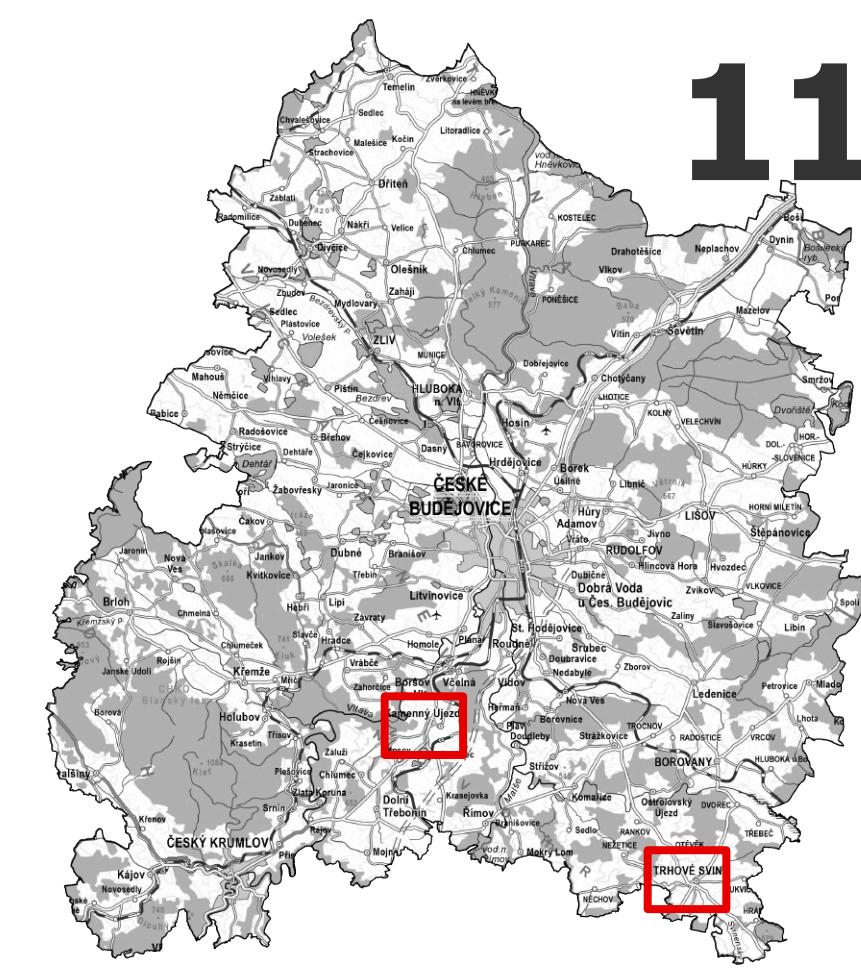


## PŘÍRODNÍ A REKREAČNÍ POTENCIÁL ÚZEMÍ DEFRAGMENTACE KRAJINY

ZCELENÍ JIZEV A REGENERACE PŘIROZENÝCH SPOJNIC



Fragmentace krajiny a snižování její propustnosti představuje čím dál závažnější problém pro základní funkčnost krajiny, řadu živočišných druhů, ale i pro člověka samotného. Narušeny jsou přirozené vazby, které jsou jinak nenahraditelným prostředkem, jak se vyrovnat s přírodním nebo antropogenním narušením prostředí. Propojení umožňují celkovou životaschopnost a možnost rozvoje dané lokality po všech stránkách. Toto se týká složitých biologických dějů stejně jako zcela jednoduchých funkčních procesů jako je například možnost propustnosti krajiny bez nepřekročitelných překážek pro pěší a živočichy. Zásadním aspektem, který k nežádoucí fragmentaci území přispívá, je vznik velkých infrastrukturálních a z nich především liniových dopravních staveb. Při jejich plánování a realizaci nejsou povětšinou dostatečně zohledněna opatření, která k omezení jejich negativního vlivu v tomto směru mohou přispět. Neoddiskutovatelný ekonomický a funkční přínos dopravních staveb v regionálním a nadregionálním měřítku naopak může přinášet útlum a degradaci v měřítku místním.

S postupným zahušňováním a kompletováním infrastrukturálních sítí bez komplexních opatření i proti výše uvedenému negativnímu vlivu na lokální úroveň, může postupně narušování území mít negativní vliv na biologické a socioekonomické aspekty regionu a tím na život v celém daném území jako takový. Územní studie upozorňuje na charakteristické nedostatky u nově navrhovaných nebo vznikajících dopravních staveb a navrhuje opatření realizovatelná v krátkodobém nebo i dlouhodobém výhledu, které mohou zmírnit narůstající tempo defragmentace. V navrhovaném duchu a s ohledem na komplexní souvislosti a vazby v území by mělo být postupováno ve všech podobných případech i v budoucnosti. Zvýšená investiční náročnost podobného přístupu se v dlouhodobém horizontu zúročí stabilnějším životaschopným prostředím a výrazně příznivějšími socioekonomickými ukazateli.

### Současný zářez dálnice D3 na západní hraně nivy Malše u Rožnovského lesa



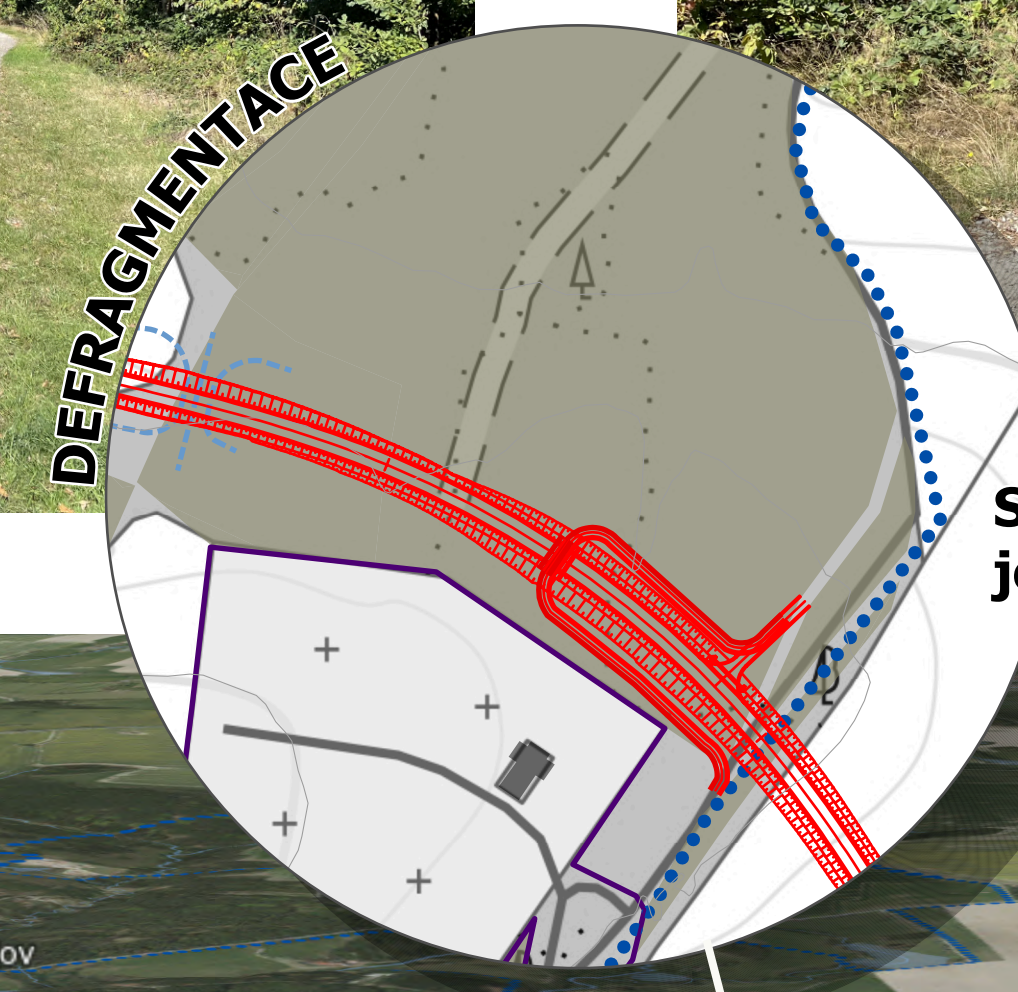
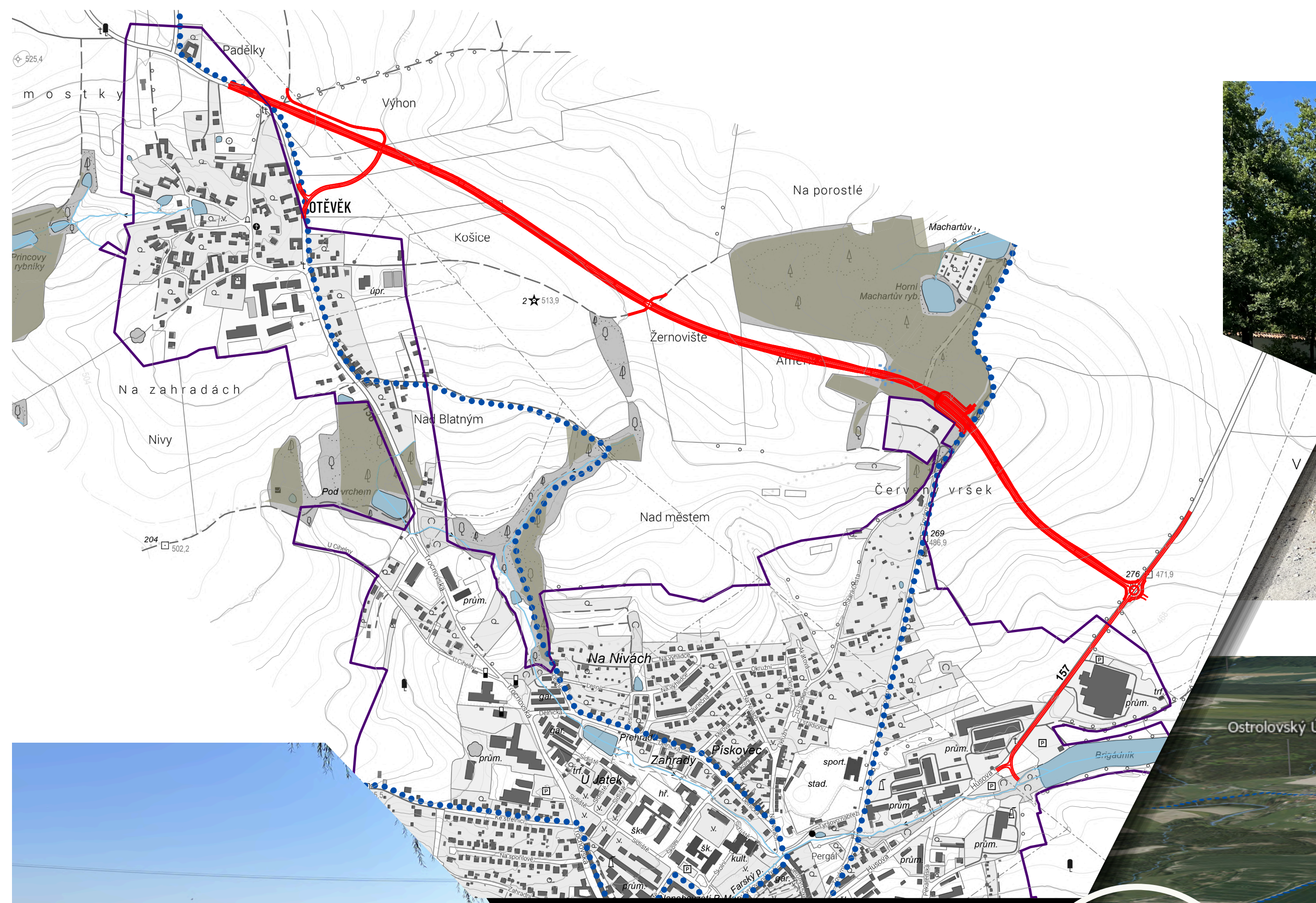
Úsek aktuálně dokončované dálnice D3 v úseku mezi Hořejovicemi a osadou Plavnice u Kamenného Újezdu překonává nivu řeky Malše, která je velmi cenným územím z kulturně-estetického a kompozičního hlediska. Těleso dálnice se po překonání údolní terasy nivy zářezává do strmého původně zalesněného svahu směrem k náhorní plošině u Kamenného Újezdu. Svah, který tvoří významnou západní ohraničující pohledovou kulisou před vstupem řeky Malše a její nivy z oblasti hlubokých zářezů a okolní zvláště krajiny na plošinu Česobudějovické pánve těsně před soutokem s Vltavou. Nyní je nově zcela narušený mohutnou stěnou zářezu a opěrnými konstrukcemi pro dálniční těleso. Současné došlo k oddělení souvislé plochy Rožnovského lesa od související krajiny v údolí nivy včetně téměř kompletního přerušení přírodních i místních prostorových a komunikačních vazeb s dlouhou tradicí. Jako ideový cíl sanace tohoto závažného problému je navrženo v dlouhodobém výhledu terénní překrytí zářezu do tunelového úseku. Vegetační pokryv navazující na v současnosti amputovaný lesní masiv opětně zrevitalizuje přerušené vazby. Souvisejícím benefitem bude zásadní redukce akustické zátěže, které po zprovoznění dálnice pod současně vybudovanou opěrnou stěnou současného zářezu nezbytně vznikne. Hluk z provozu bude zatěžovat údolí nivy v dlouhém úseku i daleko mimo dotčené místo, protože mohutná zpevněná plocha zářezu velkého rozsahu bude působit jako akusticky odrazná deska nad tělesem komunikace a zvuk se bude šířit dále jako ozvučným kanálem ve směru údolí i do protějších svahů. V případě krajinářské úpravy tohoto neurgického bodu výše popsaným způsobem dojde k výraznému snížení i tohoto negativního jevu.

### Okraj říční nivy Malše jako před stavbou dálnice - návrh zakrytí trasy dálnice pod terén



### Severní obchvat Trhových Svinů

Trasa plánovaného severního obchvatu Trhových Svinů přetíná masiv lesního porostu v lokalitě Červený vrch a několik místních komunikací drobných cest a stezek a mezi. Probíhá také v těsné blízkosti pietních míst osídlení jako je Nový hřbitov u Trhových Svinů a smírčí kříž s božími mukami u obce Otěvěk. Zatímco lesní porost a pietní místa lze přirovnat k orgánům přírodního a antropogenního prostředí a funkci drobných cest a stezek lze přirovnat k úloze vyživujících vícečetných oběhových systémů v organismu. Při zásahu do této struktury je důležité věnovat náležitou pozornost detailnímu řešení v místech, kde se nová struktura těmto důležitým prvkům přibližuje nebo je kříží. Ve stávajícím návrhu komunikace převažuje spíše technické dopravní hledisko a jednotlivá kritická místa vytvářejí v návrhu více funkčních a kompozičních obstrukcí než komplexně vyřešených míst příznivých pro ostatní funkční složky území. Územní studie upozorňuje na tento jev a navrhuje daná místa dořešit s ohledem na pěší a místní provoz, místní kompoziční a přírodní vazby. Součástí doplněného návrhu trasy by tak měla být nově vyřešená místa křížení všech místních stezek a komunikací bez prodlužování nebo jiného znevýhodňování pěších tras, která budou vhodně zakomponována do krajiny včetně návrhu doprovodné zeleně v celé trase a míst s funkcí ekoduktů nebo průchodů pro zvěř.



Současný návrh křížení komunikací je vhodné korigovat



Současný návrh křížení komunikací je vhodné korigovat