může mít jiné poloměry zatáček a je možné ji pak od konventu odvést a prostor alespoň částečně rehabilitovat k původní podobě. Obchvat by měl tyto dopady současné silnice odstranit. Negativní dopad může mít obchvat v možném zmenšení obsazenosti restauračních zařízení a pak v dopravní obslužnosti města. Změna také nastane v ulici Babinská, která se stane hlavní příjezdovou komunikací do města, a město na to musí včas reagovat a přizpůsobit tomu okolí. Pokles návštěvnosti kláštera by mohl nějaký nastat, ale v současné době je podíl „náhodně zastavujících“ minimální. Jedním z důvodů bude dopravní situace, kdy odbočování ke klášteru je dost riskantní. Především kvůli hustotě dopravy a rychlosti projíždějících.

V souvislosti s obchvatem prozatím není nutné měnit strategii pro zvýšení návštěvnosti. Každoročně je snaha zkvalitňovat a rozšiřovat nabídku kláštera tak, aby se zaujal širší okruh návštěvnické veřejnosti. Klášter postupně prochází rekonstrukcí s reálnými, schválenými a finančně připravenými plány na vytvoření nových pokladen s odpovídajícím zázemím a větší úpravou přilehlého prostranství. Budova opatství se v rámci projektu IROP bude měnit na druhou prohlídkovou trasu zaměřenou na Metternichy se zpřístupněním Nové prelatury, Starého opatství i zahrady. Do projektu tzv. „Národního pokladu“ je zahrnuta i sýpka s opravou a úpravou stávající prohlídkové trasy. Dále se upravuje nabídka kulturních akcí včetně prohloubení spolupráce mezi kláštery Plasy, Kladruby, Teplá, Zlatá Koruna a dalšími.

6.3 Vyjádření občanů k obchvatu v Plasích

Všechny potřebné dokumenty a oznámení byly zveřejněny na internetových stránkách města Plasy, na vývěsní tabuli u městského úřadu nebo je možnost k jejich nahlédnutí na stavebním úřadu v Plasích. Mnoho informací lze získat z pravidelně vydávaného zpravodaje města Plasy. Osadní výbory obcí, jichž se daný projekt týká, byly náležitě informovány o jednotlivých krocích v rámci projektu (MěÚ Plasy 2018). Na základě žádosti občanů Nebřezin proběhlo jednání s představiteli města Plasy, ŘSD a projektantů v hostinci v Nebřezinech dne 11. 12. 2017. Na daném jednání se diskutovalo o připomínkách občanů Nebřezin k plánovanému obchvatu.

Obyvatelé obce Nebřeziny nemají zájem o zrušení celého projektu. Někteří z nich ale trvají na posunutí trasy severozápadním směrem na stranu města Plasy oproti současnému návrhu. Dále nejsou spokojeni s umístěním retenční nádrže na místě bývalé skládky komunálního odpadu, požadují jiné možnosti odvodnění a chtějí vegetační úpravy na trase, aby nebyl narušený výhled z obce Nebřeziny (MěÚ Plasy 2018).

Dne 12. 3. 2018 proběhlo jednání se zpracovateli posouzení na ŘSD ohledně připomínek od občanů obce Nebřeziny. Dané připomínky byly doplněny do pracovního materiálu a proběhlo dohodnutí o provedení vizualizace trasy obchvatu do fotografií (Osadní výbor Nebřeziny 2018). Na základě dalšího projednání s veřejností proběhla veřejná schůze 14. 5. 2018 v Plasích. Zde byly zodpovězeny připomínky z jednání v obci Nebřeziny. Veřejného projednání jsem se osobně účastnila.

Na začátku schůze bylo odpověděno na připomínky z jednání 11. 12. 2017 v Nebřezinech, uvedených v předešlém odstavci. Ohledně posunutí trasy bylo konstatováno, že trasa již byla posunuta severněji o 100 m od obce Nebřeziny v roce 2006 na základě podnětů občanů Nebřezin. Přesto projektanti prověřovali ještě další variantu posunutí v rámci koridoru územního plánu. V dané variantě je ovšem problém u mimoúrovňové křižovatky u obce Babina, kde by došlo ke zhoršení viditelnosti ve zpětném zrcátku při napojování z přípojovacího pruhu. Důsledkem by bylo zvětšení rizika střetu s auty projíždějícími ve směru na Žatec. Aby nedošlo k znečištění z důvodu výstavby retenční nádrže na místě bývalé skládky, bude pro stavební povolení zpracován podrobnější geologický průzkum, který navrhne příslušná opatření k zamezení negativního ovlivnění životního prostředí. Pro možnost jiného odvodnění byly projednány další varianty, které se bohužel ukázaly jako neefektivní, z důvodu jejich ekonomické náročnosti či vysokého nároku na zábor půdy. Možnosti vegetačních úprav bude vyhověno. Stanou se i součástí kompenzačních opatření za vykácené stromy. Na základě daného podnětu byly zpracovány ŘSD zákresy staveb do fotografií.

Obyvatelé města Plasy nevznesli žádné připomínky během procesu plánování obchvatu. Na veřejném projednání byl obchvat zhodnocen občanem Plas jako důležitý nejen pro Plasy, ale pro celý region i pro Nebřeziny. Zdůraznil, že stavba přinese zlepšení dopravní a imisní situace pro celou oblast.

Někteří občané obce Nebřeziny se podepsali pod petici k obchvatu Plasy a odevzdali ji starostovi Plas 25. 4. 2018. Petice byla zhodnocena podle petičního zákona a nebyla na ni žádná další reakce (Ježek 2018b). Účastníci petice se již k danému tématu nechtějí vyjadřovat, považují celou záležitost za uzavřenou.

6.4 Diskuze potenciálních socioekonomických dopadů obchvatu pro Plasy

Na základě již zjištěných dopadů obchvatu a strukturálního šetření ve městě Plasy lze předpokládat potenciální dopady pro město. Plánovaný obchvat jistě uleví městu od tranzitní dopravy, zejména od těžkých vozidel. V důsledku snížení intenzity dopravy dojde ke snížení exhalací, hluku a otřesu budov v centru. Přispěje též k úbytku nehod a bude zde menší pravděpodobnost uzavření hlavního tahu v případě dopravní nehody či během zimních kalamit. Ovšem lze naopak předpokládat vznik nového místa dopravních

nehod na obchvatu, kde bude vysoká intenzita dopravy. Ve městě se zvýší bezpečnost pro chodce, cyklisty a turisty. To zajisté ocení i rodiče žáků, kteří zde navštěvují některou z místních škol.

Po otevření obchvatu se neočekává úbytek podnikatelských subjektů. Lze však předpokládat možné snížení tržeb v pohostinských zařízeních a v obchodním řetězci COOP. Předseda družstva si myslí, že tržby se opět vyrovnají a naopak vzroutou během letních prázdnin. Předpokládá se, že po uvedení stavby do provozu se v Plasích vytvoří klidová zóna. Ta by společně s programem daných památek mohla nalákat nové turisty a zvýšit tak atraktivitu města a tržby místních podnikatelů. Nové podmínky po odvedení tranzitní dopravy na obchvat uvítají i představitelé místních památek. Zejména v klášteře, který leží přímo u hlavní silnice a z toho důvodu není možná rekonstrukce omítky.

V některých případech pomohl obchvat k rozvoji průmyslové či skladové zóny ve městě. Zlepšila se dopravní dostupnost pro dané firmy a zvýšila se atraktivita pro nové investory. V Plasích nejsou prozatím žádné lokality vytipované pro dané zóny. S uklidněním situace ve městě mohou vznikat nové lokality pro bydlení a pomoci tak ke zvýšení počtu obyvatel.

Účast veřejnosti na plánování obchvatu města Plasy ukazuje následující časová osa.



Závěr

Každá nová výstavba ve volné krajině zasahuje do životního prostředí a určitým způsobem ho více či méně pozměňuje. Plánovaný obchvat není výjimkou. Důležité je ovšem najít kompromis mezi ochranou přírody a rozvojem území. Tedy snažit se minimalizovat dopady na životní prostředí a maximalizovat socioekonomické přínosy.

Výstavbou nového obchvatu města Plasy zajisté dojde k fragmentaci krajiny. Rozloha nefragmentované oblasti, kterou daný objekt bude procházet, se sníží o cca 5 km². Podle kritérií pro vymezení polygonu UAT zůstane daná oblast nefragmentovaná. Otázkou ovšem zůstává, jak se naruší dané vazby mezi jednotlivými biocentry a zda bude kvalita biocenter narušena přiblížením komunikace s vysokou dopravní intenzitou. Dalším podnětem je rozšíření dvoupruhové komunikace o jeden předjížděcí pruh v plánovaném návrhu obchvatu. Současná komunikace je pouze dvoupruhová. To může způsobit zhoršení prostupnosti silnice pro zvěř a zvýšení nebezpečnosti střetu vozidel se zvěří. Po uvedení obchvatu do provozu je možné předpokládat dodatečné vybudování některých doplňkových opatření (např. pachové ohradníky, oplocení, protihlukové stěny).

V hodnocení krajinného rázu je těžké se vyvarovat určité subjektivitě. Každý občan a návštěvník dané lokality bude novou stavbu, zejména mostní oblouk, posuzovat jinak. Na základě uvedených fotografií lze konstatovat, že most bude nejvíce viditelný při sjezdu do obce Plasy od Plzně. Ze samostatného centra města most vidět nebude, a proto by nemělo dojít k narušení rázu památkové zóny. Při výjezdu z města směrem na Kralovice nebude stavba výrazně viditelná, z důvodu hustého lesního porostu v pozadí.

Dopad na ekonomické činnosti a cestovní ruch lze jen přepokládat. Po uvedení obchvatu do provozu je možné snížení tržeb či naopak zvýšení počtu návštěvníků ve městě. Veřejnost byla příslušnými orgány informována o nových záměrech a průběhu procesu veřejnými vyhláškami a oznámeními. Za účasti veřejnosti proběhla dvě jednání, první se uskutečnilo v obci Nebřeziny a druhé přímo v Plasích. Občané se mohli zúčastnit a dotazovat na veřejném zasedání Zastupitelstva města Plasy. K navrhovanému obchvatu byla poslední námitkou podaná petice, která byla vyřízena dle petičního zákona. Další připomínky vůči ní nebyly doručeny na městský úřad a její účastníci se k tomu nechtějí více vyjadřovat. Plánovaná stavba již získala územní rozhodnutí, dalším krokem bude vyjednání stavebního povolení.

Tab. č. 6: Potenciální dopady plánovaného obchvatu města Plasy

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
snížení tranzitní dopravy ve městě	zábor půdy
zkrácení doby jízdy	fragmentace krajiny
snížení imisí v celém regionu	narušení krajinného rázu
zvýšení bezpečnosti pro chodce (zejména žáky ZŠ a SŠ) a cyklisty	zásah do ÚSES
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
zvýšení počtu turistů v důsledku vytvoření klidové zóny ve městě	zvýšení hluku v okolních obcích
snížení otřesu budov	střet vozidel se zvěří ve vyšší rychlosti
možnost rozvoje bytových zón	snížení tržeb podnikatelských subjektů
využití plánovaného mostu jako vyhlídkové místo	snížení ceny pozemku v okolí komunikace

Zdroj: vlastní zpracování

Na danou bakalářskou práci je možné navázat po uvedení silničního obchvatu města Plasy do provozu a například analyzovat výše uvedené příležitosti a hrozby.

Seznam použité literatury

ANDĚL, Petr, 2011. *Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy: metodická příručka*. Liberec: Evernia. ISBN 978-80-903787-4-2.

ANDĚL, Petr, GORČICOVÁ, Ivana, HLAVÁČ, Václav, MIKO, Ladislav a ANDĚLOVÁ, Helena, 2005. *Hodnocení fragmentace krajiny dopravou*. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR.

ANDĚL, Petr, HLAVÁČ, Václav a LENNER, Roman, 2006. *Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy: technické podmínky : schváleno MD-OPK čj. 413/06-120-RS/2 ze dne 27.7.06 s účinností od 1. srpna 2006, ev.č. TP 180*. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací. ISBN 80-903787-0-6.

ANDERSEN, S. Johann, MAHMASSANI, Hani S., HELAAKOSKI, Reijo, EURITT, Mark A., WALTON, Michael a HARRISON, Robert, 1993. Economic Impact of Highway Bypasses. *Transportation research record*. 144–152.

AOPK ČR, 2019. *Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.ochranaprirody.cz/>

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Univ. Karlova, Nakl. Karolinum. ISBN 978-80-246-1610-0.

CENIA, 2019. *Legend (CENIA/cenia_fragmentace_krajiny)* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: http://ns.cenia.cz/arcgis/rest/services/CENIA/cenia_fragmentace_krajiny/MapServer/legend

CÍLEK, Václav, LOŽEK, Vojen a MUDRA, Pavel. 2011. *Obraz krajiny: pohled ze středních Čech*. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-205-2.

ČÁSOVÁ, Jana, 2018. *Územní rozhodnutí* [online]. Plasy: Městský úřad Plasy. [cit. 27. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.plasy.cz/urad-361/uredni-deska/silnice-i-27-obchvat-plasy-1516.html>

ČERNÁ, Klára, 2017. *Silniční obchvaty - příležitosti či hrozby?* [online] Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita v Brně. Přírodovědecká fakulta. [cit. 5. 4. 2019]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/rp6tc/>

ČTK, 2011. *Třemošná má obchvat dál, soud zrušil předběžné opatření* | Aktuálně.cz. *Aktuálně.cz - Víte, co se právě děje* [online] [cit. 9. 4. 2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/plzensky/tremosna-ma-obchvat-dal-soud-zrusil-predbezne-opatreni/r~i:article:707211/>

DOSTÁL, Ivo, HAVLÍČEK, Marek, PELIKÁN, Leoš, KABOURKOVÁ, Eliška, ANDĚL, Petr a STRNADOVÁ, Zuzana. 2015. *Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě*. A. ISBN 978-80-88074-09-0.

DUFEK, Jiří, JEDLIČKA, Jiří a ADAMEC, Vladimír, 2003. Fragmentace lokalit dopravní infrastrukturou - ekologické efekty a možná řešení v projektu COST 341. *Centrum dopravního výzkumu Ministerstva dopravy* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/fragmentace-lokalit-dopravni-infrastrukturou-ekologicke-efekty-a-mozna-reseni-v-projektu-cost-341/>

E15, 2019. Obchvat Třemošné u Plzně je hotový, místní na něj čekali 30 let. *E15.cz* [online] [cit. 9. 4. 2019]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/obchvat-tremosne-u-plzne-je-hotovy-mistni-na-nej-cekali-30-let-977538>

EIA SERVIS S.R.O., 2013. *Silnice I/27 v úseku Třemošná - hranice kraje* [online]. České Budějovice: EIA SERVIS s.r.o. [cit. 23. 3. 2019] Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PLK1684

ELIÁŠ, František, 2019. Rozvoj obcí zdola. *Brána pro venkov* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.branaprovenkov.cz/rozvoj-obci-zdola>

E-ROZVOJ.CZ a ASOCIACE REGIONALISTŮ Z.S., 2018. Podpora zapojení občanů do života obce. *Portál na podporu rozvoje obcí ČR* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.rozvojobci.cz/news/podpora-zapojeni-obcanu-do-zivota-obce/>

CHABROVÁ, Kateřina a VÁGNEROVÁ, Milena, 2016. EIA a veřejnost. *Ekologické centrum Most pro Krušnohoří* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.ecmost.cz/clanky.php?page=eia>

JEŽEK, Jiří, SLACH, Ondřej a ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. 2015. *Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. ISBN 978-80-7552-263-4.

JEŽEK, Petr, 2018a. Plánované obchvaty na silnici z Mostu do Plzně uleví obcím i řidičům. *iDNES.cz* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/obchvat-plasy-kaznejov-silnice-komunikace-vystavba-ridic-silnicari.A181215_445779_plzen-zpravy_vb

JEŽEK, Petr, 2018b. Součástí obchvatu Plas bude vysoký obloukový most. Překlene celé údolí. *iDNES.cz* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plasy-obchvat-silnice-most-udoli-projekt-reka-strela.A180906_425537_plzen-zpravy_vb

KEKEN, Zdeněk, JEŽEK, Miloš a KUŠTA, Tomáš, 2011. Vliv silnic a silniční dopravy na životní prostředí a definování plochy přímého impaktu. *Acta Pruhoniciana*. **2011**(99), 183–188. ISSN 0374-5651.

KOPP, Jan. 2005. *Nauka o krajině a životním prostředí: cvičení*. Plzeň: Západočeská univerzita. ISBN 978-80-7043-311-9.

KORELUS, Pavel, 2011. U Třemošné nastanou větší komplikace, než se čekalo. *Plzeňský deník* [online]. [cit. 9. 4. 2019]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/u-tremosne-nastanou-vetsi-komplikace-nez-se-cekalo.html

KOSOVÁ, Jana, 2013. O obchvatech pro obce od Plzně až po Most rozhodne nová analýza. *iROZHLAS - spolehlivé zprávy* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/regiony/o-obchvatech-pro-obce-od-plzne-az-po-most-rozhodne-nova-analyza_201301151800_tstastka

KRKONOŠE – SVAZEK MĚST A OBCÍ, 2012. Dopravní dostupnost a obslužnost. *Regionální rozvoj Krkonoše* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <http://rozvoj.krkonose.eu/cz/prilezitosti-v-uzemi/dopravni-dostupnost-a-obslužnost/>

LÖW, Jiří a MÍCHAL, Igor. 2003. *Krajinný ráz*. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce. ISBN 978-80-86386-27-0.

MAIER, Karel, 2006. Vymezení pojmu udržitelný rozvoj. *Principy a pravidla územního plánování*. [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/principy/konference/>

MAIER, Karel a kol. 2012. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada Publishing, a.s. ISBN 978-80-247-4198-7.

MARKOVÁ, Kateřina. 2014. *Uvedení do studia životního prostředí*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Fakulta životního prostředí. ISBN 978-80-7414-816-3.

MATĚJČEK, Tomáš. 2007. *Malý geografický a ekologický slovník: příručka pro školy i veřejnost*. Praha: Nakladatelství České geografické společnosti. ISBN 978-80-86034-68-3.

MD ČR, 2013. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. 2013. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. [cit. 23. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

MěÚ KRALOVICE, 2019. Prezentace DSO Silnice I/27: Kralovice. *Oficiální web města Kralovice* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.kralovice.cz/prezentace-dso-silnice-i-27/ms-65051/p1=65051>

MěÚ PLASY, 2018. *Plaský zpravodaj č.2/2018* [online]. Plasy: Městský úřad Plasy. [cit. 27. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.plasy.cz/mesto/zpravodaj-1/archiv-zpravodaju/>

MěÚ PLASY, 2019. Město Plasy. *Oficiální stránky města Plasy* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.plasy.cz/>

MEZŘICKÝ, Václav. 2005. *Environmentální politika a udržitelný rozvoj*. Praha: Portál. ISBN 80-7367-003-8.

MICKA, 2019. *MICKA - Úplná metadata Fragmentace krajiny dopravou* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <http://micka.cenia.cz/metadata/records/4e68a729-001c-4982-a605-458ec0a80138?detail=full>

MIKO, Ladislav a HOŠEK, Michael, 2009. *Příroda a krajina České republiky: zpráva o stavu 2009* [online]. Vyd. 1. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR. [cit. 24. 3. 2019]. ISBN 978-80-87051-70-2. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_091130_zpravaostavu/\\$FILE/zprava%20o%20stavu2009.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_091130_zpravaostavu/$FILE/zprava%20o%20stavu2009.pdf).

MOLDAN, Bedřich, 2001. *Ekologická dimenze udržitelného rozvoje*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-0246-2.

MUNI, 2000. *Občan a územní plánování* [online]. Brno: Masarykova univerzita. [cit. 25. 3. 2019] Dostupné z: <https://is.muni.cz/el/1456/jaro2006/PVETIN/um/UP-obcan.doc?lang=en>

MŽP ČR, 2019. *Ministerstvo životního prostředí ČR* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/>

NEUBERGOVÁ, Kristýna. 2005. *Ekologické aspekty dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT. ISBN 978-80-01-03131-5.

OSADNÍ VÝBOR NEBŘEZINY, 2018. *Zápis ze schůze Osadního výboru Nebřeziny ze dne 18.3.2018* [online]. Nebřeziny: Osadní výbor. [cit. 27. 3. 2019]. Dostupné z: http://www.plasy.cz/e_download.php?file=data/editor/380cs_13.pdf&original=N_Zapis_18.03.18%20-%2030.pdf

ROGERS, L. Cynthia a MARSHMENT, Richard, 2004. Measuring highway bypass impacts on small town business districts. *The Applied Regional Science Conference* [online]. **12**(3), 250–265. [cit. 25. 3. 2019] doi.org/10.1111/j.1467-940X.2000.00080.x

ŘSD ČR, 2019. Silnice I/27 Plasy - obchvat. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online] [cit. 24. 3. 2019]. Dostupné z: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/220/infoletak_s27-plasy-obchvat.pdf

ŘSD ČR, 2016. Prezentace výsledků sčítání dopravy 2016. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online] [cit. 25. 3. 2019]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

SAKTOROVÁ, Dagmar a POLÁCHOVÁ, Martina, 2015. *Územní plán: základní dokument rozvoje obce*. Ostrava: Moravskoslezský kraj. ISBN 978-80-87503-87-4.

SALAŠOVÁ, Alena, 2014. *Nauka o krajině I*. Brno: Mendelova univerzita v Brně. ISBN 978-80-7509-185-7.

SCHILLER, Preston L. a KENWORTHY, Jeffrey R., 2018. *An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation*. Second Edition. London: Routledge, Taylor & Francis Group. ISBN 978-1-138-18546-3.

SRINIVASAN, Sivaramakrishnan a KOCKELMAN, Kara Maria, 2002. The Impacts of Bypasses on Small- and Medium-Sized Communities: An Econometric Analysis. *Journal of Transportation and statistics*. 5(1), 57–69. ISSN 1094-8848.

SVOBODOVÁ, Kamila, 2011. *Krajinný ráz* [online]. Praha: Fakulta architektury ČVUT v Praze. [cit. 27. 3. 2019]. Dostupné z: cvut.mapovyportal.cz/krajina_krajinnny_raz.pdf

TOUŠEK, Václav, KUNC, Josef a VYSTOUPIL, Jiří. 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-114-4.

VODNÝ, Roman a ROZMANOVÁ, Naděžda, 2016. *Principy a pravidla územního plánování* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje. [cit. 27. 3. 2019]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>

VOREL, Ivan, BUKÁČEK, Roman, MATĚJKA, Petr, CULEK, Martin a SKLENIČKA, Petr. 2004. *Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*. Praha: Nakladatelství Naděžda Skleničková. ISBN 80-903206-3-5.

VOREL, Ivan a KUPKA, Jiří. 2011. *Krajinný ráz, identifikace a hodnocení*. Praha: České vysoké učení technické v Praze. ISBN 978-80-01-04766-8.

ZÁKON Č. 114/1992 SB., 2019. *Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny* [online]. [cit. 27. 3. 2019] Dostupné z: <https://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=58170589E7DC0591C125654B004E91C1&action=openDocument>

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Schéma ekologických dopadů fragmentace.....	19
Obr. č. 2: Hierarchie nástrojů územního plánování	23
Obr. č. 3: Kritéria vymezení nefragmentované oblasti silniční dopravou	29
Obr. č. 4: Schéma pro modelové veličiny UAT	29
Obr. č. 5: Polygon UAT dle celkové kvality s vyznačeným obchvatem.....	33
Obr. č. 6: Nefragmentované oblasti (UAT) podle celkové kvality polygonu.....	34
Obr. č. 7: Schématická mapa zásahu komunikace I/27 do ÚSES.....	38
Obr. č. 8: Lokality pořízených fotografií	41
Obr. č. 9: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 1	42
Obr. č. 10: Fotografie z pohledu číslo 2	43
Obr. č. 11: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 2	43
Obr. č. 12: Fotografie z pohledu číslo 3	46
Obr. č. 13: Vizualizace mostního oblouku z pohledu číslo 3	46

Seznam tabulek

Tab. č. 1: Kategorizace biotopů a index kvality	30
Tab. č. 2: Kategorizace silnic a index rizika.....	30
Tab. č. 3: Celková kvalita polygonů	31
Tab. č. 4: Charakteristika nefragmentovaných oblastí (UAT).....	35
Tab. č. 5: Celková kvalita polygonu číslo 47	35
Tab. č. 6: Potenciální dopady plánovaného obchvatu města Plasy	57

Abstrakt

KOČOVÁ, Štěpánka. *Vliv obchvatu města Plasy na udržitelný rozvoj*. Plzeň, 2019. 65 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: doprava, krajinný ráz, fragmentace krajiny, územní plánování

Předložená bakalářská práce se zabývá vlivem plánovaného obchvatu města Plasy na fragmentaci krajiny, krajinný ráz a socioekonomické činnosti. Zhodnocení fragmentace krajiny proběhlo na základě výpočtu změny rozlohy nefragmentované oblasti, zobrazení zásahu silnice I/27 do územního systému ekologické stability (ÚSES) a posouzení přítomnosti migračních objektů podle dokumentace EIA. V krajinném rázu byl hodnocen zásah mostního oblouku do krajinné scenérie na základě vizualizace ve fotografiích. Pro určení potenciálních socioekonomických dopadů byl použit rozbor již fungujících obchvatů ve vybraných městech a strukturované šetření, které v některých případech probíhalo formou rozhovorů ve městech Plasy a Třemošná. Po výstavbě obchvatu zůstane daná oblast podle kritérií stále nefragmentovaná, i když dojde k snížení rozlohy UAT o 5 km². Zásah původní a nové komunikace I/27 do ÚSES lze předpokládat shodný. Krajinný ráz bude mostním obloukem nejvíce narušen při sjezdu do obce Plasy od Plzně. Nepředpokládá se úbytek podnikatelských subjektů, naopak lze očekávat zvýšení návštěvnosti města. Občané se k plánovanému obchvatu vyjadřovali na veřejných jednáních a formou petice. V současné době nejsou známy žádné další připomínky.

Abstract

KOČOVÁ, Štěpánka. *The potential consequences of building a bypass for Plasy on sustainable development*. Plzeň, 2019. 65 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: transport, landscape character, landscape fragmentation, land-use planning

Presented Bachelor thesis focuses on the impact of the planned bypass of the town of Plasy on landscape fragmentation, landscape character and socio-economic activities. Assessment of the landscape fragmentation was based on calculation of the change in the area of unfragmented landscape, display of the course of road I/27 in the Territorial system of ecological stability (TSES), and assessment of the distribution of wildlife passages according to the EIA documentation. The bridge vault and its impact on the landscape character was evaluated by using its visualisation in photographs. In order to identify the potential socio-economic impacts, the author used an analysis of already existing bypasses in selected cities and a structured survey, which had taken, in some cases, the form of interviews in Plasy and Třemošná. As far as the generally accepted criteria are concerned, the area shall still remain unfragmented after the bypass completion, even though the UAT extent decreases by 5 sq. km. The impact of the existing and planned road I/27 to the TSES can be assumed to be the same. The bridge vault will disturb the landscape character mainly at the exit to the town of Plasy from the direction of Pilsen. Reduction of the number of business entities cannot be expected; quite contrary, the number of tourists visiting the town may be expected to increase. Citizens expressed their opinion regarding the planned bypass at public hearings and petitions. No further comments are currently known.