



Operační program  
Doprava



Evropská unie


Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Zpracování připomínek 02/2018

				číslo soupravy
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

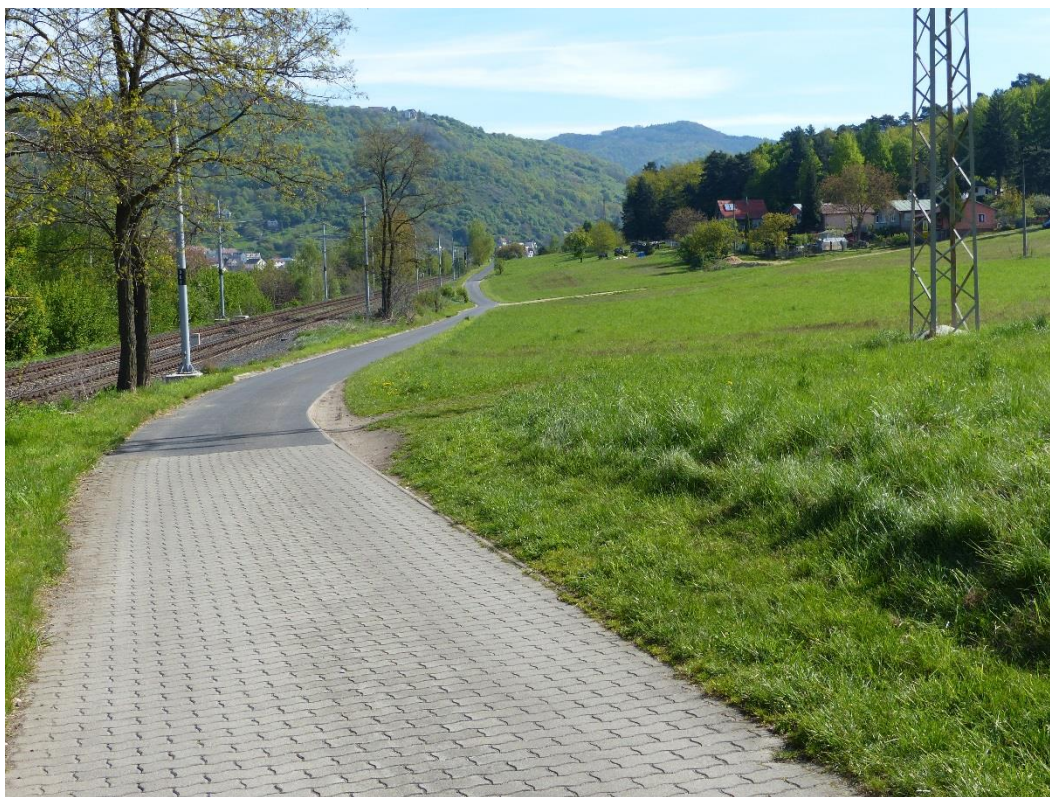
Odpov. projektant stavby  Ing. David Růža		<b>STRABAG Rail a.s.</b> Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com
Stavba  <b>Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo)</b>		Investor:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>
		Stupeň <b>PD</b>
		Datum <b>02/2018</b>

<b>Ekopontis, s.r.o.</b> Cejl 511/43 602 00 Brno tel.: 777 076 777 e-mail: ekopontis@ekopontis.cz				
Vedoucí projektu  Mgr. et Ing. Petr Švehlík	Kontroloval  Ing. Pavel Obrdlík	Vypracoval  Mgr. et Ing. Petr Švehlík		
<b>B. SOUHRNNÁ ČÁST</b>  <b>Vliv stavby na životní prostředí</b>  POSOUZENÍ VLIVU NA KRAJINNÝ RÁZ		Místo stavby <b>Litoměřice d.n. - Ústí n.L. Střekov</b>		
		Stupeň	<b>PD</b>	
		Datum	<b>02/2018</b>	
		Formát	-	
		Měřítko	-	
		Část	<b>B.3</b>	Příloha <b>4</b>

# Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo)

---

Posouzení vlivu na krajinný ráz



**Zpracovatel:**

Sídlo:

IČ:

DIČ:

Zastoupený:

**Ekopontis, s.r.o.**

Cejl 511/43, 602 00 Brno

038 66 866

CZ 038 66 866

Ing. Pavel Obrdlík, jednatel



Vedoucí projektu:

Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Zpracovatel:

Mgr. et Ing. Petr Švehlík

Spolupracující osoby v projektu:

Ing. Alona Vasylychenko, Ing. Renata Eremiášová

únor 2018

## OBSAH

1	Úvod .....	4
1.1	Cíl posouzení.....	4
1.2	Legislativní rámec .....	4
1.3	Odborný a metodický rámec .....	5
1.3.1	Znaky krajinného rázu .....	5
1.3.2	Metodika .....	7
2	Vymezení hodnoceného území .....	9
2.1	Popis navrhovaného záměru, standardní otázky vlivu záměru v dané lokalitě .....	9
2.2	Vymezení oblastí KR (ObKR) .....	25
2.3	Vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP) .....	32
3	Hodnocení a Posouzení míry vlivu záměru.....	35
3.1	PDoKP dílčí I. NPC km 408,465 - 408,911 .....	35
3.2	PDoKP dílčí II. PHS km 411,183 - 411,308; PDoKP dílčí III. PHS km 411,405 - 411,666 a km 411,550 - 411,691.....	37
3.3	PDoKP dílčí IV. PHS km 414,067 - 414,510; PDoKP dílčí IX. KÁCENÍ A ZPEVNĚNÍ SVAHU km 413,650 - 414,500.....	39
3.4	PDoKP dílčí V. PHS km 418,262 - 418,595 .....	41
3.5	PDoKP dílčí VI. PHS km 426,240 - 426,424 .....	43
3.6	PDoKP dílčí VII. PHS km 429,509 - 429,721 .....	45
3.7	PDoKP dílčí VIII. SANACE SKAL km 420,400 - 420,700.....	47
4	Závěr .....	51
	Seznam obrázků .....	52
5	Použité zdroje.....	54

## 1 ÚVOD

Obsahem předložené studie je posouzení navrhovaného záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ (dále také „záměr“) z hlediska zásahu do krajinného rázu (dále také „KR“) ve smyslu §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále také „zákon“).

### 1.1 Cíl posouzení

Cílem studie je posoudit, jakou měrou se záměr bude dotýkat znaků a hodnot KR (přírodní, kulturní a historické charakteristiky) a zákonných kritérií uvedených v §12 zákona (přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině).

Studie slouží jako podklad pro zpracování oznámení záměru ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění; v dalších fázích rovněž jako podklad dokumentace pro územní řízení a pro účely vydání závazného stanoviska k zásahu do KR dle §12 zákona.

### 1.2 Legislativní rámec

Ochrana KR je zakotvena v §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění:

#### § 12

##### ***Ochrana krajinného rázu a přírodní park***

*(1) Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.*

*(2) K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podrobnosti ochrany krajinného rázu může stanovit Ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.*

*(3) K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.*

*(4) Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody).*

Každá krajina má svůj ráz ve smyslu §12 zákona. Každou krajinu je možno popsat pomocí přírodních, kulturních a historických charakteristik. KR je však v různých oblastech a lokalitách (místech KR) různě výrazný, různě čitelný. V určitých situacích jsou znaky jednotlivých charakteristik KR dobře zřetelné a spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény – vizuálně vnímaného obrazu krajiny. V jiných typech krajiny jsou znaky KR nezřetelné, ty výraznější nejsou příliš četné a celkově vzniká krajina, která zdánlivě není ničím specifická ani zajímavá.

Ochrana KR bere v úvahu skutečnost, zdali jsou v krajině přítomny cenné znaky KR nebo ne. Pokud záměr zasahuje do méně významných a nepříliš cenných znaků a hodnot, může být brán jako únosný. Někdy nemůže zasahovat do cennějších znaků a hodnot, protože takové nejsou vůbec v krajině přítomny.

Z toho vyplývá, že v krajině s výraznými a jedinečnými znaky a hodnotami KR bude umístování staveb a záměrů využití území narážet na požadavky ochrany KR dle §12 zákona mnohem více než v krajině, kde takové znaky a hodnoty nejsou. Stavba nebo záměr se bude muset v cenné krajině více přizpůsobovat zachování znaků a hodnot KR nebo ji v daném rozsahu, objemu a architektonickém řešení nebude možné realizovat vůbec. V ostatních typech krajiny budou omezení z hlediska ochrany KR slabší nebo vzhledem k absenci zákonných znaků a hodnot nebudou stanovena žádná omezení.

**Není vyloučeno, že záměr, situovaný převážně na území CHKO České středohoří v některých úsecích vedený v dosud nezastavěné krajině (s výjimkou objektů dráhy), může změnit nebo snížit KR, jakkoliv je nutno konstatovat, že je záměr navržen v prostoru stávajícího vedení železniční tratě, neboť se jedná o „pouhou“ optimalizaci traťového úseku. Přesto je žádoucí vyhodnotit předpokládaný vliv záměru na KR ve smyslu §12 zákona, zejména v úsecích, kde optimalizace traťového úseku bude znamenat relativně významnější změny v území, přičemž se bude jednat zejména o zjištění, zdali a do jaké míry bude zasahovat do tzv. „zákonných kritérií ochrany krajinného rázu“, tj. přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků (VKP), zvláště chráněných území (ZCHÚ), kulturních dominant, harmonického měřítko a harmonických vztahů v krajině.**

## 1.3 Odborný a metodický rámec

### 1.3.1 Znaky krajinného rázu

Charakter krajiny je fenoménem, který se vyznačuje dvěma důležitými vlastnostmi. Je to **proměnlivost a neopakovatelnost**. Neobyčejná rozmanitost přírodních a kulturních podmínek vytváří různorodé obrazy krajiny, přičemž pojmem „obraz“ vyjadřujeme vnější projev vnitřní struktury. Příkladem může být krajina členitých pahorkatin, rybníčních pánví, údolí velkých řek nebo krajina s převažujícím pokryvem lesů, s intenzivním zemědělstvím v nížinách nebo s rozsáhlými plochami sadů, krajina území více či méně urbanizovaných (dokonce urbánních či suburbánních) či industrializovaných (event. postindustriálních). Důvody proměnlivosti charakteru krajiny tkví v přítomnosti a nepřítomnosti určitých znaků, v jejich vizuálním projevu, výraznosti a jedinečnosti, v jejich kombinaci a prostorových vztazích.



Jsou to tedy tzv. **znaky krajinného rázu**, které odlišují od sebe různé oblasti a místa v krajině a které zároveň mohou být různým segmentům krajiny společné. Tyto znaky jsou převážně vizuálně vnímatelné v krajinné scéně. Jsou to rysy georeliéfu, přítomnost určitých specifických vodních prvků, které určují charakter dílčích scénérií a projevují se i v celkových panoramatech krajiny. Je to také charakter porostů odpovídající přírodním podmínkám toho či onoho místa nebo oblasti. Stejný význam jako přírodní prvky mají pro vizuální scénu též prvky kulturní (civilizační). Jedná se o způsoby hospodářského využívání krajiny, o formy osídlení (včetně polohy sídel v krajině), o strukturu sídel a architektonický výraz jednotlivých staveb (forma, hmota, půdorys, materiály, barvy, architektonické detaily). Kulturní prvky a jejich vazby spoluvytvářejí krajinnou scénu a podobně jako přírodní prvky dotvářejí prostorovou skladbu, výraznost a nezaměnitelnost scénérií. Navíc velmi výrazně spoluvytvářejí harmonii či disharmonii měřítka krajiny a také se výrazně projevují v harmonii či disharmonii vztahů v krajině.

Těmito vlastnostmi jsou spoluurčovány také další důležité vizuální aspekty krajinné scény – prostorové členění krajiny, morfologie jednotlivých prostorů a uspořádání (konfigurace) jednotlivých prvků. Tak vznikají důležité znaky KR, jakými je **uzavřenost či otevřenost scény, způsob vymezení prostoru, návaznost jednotlivých prostorů, uspořádání a tvar horizontů, uspořádání dominant a podobně**.

Některé znaky KR náleží jak mezi znaky přírodní charakteristiky, tak i mezi znaky kulturní a historické charakteristiky. Za znaky přírodní charakteristiky musíme brát přítomnost a vizuální projev (někdy se však přítomnost určitého přírodního prvku nemusí vizuálně projevit) přírodních prvků. Může se přitom jednat nikoliv o přirozeně vzniklé a vyvíjející se ekosystémy, nýbrž o uměle vzniklé a udržované prvky. V tomto smyslu je znakem přírodní charakteristiky alej cenných dubů, starobylá lovecká obora nebo skladba orné půdy a ovocných sadů. Tyto prvky budou současně znaky kulturní a historické charakteristiky – alej jako součást komponovaného areálu, obora a skladba zemědělské půdy a sadů jako významný doklad struktury feudálního hospodářského celku.

V krajinných scénách různých segmentů krajiny často nalézáme společné znaky. Hovoříme o krajinách podobného charakteru a máme na mysli především vizuální projev různých prvků, jevů a rysů krajiny – **vizuální scénu**. V přítomnosti společných základních znaků přírodní, kulturní nebo historické charakteristiky tkví podstata určitých typů KR. Rozmanitost krajiny je však neobyčejná. K tomu přispívá neopakovatelnost situací, diverzita, výraznost a jedinečnost jednotlivých znaků KR, prostorové uspořádání – **konfigurace hmotných prvků krajinné scény a proměnlivost měřítka**.

Ráz krajiny je výrazně ovlivněn charakterem přírodních složek a jejich vizuálním projevem v krajinné scéně. Přírodní hodnota KR je tvořena hodnotou přírodovědnou a hodnotou vizuální (správněji senzuální). Zatímco přírodovědná hodnota je dána součtem měř vzácnosti (ojedinělosti), dochovanosti a ohroženosti daného přírodního či kulturně-přírodního prvku, složky nebo celého ekosystému, vizuální či senzuální hodnota prvku nebo složky spočívá v podílu na utváření celkového působení krajiny na smysly člověka a velikosti ovlivněného území. Přírodovědná hodnota se nemusí výrazněji projevit v krajinné scéně a ovlivní KR pouze omezeně. Přesto je ve smyslu §12 zákona míra zásahu do přírodních (tedy i přírodovědných) hodnot jedním z kritérií ochrany KR. Je to proto, že KR je sice především kategorií vizuální, ale význam místa a cennost jednotlivých znaků se na výraznosti a zvláštnosti KR podílí.

Často se při hodnocení KR objevuje otázka, zdali lze hodnoty, které jsou chráněny podle jiných částí zákona č. 114/1992 Sb., než je §12, považovat za přírodní hodnoty ve smyslu tohoto paragrafu.

Přírodní hodnoty krajiny, spočívající např. v přítomnosti cenných biotopů a přirozených ekosystémů, mohou být do určité míry viditelné a spoluvytvářejí krajinnou scénu a dílčí scenérie. Tyto přírodní hodnoty jsou již velmi často chráněny existující legislativou jako významné krajinné prvky, součásti ÚSES, zvláště chráněná území, památné stromy a plochy soustavy Natura 2000. Přítomnost lokalit chráněných podle zákona č. 114/1992 Sb. lze při identifikaci znaků KR považovat za indikátory přítomnosti přírodních hodnot. Samotnou skutečnost, že se např. jedná o maloplošné ZCHÚ nelze tedy považovat za hodnotu KR. Tou je cennost vlastní lokality a její vizuální projev, tvořící spolu znak přírodní charakteristiky. Zásah navrhované stavby do ZCHÚ je však tzv. kritériem ochrany KR dle §12 zákona.

Krajina v sobě skrývá stopy kulturního a historického vývoje. Jsou to stopy hovořící o kulturním vývoji, o vývoji filosofie a umění, o hospodářském vývoji, o technických schopnostech a vyspělosti, o citovém vztahu ke krajině a k její kráse. Tyto stopy dokládají odlišnosti a specifické rysy vývoje krajiny v závislosti na přírodních podmínkách krajiny, na kulturních tradicích i na významných impulsech vývoje krajiny, jakými byly politické události nebo vliv významných osobností. Všechny tyto skutečnosti jsou významné pro ráz krajiny, neboť rázovitost a charakter krajiny, vyjádřené především působivostí vizuální scény, se skrývá též ve vlastnostech nehmotných, v kulturních a historických hodnotách a v symbolických významech.

Mnohé ze znaků kulturní a historické charakteristiky KR jsou takovými hodnotami, které jsou chráněny památkovou péčí. Skutečnost, že některý prvek krajiny je kulturní památkou, že určitý segment krajiny je krajinnou památkovou zónou nebo že sídlo je památkovou rezervací nebo zónou, představuje z hlediska KR indikátor přítomnosti kulturních a historických hodnot (tkvících v cennosti a významu nebo ve vizuálním projevu), které mohou významně spoluvytvářet rázovitost krajiny. Nelze proto a priori považovat pozornost věnovanou určitým významným stopám kulturního a historického vývoje ze strany státní památkové péče a státní ochrany přírody za konfliktní překryv. K tomu většinou dojde nikoliv v případě ochrany KR (tam jsou si zájmy ochrany přírody a památkové péče většinou blízké), ale pokud je ochranou přírody a krajiny chráněn např. určitý prvek historické krajinné úpravy (park, alej) jako VKP, památný strom, součást ÚSES nebo v rámci ZCHÚ.

Rysy krajiny jsou tvořeny skupinami znaků jednotlivých charakteristik a estetické atraktivnosti (estetických hodnot):

- A. Přírodní charakteristika** (reliéf terénu a síť vodotečí; aktuální stav vegetace);
- B. Kulturní a historická charakteristika** (struktura osídlení a cestní síť; vesnická sídla a lidová architektura; kulturní dominanty; dominantní rysy krajinné struktury);
- C. Estetická atraktivnost (estetické hodnoty) krajinné scény** (vymezení prostorů, konfigurace prvků, význam dominant; rozlišitelnost a nezaměnitelnost scenérií; harmonie prostorových vztahů, harmonie měřítka; přírodní charakter scenerií).

### 1.3.2 Metodika

Posouzení vychází z terénních průzkumů (území bylo navštíveno v termínech 3.-4. 5. 2017 a 11.-14. 9. 2017 a byla pořízena fotodokumentace předložená v kapitole 3) a z projektové dokumentace DÚR pro daný záměr (zpracovatel: STRABAG Rail a.s., stavba: Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) - Ústí n.L. Střekov (mimo)). Využívá postupu hodnocení dle metodického postupu

**Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (VOREL, Ivan – BUKÁČEK, Roman – MATĚJKA, Petr – CULEK, Martin – SKLENIČKA, Petr; 2004),** který vychází ze znění §12 zákona. Tento postup byl však uzpůsoben skutečnosti, že navržený záměr je pouhou optimalizací stávajícího vedení traťového úseku, díky čemuž se vlivy záměru po jeho realizace ve většině úseků nebudou lišit, resp. budou lišit zcela zanedbatelně oproti stávajícímu stavu. Základní odborná východiska metodického postupu jsou plně respektována.



## 2 VYMEZENÍ HODNOCENÉHO ÚZEMÍ

### 2.1 Popis navrhovaného záměru, standardní otázky vlivu záměru v dané lokalitě

Záměr je umístěn na území České republiky, v Ústeckém kraji. Záměr je situován na katastrálních územích Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany, Církvice, Sebusín, Brná nad Labem a Střekov. Záměrem je optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo).

Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať, která slouží kromě osobní dopravy především k přepravě těžkých nákladních vlaků. Stavba prochází nebo se částečně dotýká zastavěného území obcí Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany a Ústí nad Labem. Větší část úseku stavby je vedena extravilánem.

Trať byla postavena v roce 1874 jako součást magistrály mezi Vídní a německými hranicemi v Děčíně. V roce 1958 byla trať zdvoukolejněna a elektrizována, dva krátké úseky byly též nahrazeny přeložkami. Jednalo se o spojnici mezi stanicemi Ústí nad Labem západ a Ústí nad Labem-Střekov a část trati v Litoměřicích, kde byl opuštěn tunel přímo ve městě a byla postavena zastávka Litoměřice město v současné podobě (vlaky osobní dopravy pak přestaly zastavovat ve stanici Litoměřice dolní nádraží). Největší dovolená traťová rychlost je 110 km/h a to v úseku Velké Žernoseky – Ústí nad Labem-Střekov. V celém dotčeném traťovém úseku se nacházejí oblouky s minimálním poloměrem okolo poloměru 400 m. Sledovaný úsek tratě výškově kopíruje břeh řeky Labe, z tohoto důvodu se zde nevyskytují veliké sklony v niveletě koleje.

Stav železniční dopravní infrastruktury je na uvedené železniční trati nevyhovující. Technologické vybavení tratě je morálně i technicky zastaralé a technický stav stavebních prvků je na hranici použitelnosti. Trakční vedení pochází spolu se zabezpečovacím zařízením z 50. let minulého století. Poslední úpravy na mostech byly prováděny ještě v rámci předelektrizačních úprav. Nástupiště jsou převážně s přístupem v úrovni koleje s nedostatečnou výškou nástupištní hrany. Uspořádání nástupišť spolu s nedostatečnou užitečnou délkou staničních kolejí ve většině stanic omezují organizaci dopravy, vedení nákladních vlaků a kapacitu dráhy. Nevyhovující technický stav pak časově limituje i toto omezené využití dráhy. Cílem stavby je rekonstrukce železniční tratě. Navržené úpravy vedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení jednotlivých prvků infrastruktury.

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro odstranění technicky nevyhovujícího stavu ŽDC a protisměrných jízd, pro umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m, pro umožnění nasazení ETCS, pro snížení provozních nákladů infrastruktury a snížení hlukové zátěže a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů optimalizace největší při dodržení finančního limitu stavby. **Jedná se tedy jednoznačně o změnu dokončené a provozované liniové stavby dráhy.**

Níže jsou uvedeny informace z projektové dokumentace (DÚR), které se jeví jako relevantní ve vztahu k posouzení vlivů záměru na KR.

Vymezení rozsahu stavby:

- |                       |             |
|-----------------------|-------------|
| - začátek stavby v km | 405,784 625 |
| - konec stavby v km   | 429,900 000 |

Délka úseku stavby:

- |                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| - délka stavby (km 405,785 – 429,900) | 24,115 km |
|---------------------------------------|-----------|

Rekonstruované úseky:

- |   |                      |
|---|----------------------|
| - ŽST Litoměřice d.n. – ŽST Velké Žernoseky   | km 407,950 – 412,166 |
| - ŽST Velké Žernoseky – odb. Kalvárie         | km 412,946 – 417,701 |
| - odb. Kalvárie – ŽST Sebusín - Církvice      | km 417,902 – 421,563 |
| - ŽST Sebusín – Církvice – Ústí n. L.-Střekov | km 423,763 – 429,900 |

Železniční stanice:

- ŽST Litoměřice d.n.
- ŽST Velké Žernoseky
- ŽST Sebusín - Církvice

Mosty a propustky a zdi:

- |                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| - rekonstrukce mostů               | 30 ks   |
| - rekonstrukce silničních nadjezdů | 1 ks    |
| - rekonstrukce propustků           | 50 ks   |
| - délka rekonstrukce opěrných zdí  | 1 343 m |
| - délka rekonstrukce zárubních zdí | 2289 m  |

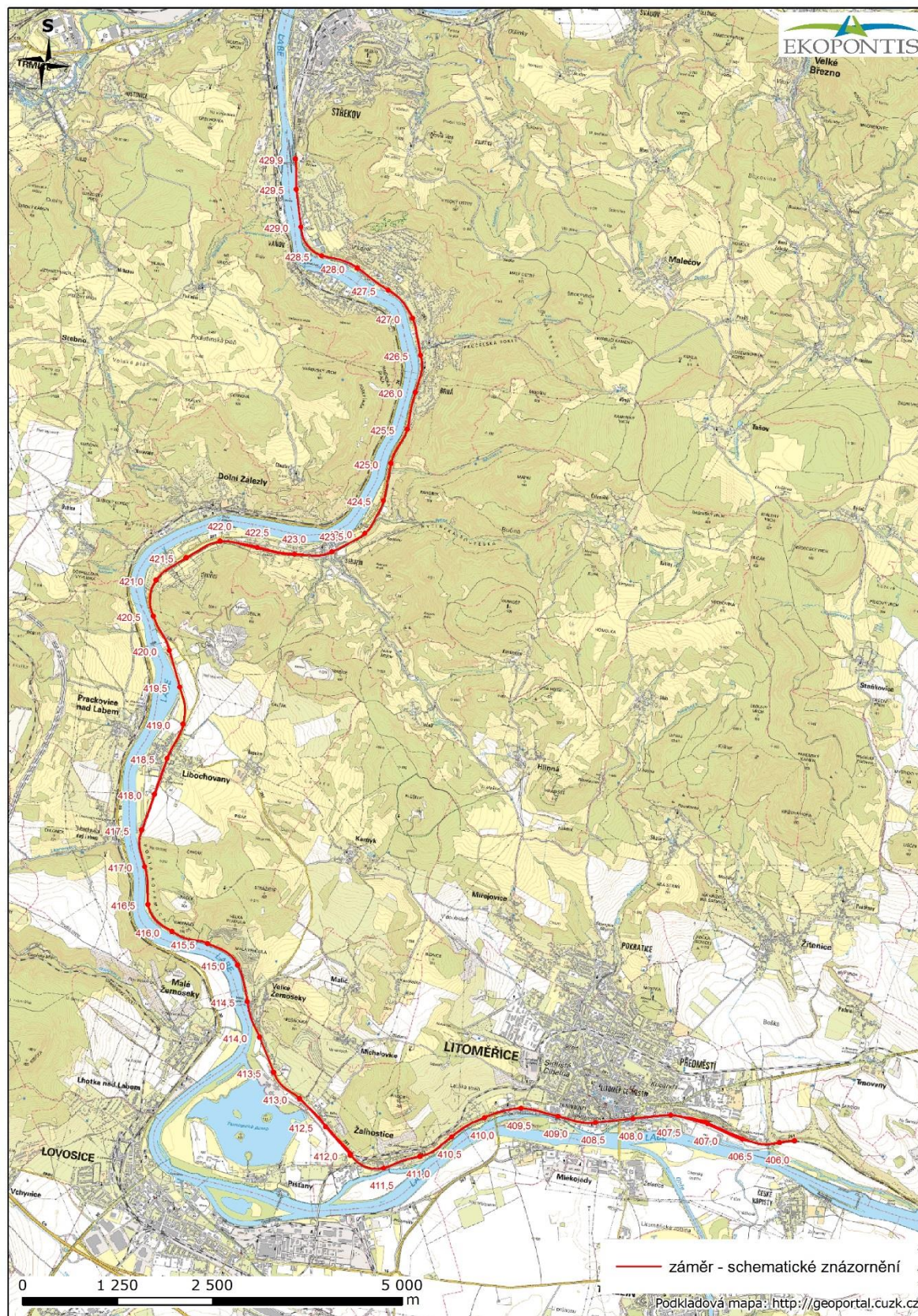
Protihluková ochrana:

- |                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| - protihlukové stěny (PHS)       | 1 699 m |
| - nízké protihlukové clony (NPC) | 446 m   |

Pozemní stavební objekty:

- |                             |      |
|-----------------------------|------|
| - nový jednopodlažní objekt | 3 ks |
|-----------------------------|------|





**Obrázek 1 Schematické znázornění záměru**



Pro celkové posouzení záměru je potřeba odpovědět na standardní otázky:

- A. Vyznačuje se ráz krajiny v prostoru dotčeném vlivem záměru znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR a hodnotami estetickými, mají přítomné znaky a hodnoty jedinečný význam?
- B. Pokud jsou přítomny znaky jedinečného a neopakovatelného významu, bude do nich záměr nepříznivě zasahovat a jakou měrou?
- C. Ovlivní navrhovaná změna podstatným způsobem krajinná panoramata, bude zasahovat do cenných dílčích scenerií?

Záměr je navržen v prostoru stávajícího vedení železniční tratě, neboť se jedná o optimalizaci traťového úseku. Potřeba odpovědí na uvedené standardní otázky je žádoucí výhradně v těch úsecích, kde optimalizace traťového úseku bude znamenat relativně významnější změny v území. Tyto relativně významnější je třeba blíže analyzovat tak, aby do vlastního hodnocení a posouzení již vstoupily pouze ty, které pozornost ve vztahu k problematice krajinného vzhledu ke svému charakteru zasluhují. V rámci stavby dojde:

- (a) ke kompletní rekonstrukci železniční stanice Velké Žernoseky, ke kompletní rekonstrukci zastávek Litoměřice město a Libochovany, k vybudování nové zastávky Sebusín (železniční stanice Sebusín bude přejmenovaná na Sebusín-Církvice a bude sloužit pouze nákladní dopravě)
- (b) k výstavbě 3 nových jednopodlažních pozemních objektů technologie, které budou umístěny v ŽST Litoměřice d.n., v prostoru odb. Kalvárie a v místě zastávky Libochovany
- (c) k realizaci 7 PHS v délce celkem 1 699 m a jedné NPC v délce 446 m
- (d) k sanaci/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700
- (e) ke kácení dřevin v souvislosti se stavební realizací záměru
- (f) k dalším změnám a úpravám málo relevantním ve vztahu k posouzení vlivů záměru na krajinný ráz

Ještě před explicitním vyjádřením k jednotlivým bodům vnímáme jako žádoucí zde uvést pasáž z Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (Lów a spol., s.r.o., 2010), které bylo pro účely ochrany krajinného rázu Chráněné krajinné oblasti České středohoří v minulosti vypracováno, které je hlavním odborným podkladem pro tuto studii a které je blíže komentováno níže v kapitole 2.2. Toto pro železniční tratě procházející územím CHKO České středohoří uvádí: „Řešeným územím také prochází několik železničních tratí. Nejvýznamnější je jedna z našich páteřních železnic vedoucí údolím Labe. Charakter jednotlivých tratí se liší podle jejich významu. Od prostých jednokolejných až po elektrifikované dvoukolejné rychlostní koridory. Zlatým věkem železnice bylo 19. a první polovina 20. století. Význam lokálních tratí poté začal postupně upadat. Součástí železničních tratí jsou i násypy, zářezy, mosty, tunely a nádraží. Přestože v době svého vzniku byly novodobými prvky, jež mnohdy narušily původní krajinnou strukturu, díky svému přiměřenému měřítku (daného často technickými možnostmi) se postupně začlenily do krajiny a dnes je většinou vnímáme jako její přirozenou součástí.“ Uvedené odráží přístup, s jakou je pozorovatelem/uživatelé krajiny standardně vnímána železnice jako takové a s ní související objekty (pro srovnání např. silniční stavby apod.).

ad (a) kompletní rekonstrukce železniční stanice Velké Žernoseky, kompletní rekonstrukce zastávek Litoměřice město a Libochovany, vybudování nové zastávky Sebusín

- Budou zde vybudována nova nástupiště a bezbariérové přístupy k nim z přednádraží a z přilehlých veřejných komunikací. Dojde k rekonstrukci venkovního osvětlení. Vazby v přednádraží na zastávky BUS, parkoviště zůstanou dle stávajícího stavu.
- Bude vybudováno nové zastřešení nástupišť v železniční stanici Velké Žernoseky.
- Budou vybudovány nové přístřešky pro cestující na nástupištích v zastávce Libochovany.
- Dojde k rekonstrukci stávajícího zastřešení nástupišť v zastávce Litoměřice město, které jsou součástí vybavení stanice a jsou neoddělitelné s drážní infrastrukturou.
- Stavba zahrnuje realizaci nové zastávky Sebusín, která bude posunuta blíže k obydlené části obce, prakticky do jejího centra (aktuálně je vzdálena cca 800 m od centra obce). Nova poloha zastávky je situována poblíž stávajícího silničního nadjezdu ležícího na pozemní komunikaci III/24721, která prochází centrem obce. V rámci výstavby zastávky dojde po obou stranách tratě k vybudování dvou nástupišť dl. 110 m s nástupištními přístřešky a novými přístupovými cestami pro pěší. Tyto přístupy budou vedeny ze silnice III/24751, která vede přes silniční nadjezd v km 423,399 a z místních komunikací ležících v obci Sebusín a vedoucích podél obou stran tratě a napojující se na silnici III/24751. Tím dojde k výraznému zkrácení docházky z centra obce k železniční zastávce.

Uvedené je blíže řešeno v rámci projektové dokumentace DÚR zejména v části E.1.2 Nástupiště a v části E.2 Pozemní stavební objekty:

E.1.2 Nástupiště

- SO 61-12-01 Zast. Litoměřice město, nástupiště
- SO 63-12-01 ŽST Velké Žernoseky, nástupiště
- SO 66-12-01 Zast. Libochovany, nástupiště
- SO 67-12-01 Zast. Sebusín, nástupiště

E.2 Pozemní stavební objekty

- SO 61-62-01 Zast. Litoměřice město, zastřešení nástupiště
- SO 63-62-01 ŽST Velké Žernoseky, zastřešení nástupiště
- SO 66-62-01 Zast. Libochovany, přístřešek pro cestující
- SO 67-62-01 Zast. Sebusín, přístřešek pro cestující

Z architektonického hlediska stavba v daných případech nenavrhuje žádné významné vizuálně registrovatelné objekty; jedná se o standardní typizované prvky, které vzhledem k umístění lokality nemají žádný vliv z architektonického hlediska. Vzhledem k náplni stavby, jejímu rozsahu a umístění nedojde k návrhu a realizaci řešení, které by mohly významněji zasáhnout do pohledového začlenění jednotlivých objektů v dotčeném území. Relativně větší pozornost si z hlediska krajinného rázu zaslouží rekonstrukce zastávky Litoměřice město (SO 61-12-01, SO 61-62-01) a vybudování nové zastávky Sebusín (SO 67-12-01, SO 67-62-01). Rekonstrukce zastávky Litoměřice město je zdůrazněna vzhledem k blízkosti daných objektů k MPR Litoměřice, resp. lokalizaci v rámci OP MPR Litoměřice; vybudování nové zastávky Sebusín je zdůrazněno vzhledem ke změně lokalizace zastávky ve vztahu

k intravilánu Sebusína. Rovněž v těchto případech je však možné konstatovat, i při uplatnění principu předběžné opatrnosti, že vlivy na krajinný ráz nelze reálně předpokládat, resp. jejich významnost bude zanedbatelná a v mnoha ohledech pozitivní (zejména dosažení logické urbanistické struktury a vazeb centra obce a železnice v rámci Sebusína).

**Změny související s optimalizací železniční tratě – v podobě rekonstrukce železniční stanice Velké Žernoseky, kompletní rekonstrukce zastávek Litoměřice město a Libochovany, vybudování nové zastávky Sebusín – nebudou vzhledem ke své nevýznamnosti posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**

ad (b) výstavba 3 nových jednopodlažních pozemních objektů technologie, které budou umístěny v ŽST Litoměřice d.n., v prostoru odb. Kalvárie a v místě zastávky Libochovany

Blíže řešeno v rámci projektové dokumentace DÚR v části E.2 Pozemní stavební objekty:

- SO 61-61-02 ŽST Litoměřice d.n., nový objekt technologie
  - o V objektu se nachází stavební ústředna, místnost baterií, dopravní kancelář se zázemím pro zaměstnance, sdělovací místnost, rozvodna VN a NN pro STS 6 kV a pro TS 22/0,4 kV a tři místnosti s transformátory.
  - o Půdorysné rozměry objektu: 25,252 x 9,38 m
  - o Výška objektu nad terénem: cca 4,85 m
- SO 65-61-01 Odbočka Kalvárie, nový objekt technologie
  - o V objektu se nachází stavební ústředna, místnost baterií, dopravní kancelář se zázemím pro zaměstnance, sdělovací místnost, rozvodna VN a NN pro STS 6 kV a tři místnosti s transformátory.
  - o Půdorysné rozměry objektu: 17,33 x 9,38 m
  - o Výška objektu nad terénem: cca 5,6 m
- SO 66-61-02 TNS Libochovany, nový technologický objekt NTS 22 kV
  - o Jedná se o novostavbu objektu rozvodny pro potřeby nové silnoproudé technologie v areálu rozvodny Libochovany.
  - o Půdorysné rozměry objektu: 9,425 x 11,425 m
  - o Výška objektu nad terénem: cca 6,1 m

Z architektonického hlediska stavba v daných případech nenavrhuje žádné významné vizuálně registrovatelné objekty; jedná se o standardní typizované prvky, které vzhledem k umístění lokality nemají žádný vliv z architektonického hlediska. Vzhledem k náplni stavby, jejímu rozsahu a umístění nedojde k návrhu a realizaci řešení, které by mohly významněji zasáhnout do pohledového začlenění jednotlivých objektů v dotčeném území.

**Změny související s optimalizací železniční tratě – v podobě nových jednopodlažních pozemních objektů technologie – nebudou vzhledem ke své nevýznamnosti posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**



ad (c) k realizaci 7 PHS v délce celkem 1 699 m a 1 NPC v délce 446 m

Blíže řešeno v rámci projektové dokumentace DÚR v části E.1.10 Protihlukové objekty:

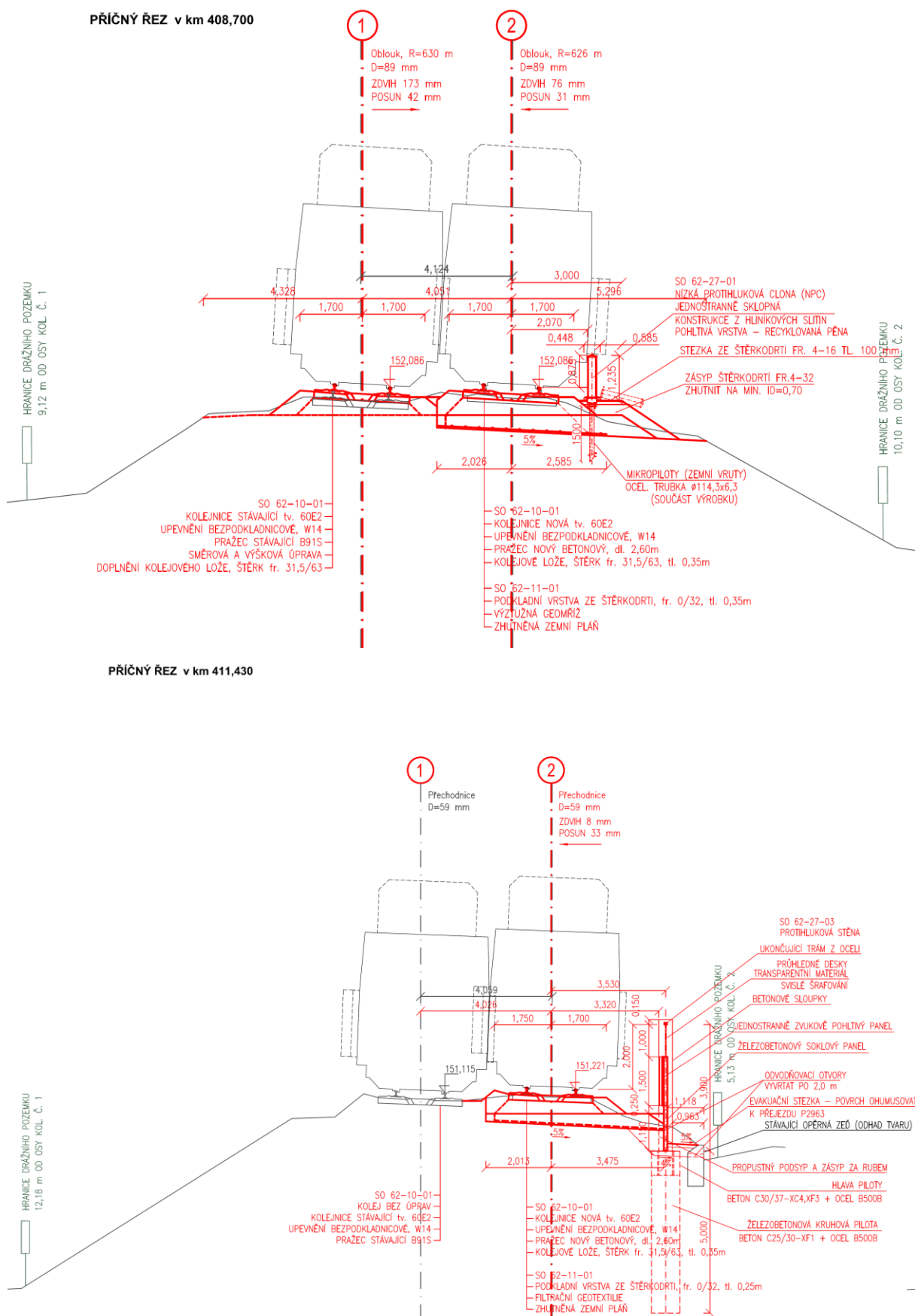
- SO 62-27-01 Litoměřice d.n. - Velké Žernoseky, nízká protihluková clona km 408,465 - 408,911
  - o Vpravo koleje č.2 se provede nízká protihluková clona (NPC). Její výška bude 0,98 m v přímé a 0,875 m v oblouku nad nepřevýšenou TK č.2.
  - o Část nového objektu se umístí na dva stávající mosty.
  - o Celková délka NPC - 446 m.
- SO 62-27-02 Litoměřice d.n. - Velké Žernoseky, protihluková stěna km 411,183 - 411,308
  - o PHS klasické konstrukce se uvažuje vlevo koleje č. 1. Její výška bude 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.1.
  - o Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné jednostranně pohltivé ke trati do výšky 1,0 m nad TK.
  - o V horní části vysoké 1,0 m bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.
  - o Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - o Celková délka PHS - 125 m.
- SO 62-27-03 Litoměřice d.n. - Velké Žernoseky, protihluková stěna km 411,405 - 411,666
  - o PHS klasické konstrukce se uvažuje vpravo koleje č.2. Její výška bude 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.2.
  - o Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné jednostranně pohltivé ke trati do výšky 1,0 m nad TK.
  - o V horní části vysoké 1,0 m bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.
  - o Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - o Celková délka PHS - 261 m.
- SO 62-27-04 Litoměřice d.n. - Velké Žernoseky, protihluková stěna km 411,550 - 411,691
  - o PHS klasické konstrukce se uvažuje vlevo koleje č.1. Její výška bude 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.1.
  - o Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné jednostranně pohltivé ke trati do výšky 1,0 m nad TK.
  - o V horní části vysoké 1,0 m bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.

- Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - Celková délka PHS - 141 m.
- SO 64-27-01 Velké Žernoseky - odb. Kalvárie, protihluková stěna km 414,067 - 414,510
  - PHS klasické konstrukce se uvažuje vpravo koleje č.2. Její výška bude 1,5 m nad nepřevýšenou TK č.2.
  - Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné jednostranně pohltivé ke trati na celou výšku PHS (kromě soklu)
  - V prostoru souvisejících mostů bude vytvořena lehká průhledná protihluková stěna z transparentního materiálu výšky 1,5 m nad nepřevýšenou TK s přídržným madlem. Úprava průhledných prvků bude řešena pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.
  - Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - Celková délka PHS - 443 m.
- SO 66-27-01 Odb. Kalvárie - Sebužín, protihluková stěna km 418,262 - 418,595
  - PHS klasické konstrukce se uvažuje vlevo koleje č.1. Její výška bude 1,5 m, resp. v druhém úseku 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.1.
  - Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné jednostranně pohltivé k trati do výšky 1,5 m nad TK.
  - V horní části PHS koncové části v km 418,550 – 418,595 vysoké 0,5 m, bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.
  - V prostoru souvisejícího mostu ev. km 418,284 bude vytvořena lehká průhledná protihluková stěna z transparentního materiálu výšky 1,5 m nad nepřevýšenou TK s přídržným madlem. Úprava průhledných prvků bude řešena pruhováním.
  - Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - Celková délka PHS - 333 m.
- SO 68-27-01 Sebužín - Ústí n.L. Střekov, protihluková stěna km 426,240 - 426,424
  - PHS klasické konstrukce se uvažuje vlevo koleje č.1. Její výška bude 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.1.
  - Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné oboustranně pohltivé do výšky 1,0 m nad TK.
  - V horní části vysoké 1,0 m bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků. Na mostu bude vysoká 2,0 m nad TK.
  - Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.

- Celková délka PHS - 184 m.
- SO 68-27-02 Sebužín - Ústí n.L. Střekov, protihluková stěna km 429,509 - 429,721
  - PHS klasické konstrukce se uvažuje vpravo koleje č.2. Její výška bude 2,0 m nad nepřevýšenou TK č.2.
  - Konstrukce soklů bude ze železobetonových panelů vsazených do sloupků. Protihlukové panely budou neprůhledné oboustranně pohltivé do výšky 1,0 m nad TK.
  - V horní části vysoké 1,0 m bude PHS průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků.
  - Nosné sloupky budou ze železobetonu. Základní vzdálenost sloupků budou 4 m.
  - Celková délka PHS - 212 m.

Z uvedeného je zřejmé, že výška PHS bude ve všech případech maximálně 2 m nad nepřevýšenou TK, přičemž protihlukové panely budou neprůhledné oboustranně pohltivé do výšky 1,0 m nad TK; horní část (0,5 či 1,0 m) bude průhledná z transparentního materiálu opatřeného oboustranným svislým pruhováním jako ochranou proti nárazům ptáků. V případě NPC bude hmotové uplatnění ve vizuálním vnímání ještě méně významné, neboť výška je navržena 0,875 m nad nepřevýšenou TK. Uvedené je na vybraných případech představeno na níže předložených příčných řezech (Obrázek 2). Délka všech prvků protihlukové ochrany v žádném objektu nepřesahuje 500 m; zpravidla je podstatně nižší. V souladu s účelem navržených protihlukových opatření jsou všechny objekty navrženy v těsném kontaktu se zástavbou sídel, resp. v intravilánu sídel, čímž je jejich vnímání zpravidla možné pouze v blízkých pohledech, nikoliv v pohledech dálkových. Přesto, při uplatnění principu předběžné opatrnosti, je vhodné uvedené objekty blíže řešit ve vztahu k možnému ovlivnění krajinného rázu území, neboť dle zkušeností jsou tyto prvky z pohledu uživatelů krajiny (ať již se jedná o místní obyvatele či turisty) vnímány citlivě, resp. často rozporuplně. Vhodné je rovněž povšimnout si vztahu prvků protihlukové ochrany k (nejen) památkově cenným prvkům sídel, přičemž samostatnou kapitolu je protihluková ochrana v kontaktu s MPR Litoměřice, které vedla k návrhu NPC místo PHS.

**Změny související s optimalizací železniční tratě – v podobě nových protihlukových opatření – budou zejména vzhledem k subjektivní citlivosti dané problematiky – posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**



Obrázek 2 Příčné řezy ilustrující charakter navržených prvků protihlukové ochrany: NPC (příčný řez v km 408,700) a jedna z navržených PHS (příčný řez v km 411,430)

ad (d) sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700

Blíže řešeno v rámci projektové dokumentace DÚR v samostatné příloze č. B.1.04 Geotechnické posouzení stability svahu a skalní stěny, resp. na základě tohoto posouzení bylo navrženo projekční řešení sanace/zvýšení stability skalních masivů v předmětném úseku tratě (SO 66-11-02 Odb. Kalvárie – Sebužín, sanace skalních svahů v km 420,400 - 420,700).

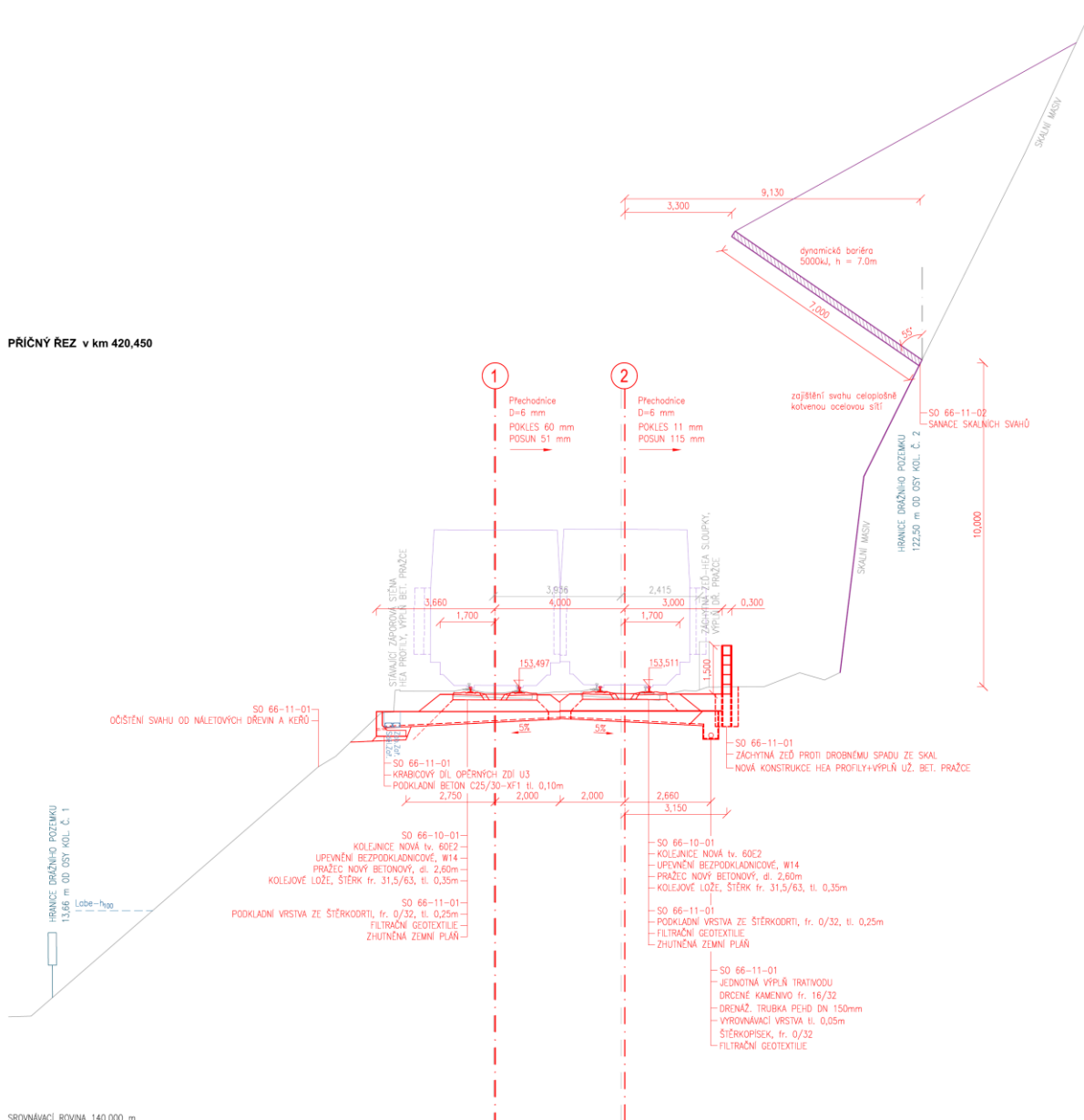
Předpokládané řešení v daném prostoru je vylišeno dle tří rozdílných úseků (blíže rovněž viz Obrázek 3 až Obrázek 5):

- **A. cca km 420,400 – 420,460**
  - úsek délky 60 m, rozvolněný skalní výchoz, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 7,0 m na výchozu nad tratí, které bude předcházet očištění líce skalní stěny horolezeckou technikou, spodní partie výchozu budou zajištěny celoplošně kotvenou ocelovou sítí
- **B. cca km 420,460 – 420,600**
  - úsek délky 140 m, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 3,0 m na svahu nad tratí
- **C. cca km 420,600 – 420,700**
  - úsek délky 100 m, kde je navržena realizace tzv. dynamické bariéry výšky 2,0 m na svahu nad tratí

Obecně se jedná o obdobné řešení, které je aktuálně provedeno i v oblasti Kalvárie. Jak v případě skalního výchozu, tak v případě svahů nad tratí se jedná o přírodovědně, resp. vizuálně cenné prvky, kterým je žádoucí, při uplatnění principu předběžné opatrnosti, v rámci posouzení vlivů na krajinný ráz věnovat pozornost.

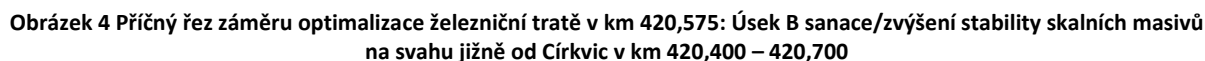
**Změny související s optimalizací železniční tratě – v podobě sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic – budou zejména vzhledem ke skutečnosti zásahu přírodovědně, resp. vizuálně cenných prvků (v hrubých rysech jedny z mála prvků tohoto charakteru přímo dotčené záměrem) posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**

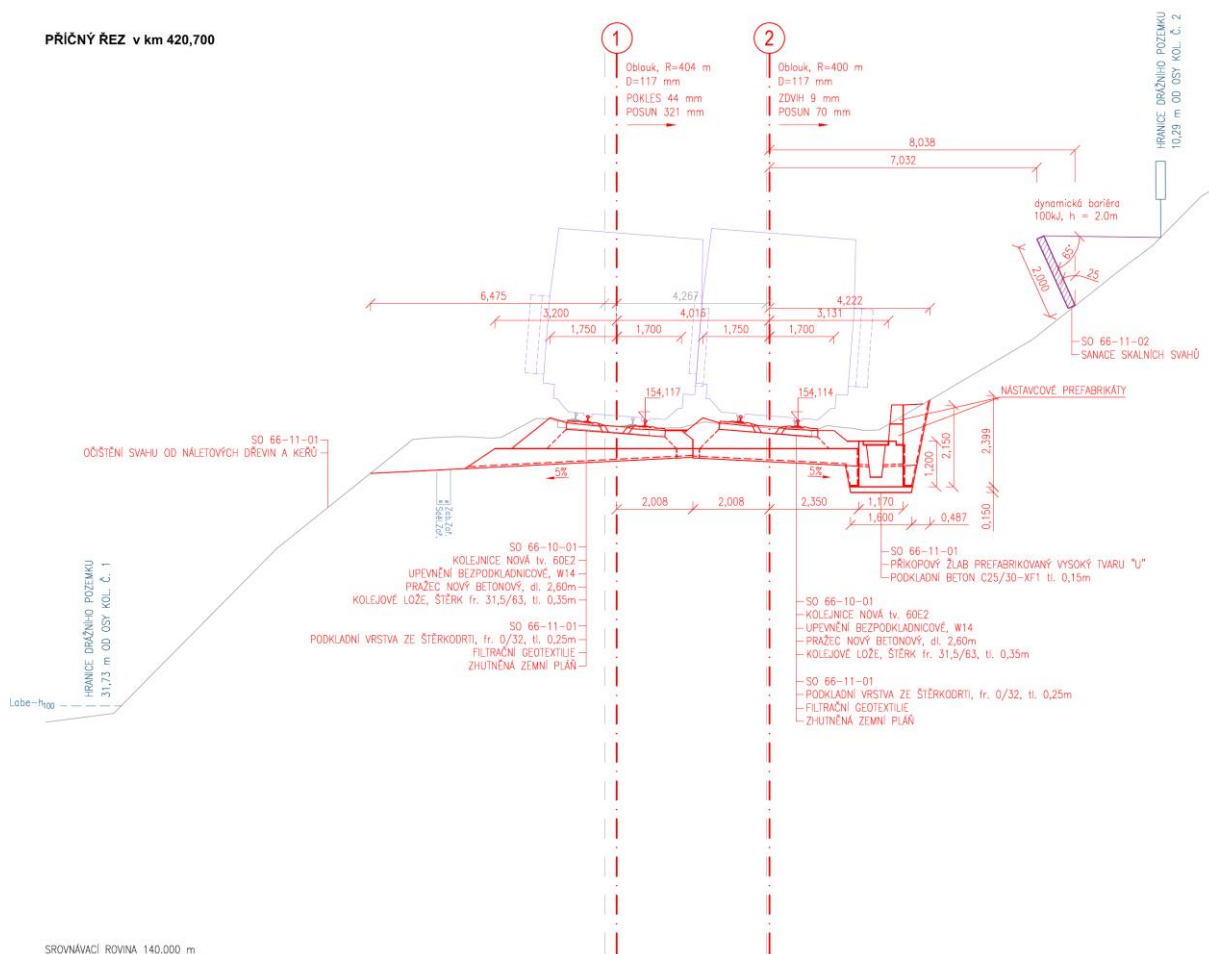
PŘÍČNÝ REZ v km 420,450



Obrázek 3 Příčný řez záměru optimalizace železniční tratě v km 420,450: Úsek A sanace/zvýšení stability skalních masivů  
 na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700







**Obrázek 5 Příčný řez záměru optimalizace železniční tratě v km 420,700: Úsek C sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700**

ad (e) kácení dřevin v souvislosti se stavební realizací záměru

Kácení dřevin má v rámci optimalizace železniční tratě specifické postavení. Kácení dřevin je navrženo jak v souvislosti s vlastní stavbou, tak s provozními hledisky (např. bezpečnost provozu). Kácení dřevin je obecně navrženo pouze v nezbytně nutném rozsahu, resp. potřeba kácení v souvislosti s provozními hledisky je v principu shodná s pravidelnou/běžnou údržbou, která je realizována nehledě na optimalizaci tratě. Vegetační doprovod železniční tratě má jistý význam z hlediska zapojení technicistního prvku do krajiny. Vegetační doprovod odcloňuje poměrně frekventovaný železniční koridor v území, které je rekreačně, resp. turisticky významné. Je však nutné zmínit, že charakter vegetačního doprovodu se v mnohém odchyluje od obecných principů estetického působení dřevinné vegetace. V aktuálním charakteru vegetace rovněž není možné shledat návaznost na charakter v dobách minulých, neboť přinejmenším v první polovině 20. století (mnohde i později) byly násypy (okolí) železničních tratí zpravidla zbaveny dřevinné vegetace a extenzivně využívány (pastva, píce apod.), tedy se mnohem více vyskytovaly holé/nezapojené úseky.

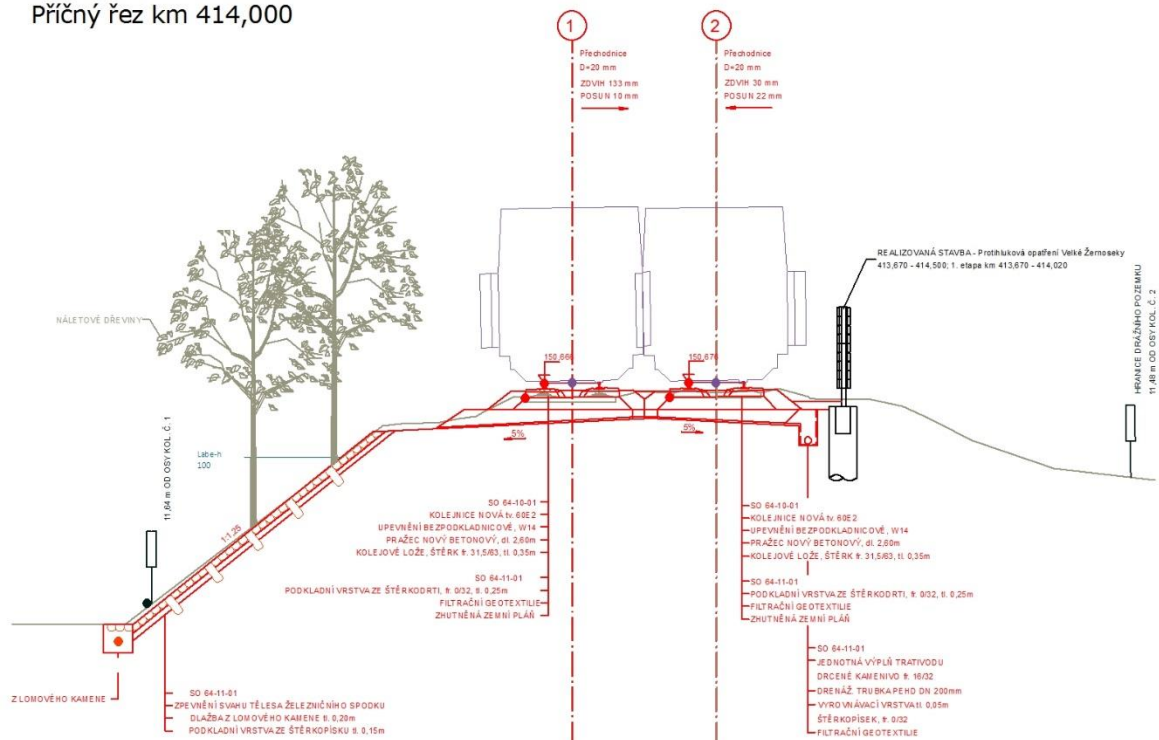
Odstraňování dřevinné vegetace v rámci záměru tedy bude zpravidla spočívat pouze v odstraňování jednotlivých kusů dřevin či málo rozsáhlých skupiny dřevin různého stupně zapojení. Kácení dřevin tohoto typu nebude žádným způsobem zasahovat do znaků a hodnot krajinného rázu území. V rámci optimalizace je však navrženo hned několik úseků, v rámci kterých dojde ke zpevnění svahu tělesa

železničního spodku lomovým kamenem, přičemž tato úprava svahů je často spojena se nutností kácení dřevin o větším rozsahu. Při zvažování možných dopadů záměru na krajinný ráz území nelze skutečnost kombinace rozsáhlejšího kácení dřevinné vegetace a následného zpevnění svahu lomovým kamenem zcela opomenout, jakkoliv se jeví jako oprávněné věnovat v rámci vlastního posouzení míry vlivů záměru na krajinný ráz pozornost pouze těm úsekům, kde je opevnění svahu realizováno ve větším rozsahu, tento svah je v současném stavu ve větší míře porostlý dřevinnou vegetací a této může být přisouzeno pozitivní působení ve vztahu k okolním krajinným prvkům (tedy zahrnutí aspektu lokalizace zásahu). Na základě těchto kritérií byl v rámci optimalizace identifikován jeden úsek železniční tratě celkové délky cca 850 m, ve kterém je žádoucí věnovat možným zásahům znaků a hodnot krajinného rázu zvýšenou pozornost – úsek cca km 413,65 – 414,50, ve kterém vede železniční trať v prostoru západního okraje Velkých Žernosek v kontaktu s řekou Labe a jejím bezprostředním okolím (Obrázek 6), a zásah svahu/dřevinné vegetace je zde navržen v relativně větším rozsahu. Tento úsek se navíc částečně překrývá s úsekem, ve kterém je již realizována (km 413,670 - 414,067), resp. v rámci optimalizace navržena (km 414,067 - 414,510) protihluková stěna pro ochranu obytných objektů ve Velkých Žernosekách, tedy obdobně jako opevnění svahu prvek technicistní, který je v rámci předloženého posouzení rovněž hodnocen z hlediska vlivů na krajinný ráz území (viz bod (c)).

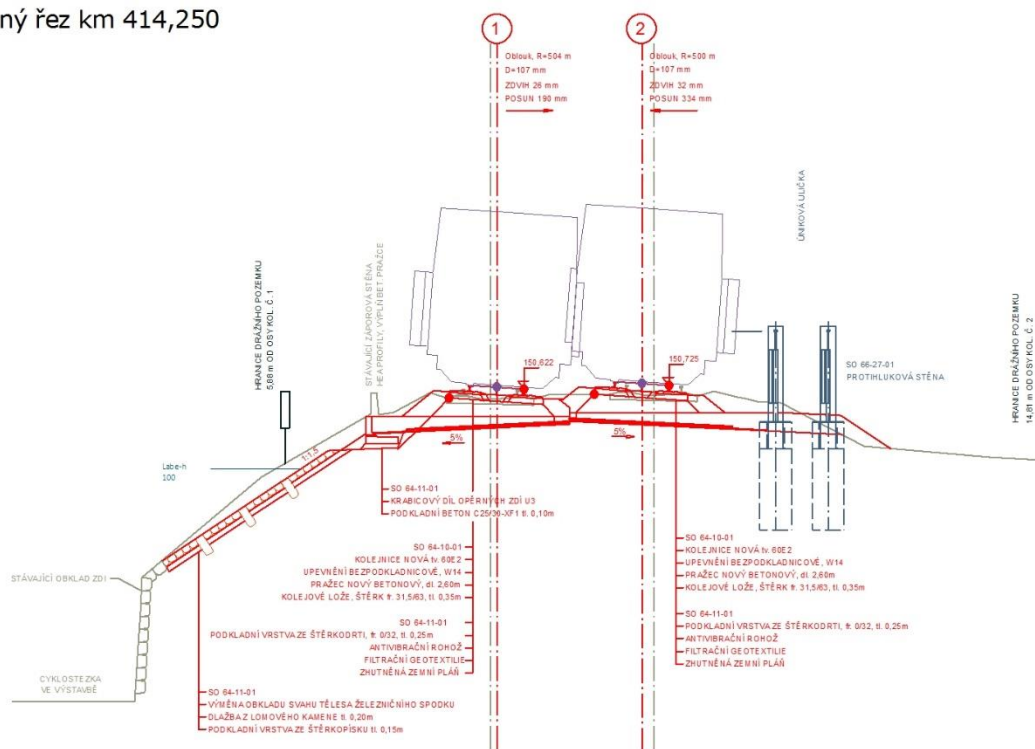
V případě ostatních úseků (celkové délky cca 2,5 km) kombinace různé míry kácení dřevinné vegetace a opevnění svahů lze potenciální vlivy bez dalšího posouzení i při uplatnění principu předběžné opatrnosti vyloučit, neboť k těmto zásahům dochází zpravidla v rámci intravilánu sídel v kontaktu s prvky málo významnými z hlediska krajinného rázu území (cca km 407,35 - 407,60; km 418,70 - 418,80 a km 428,95 - 429,80) či se jedná spíše o krátké úseky ve volné krajině, téměř bez dřevinné vegetace (cca km 405,90 - 406,10 a km 415,65 - 415,80), resp. sevřené mezi tělesem železniční tratě a chatovou kolonií na břehu Labe (cca km 417,5 - 417,65).

**Změny související s optimalizací železniční tratě – v podobě kácení náletových dřevin, resp. dlažby z lomového kamene na svahu směre k řece Labe v úseku cca km 413,65 - 414,50, ve kterém vede železniční trať v prostoru západního okraje Velkých Žernosek v kontaktu s řekou Labe – budou zejména vzhledem k relativně velkému rozsahu zásahu území podél stávající železniční tratě posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz. Jiné zásahy území obdobného charakteru nebudou vzhledem ke své nevýznamnosti posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**

Příčný řez km 414,000



Příčný řez km 414,250



Obrázek 6 Příčné řezy záměru v úseku cca km 413,65 – 414,50, ve kterém vede železniční trať v prostoru západního okraje Velkých Žernosek v kontaktu s řekou Labe a jejím bezprostředním okolím – kácení náletových dřevin, resp. dlažba z lomového kamene na svahu směre k řece Labe

ad (f) další změny a úpravy málo relevantní ve vztahu k posouzení vlivů záměru na krajinný ráz

V rámci optimalizace je navržena řada změn a úprav, které však v žádném případě nemohou znamenat významné změny vlivů železniční tratě na krajinný ráz. Nový charakter se oproti stávajícímu přinejmenším ve svém vizuálním vlivu zpravidla málo odchyluje od charakteru stávajícího. V tomto ohledu je možné např. zmínit rekonstrukci silničního nadjezdu v obci Církvice – SO 66-20-04 Silniční nadjezd v ev. km 421,238 – ve které je vzhledem k nedostatečnému prostoru pod mostem navržen nový most o třech polích (na místo stávajícího železobetonového obloukového mostu o jednom poli). Tuto rekonstrukci není možné z pohledu krajinného rázu vnímat negativně; naopak jistá pozitiva lze spatřovat např. v nahrazení stávajících vizuálně značně zastaralých prvků prvky novými, o shodném souhrnném působení.

Z dalších prvků v území je možné jmenovat úpravy či doplnění opěrných a zárubních zdí. Jedná se o hmotově málo významné prvky, často ukryté kombinací vysokých násypů a vegetačního doprovodu tělesa železnice.

Z architektonického hlediska stavba nenavrhuje žádné významné vizuálně registrovatelné objekty; jedná se o standardní typizované prvky, které vzhledem k umísťované lokalitě nemají žádný vliv z architektonického hlediska. Vzhledem k náplni stavby, jejímu rozsahu a umístění nedojde k návrhu a realizaci řešení, které by mohly významněji zasáhnout do pohledového začlenění jednotlivých objektů v dotčeném území.

**Další změny a úpravy v rámci optimalizace železniční tratě nebudou vzhledem ke své nevýznamnosti posuzovány ve vztahu k vlivům záměru na krajinný ráz.**

## 2.2 Vymezení oblastí KR (ObKR)

Za účelem zařazení řešeného území do určitého širšího krajinného rámce, do krajinných souvislostí (biogeografie, geomorfologie, vegetační kryt, osídlení, kultura, historie), lze v rámci posouzení vymezit tzv. oblast krajinného rázu (dále také „ObKR“), která reprezentuje určitý charakter utváření krajiny z hlediska geomorfologie a vegetačního krytu, z hlediska charakteru a forem osídlení a hospodářského využití. Dle v kapitole 1.3.2 uvedeného metodického postupu je oblast krajinného rázu definována jako krajinný celek s podobnou přírodní, kulturní a historickou charakteristikou odrážející se v souboru jejích typických znaků, který se výrazně liší od jiného celku ve všech charakteristikách či v některé z nich a který zahrnuje více míst krajinného rázu. Je vymezena hranicí, kterou mohou být přírodní nebo umělé prvky nebo jiné rozhraní měnících se charakteristik.

Pro účely ochrany krajinného rázu Chráněné krajinné oblasti České středohoří byla vypracovaná studie **Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří** (Lőw a spol., s.r.o., 2010). Tato studie podrobně vymezuje v rámci zájmového území šest oblastí krajinného rázu: **15 Roudnické Polabí, 26 Ústecké údolí Labe, 28a Vaňovský kaňon Labe, 29a Sebužinský kaňon Labe, 30 Libochovanské údolí Labe a 31 Žernosecká brázda nad údolím Labe** (Obrázek 7). Poměrně velké množství oblastí krajinného rázu je zapříčiněno značnou členitostí reliéfu.

- Jižní část zájmového území v okolí Litoměřic a Lovosic po Velké Žernoseky zaujímá **ObKR 15 Roudnické Polabí**. Oblast je v jádru tvořena otevřenými plošinami říčních niv a okolními tabulemi, nad soutokem Ohře s Labem. Je celkově otevřena na jih, východ i západ, omezena

pouze siluetami akcentů, např. Řípem. Na severu stoupá do předhůří Středohoří, jehož nejvyšší masivy tvoří pro oblast dálkové siluety. Oblast je rozsáhlá a je jednou z jádrových oblastí raně středověkého českého státu. Je tedy tvořena starosídelní, převážně polní, otevřenou krajinou hercynského okruhu, s velmi teplým klimatem a úrodnými půdami. Přírodní páteř území tvoří částečně zregulované nivy Ohře a Labe, s typickou mozaikou rozoraných luk a lužních lesů.

- Dále severním směrem podél toku Labe se nachází **ObKR 31 Žernosecká brázda nad údolím Labe**. Zaujímá hluboce se zařezávající údolí na vstupu Labe do Českého středohoří a boční sníženinu východně od Velkých Žernosek, rámované vypreparovanými výraznými kužely sopečného pohoří, především masivem Lovoše. Většina území leží nad vlastním zaříznutým údolím Labe s Českou bránou a částečně i Oparenského údolí. V oblasti převažuje lesozemědělská až zemědělská krajina s kompaktními vesnickými sídly s převážně sevřenou zástavbou, obklopenou poli a rozsáhlými ovocnými sady, které lemují zemědělské travní porosty luk a pastvin. Jihozápadní svah Strážistě pokrývají tradiční vinice. Smíšené až listnaté lesní porosty, místy přírodního charakteru, zaujímají zejména prudší svahy a vyšší polohy. Některé vrcholy pokrývají travní porosty připomínající stepní trávníky, které místy, díky hojnému výskytu dřevin, nabývají lesostepního charakteru.
- Dále navazuje **ObKR 30 Libochovanské údolí Labe**, které se na pravobřeží výrazně rozšiřuje sníženinou v okolí Libochovan, obklopené vypreparovanými kužely případně hřbety sopečného pohoří. Převažuje lesozemědělská až zemědělská krajina s kompaktními vesnickými sídly s převážně sevřenou zástavbou, obklopenou poli, pastvinami, loukami a často i rozsáhlejšími ovocnými sady. Převážně smíšené až zcela listnaté lesní porosty, místy přírodního charakteru, pokrývají zejména prudší svahy, případně vyšší polohy. Často se zde vyskytují lomy povrchové těžby v různých vývojových stupních – lomy pod vrcholy Kubačka, Trabice, Deblík a Debus, kde se po ukončení těžby vyvinula vegetace lesostepního až křovinného charakteru.
- Do severní části zájmového území, které je charakteristické hluboce zaříznutým kaňonem Labe, zasahuje **ObKR 28a Vaňovský kaňon** a **ObKR 29a Sebužinský kaňon Labe**. Jde převážně o lesozemědělskou až lesní krajinu příkrých údolních svahů přecházející v nižších a plošších polohách do krajiny silně urbanizované. Převážně listnaté lesní porosty, místy značně přírodního charakteru, pokrývají všechny prudší svahy jak samotného kaňonu Labe, tak navazující Průčelské rokly. Místy se vyskytují i skalní obnažené stěny, výchozy a sutě či smíšená matrice údolních katén. Prostorové uspořádání těchto oblastí je dáno hranami zaříznutého údolí Labe.
- Severní cíp zájmového území se nachází v **ObKR 26 Ústecké údolí Labe**. Jedná se o silně urbanizovanou krajinu, kterou především na jihu rámuje souvislejší lesní porosty. Převážně listnaté lesní porosty, místy značně přírodního charakteru, zaujímají pouze nejprudší, jinak nevyužitelné svahy. Objevuje se i smíšená matrice údolních katén, v různé míře narušená zástavbou.

Podle převládajícího způsobu využití je krajina zájmového území převážně **lesozemědělská**; na příkrých údolních svazích pak převládá krajina **lesní**, v nižších a plošších polohách je zastoupena i krajina **urbanizovaná** (Litoměřice; Ústí nad Labem, resp. v zájmovém území část Brná a Střekov). Dle reliéfu se v zájmovém území nachází řada vzácných krajinných typů. Značně je zastoupena **krajina kuželů a kup** a v okolí toku Labe hojně i **krajina zaříznutých údolí**. Tyto krajinné typy jsou hojně zastoupeny i v širším okolí záměru v rámci území CHKO České středohoří (kromě nich se na území CHKO hojně vyskytuje krajina sopečných pohoří). Oproti většině území České republiky je území CHKO specifické převahou těchto výjimečných typů reliéfu nad typy běžnými. Do zájmového území



okrajově z jihu rovněž zasahuje **krajina širokých říčních niv** (v oblasti Žernoseckého jezera) (viz Obrázek 8).

Z hlediska geomorfologického členění (viz Obrázek 9) je začátek záměru v úseku vedeném intravilánem Litoměřic situován na rozhraní dvou geomorfologických soustav (Demek & Mackovčín 2006): **České tabule** a **Krušnohorské soustavy**, ve které je dále celý záměr situován – v geomorfologickém celku **České středohoří**, podcelcích **Veneřické středohoří** (okrsek Litoměřické středohoří; zcela okrajově také okrsek Ústecké středohoří) a **Milešovské středohoří** (okrsek Kostomlatské středohoří).

- **Litoměřické středohoří** je geomorfologický okrsek ve střední a jihozápadní částech Veneřického středohoří. Okrsek zaujímá plochou hornatinu neovulkanické hrásti mezi údolími Ploučnice, Labe a dolní Bíliny, budovanou čedičovými horninami povrchových a podpovrchových forem, vzácněji znělcovými a trachytovými podpovrchovými tělesy, dále svrchnokřídovými pískovci a slínovci. Litoměřické středohoří vytváří strukturně denudační reliéf s rozsáhlými zbytky zarovnaného povrchu, strukturními plošinami, rozsáhlými hřbety a suky, hlubokými antecedentními, svahovými a subsekventními údolími a s četnými kryogenními tvary.
- **Ústecké středohoří** je geomorfologický okrsek v severozápadní části Veneřického středohoří. Okrsek zaujímá plochou pahorkatinu, je to méně členitá vrchovina na levém břehu hlubokého antecedentního údolí Labe, tvořená třetihorními vulkanity (převážně čediči) povrchových a podpovrchových těles, méně svrchnoturonskými až koniackými slínovci a pískovci. Ústecké středohoří vytváří destruovaný neovulkanický reliéf se zbytky posopečného zarovnaného povrchu, strukturními plošinami, hřbety a výraznými kuželovitými a kupovitými suky s tvary zvětrávání a odnosu hornin a s četnými sesuvy. Pruh při labském údolí rozdrážděn hlubokými údolími potoků.
- **Kostomlatské středohoří** je geomorfologický okrsek ve střední a východní částech Milešovského středohoří. Okrsek zaujímá plochou strukturní hornatinu kerného typu v místech maximálního zdvihu neovulkanické hrástě, budovanou převážně čedičovými, méně znělcovými horninami a svrchnokřídovými slínovci a písčítými slínovci, s rozsáhlými kuželovitými a kupovitými suky vypreparovaných podpovrchových sopečných těles (lakolitů, žil, diatrem aj.). Místy se uplatňuje mírně až středně ukloněný zarovnaný povrch na křídových sedimentech. Na severovýchodě proráží Labe v antecedentním údolí dílčí hrást krystalinického podkladu. Na vulkanitech vznikly četné mrazové sruby, izolované skály, balvanové sutě.

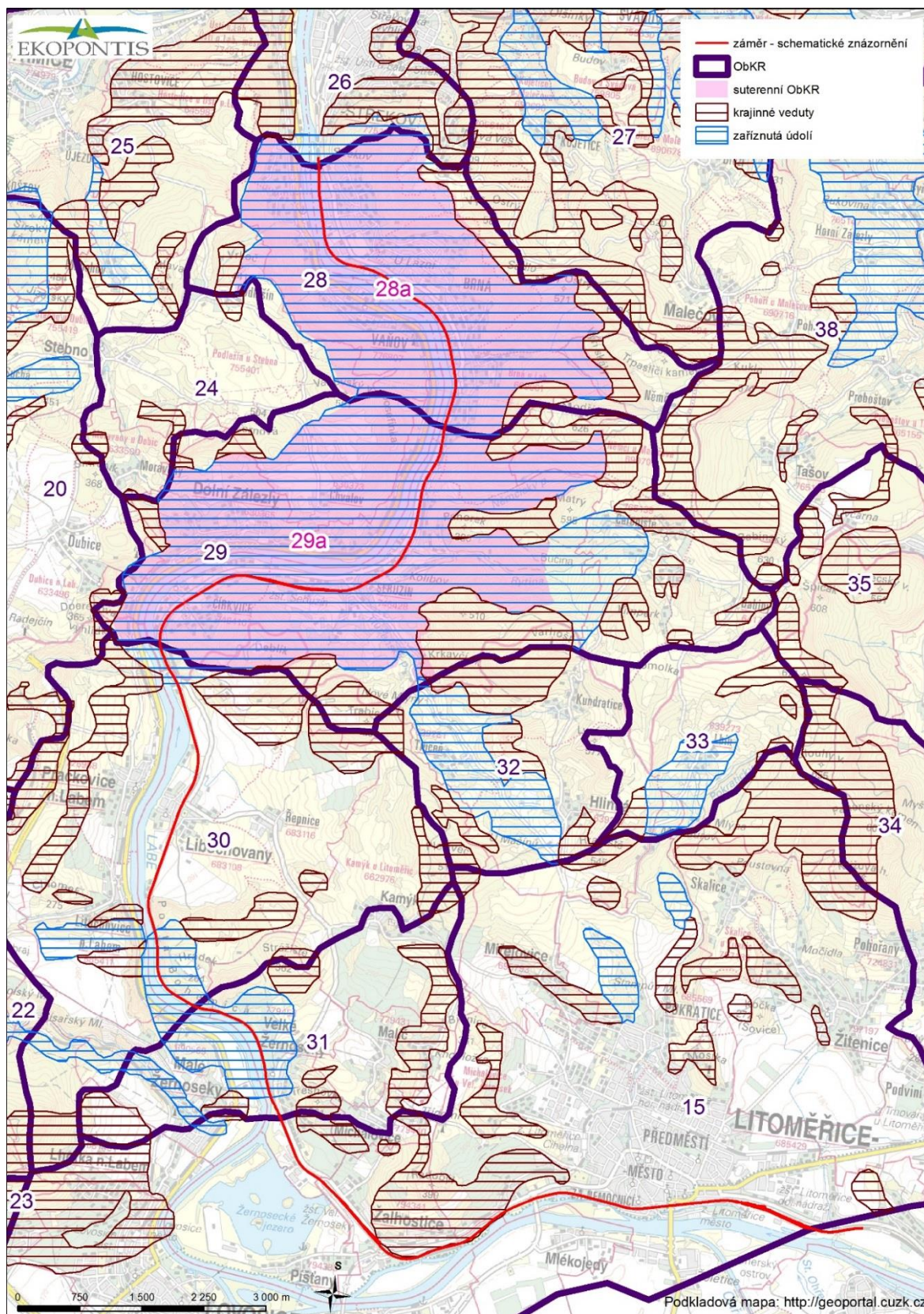
Do jižního okraj zájmového území (kolem Litoměřic a Lovosic a výběžkem až po Velké Žernoseky) zasahuje výše zmíněná soustava **Česká tabule celkem Ralská pahorkatina** (okrsek Bohušovská rovina) a **Dolnoharská tabule** (okrsek Úštěcká pahorkatina).

- **Bohušovická rovina** je geomorfologický okrsek v severozápadní části Tereziánské kotliny. Zaujímá fluvialně-eolickou akumulární rovinu při nejdolejším toku Ohře a na levém břehu Labe, vytvořenou v písčítých štěrkách svrchnopleistocenní terasy, většinou krytých vátými písky a sprašemi (částečně přepravenými.) Okrsek vyznačuje se přehloubenou brázdou na dně údolí s výplní až 18 m mocných terasových sedimentů, která vznikla mladým tektonickým

poklesem. Zřetelně patrná jsou opuštěná říční koryta. Při maximálních povodních rovina je dosahu inundace.

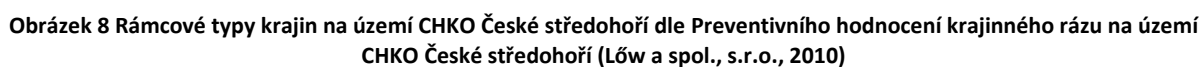
- **Úštěcká pahorkatina** je geomorfologický okrsek v západní a jihozápadní částech Dokeské pahorkatiny. Zaujímá členitou pahorkatinu na středoturonských písčitých slínovcích a vápnitých jílovcích, tvořící sedimentární stupňovinu strukturně denudačních plošin s široce rozevřenými neckovitými údolími (často s nesouměrným příčným profilem) stromovité vodní sítě v povodí Obrtky, Úštěckého a Lučního potoka. Okrsek vytváří měkký reliéf mírně ukloněných svahů s proluvialními sedimenty při úpatí Českého středohoří přehlubuje strukturně tektonická Úštěcká kotlina, na jihozápadě vystupují výrazně neovulkanické suky, v údolí Obrtky a Úštěckého potoka četné pramenné vývěry.



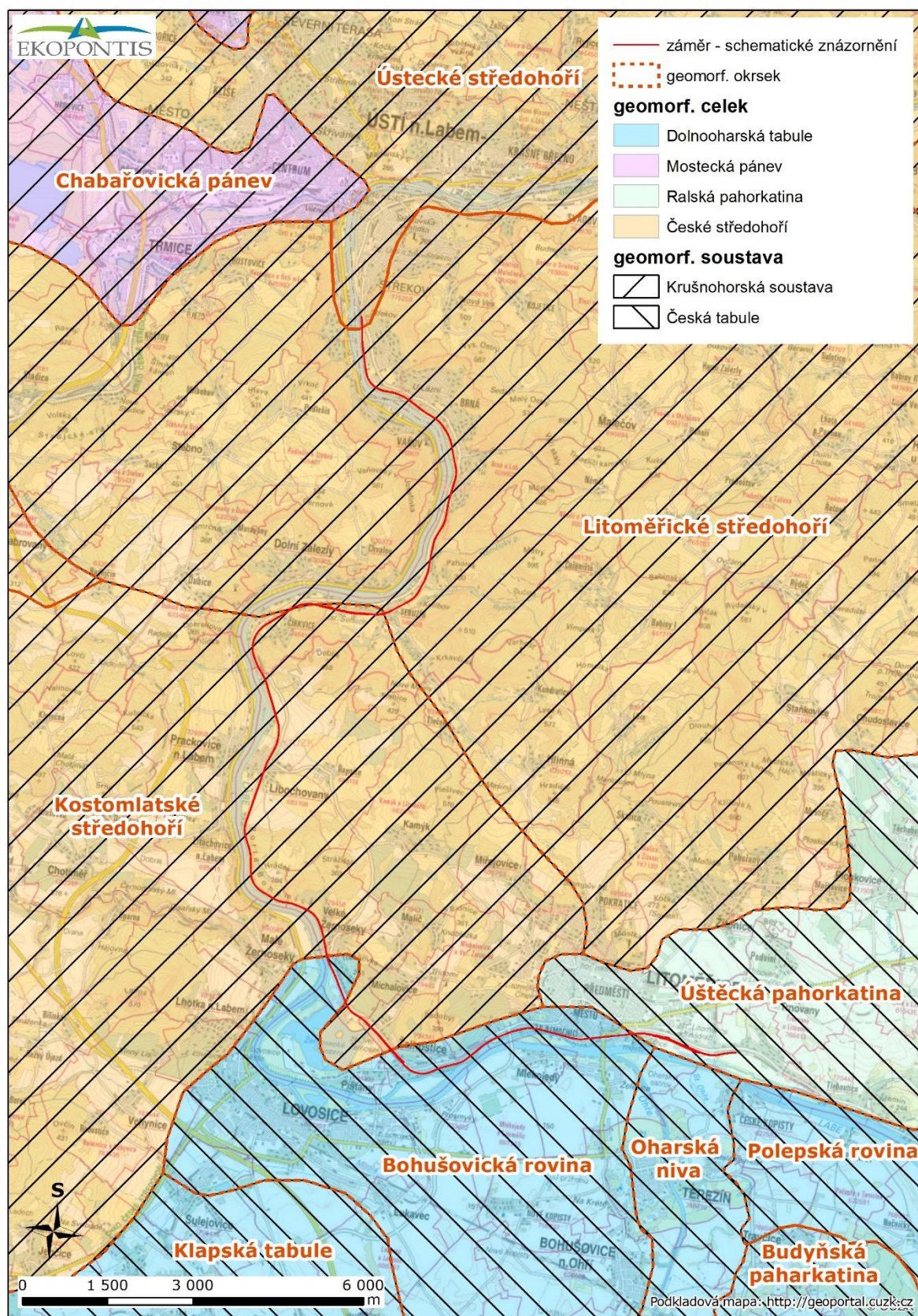


Obrázek 7 Oblasti krajinného rázu v širším okolí záměru dle Preventivního hodnocení krajinného rázu na území CHKO České středohoří (Lów a spol., s.r.o., 2010)









Obrázek 9 Geomorfologické poměry v širším okolí záměru (dle Geoportálu INSPIRE)



## 2.3 Vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP)

Obecně je pro každý záměr možno předvídat, že může svými vlivy až do určité vzdálenosti bezprostředně ovlivňovat charakteristiky krajinného rázu. Může fyzicky zasahovat do některých přírodních hodnot nebo do hodnot kulturní a historické charakteristiky – do určitých rysů kulturní krajiny. Záměr může v bezprostředním okolí výrazně snížit příznivý vizuální projev některých znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky a může tak změnit ráz krajiny – snížit rázovitost krajiny a změnit její individuální tvářnost. Aby nebylo nutné hodnotit zbytečně rozsáhlé území, je třeba vymezit v krajině prostor, který může být fyzicky, vizuálně nebo dojmově dotčen záměrem. Takový prostor se označuje jako „**potenciálně dotčený krajinný prostor**“ (PDoKP). Potenciálně dotčený krajinný prostor je ve smyslu §12 tvořený jedním či několika místy krajinného rázu nebo částmi míst krajinného rázu.

Záměrem potenciálně dotčeným krajinným prostorem je prostor, jehož osu tvoří železniční trať č. 053 v úseku 072 Litoměřice – Ústí n/L. Řešení této železniční tratě má být v rámci záměru optimalizováno, přičemž tato optimalizace bude realizována téměř výhradně v prostoru stávajícího drážního tělesa. Platí tedy, že vlivy železniční tratě na krajinný ráz území obecně nedoznají podstatnějších změn. Vedení železniční tratě v rámci navrženého záměru si v zásadě zachovává stávající stopu (s výjimkou drobných odchylek žádoucích vzhledem k dosažení sledovaných cílových parametrů); k relativně významnějším změnám dochází pouze v rámci jednotlivých sídel na trase, kde je jednak v rámci železničních stanic a zastávek optimalizováno uspořádání kolejí, jsou vybudována nova nástupiště a bezbariérové přístupy k nim, nové zastřešení apod., resp. zastávka Sebusín je vybudována nově blíže centra obce; jednak jsou v žádoucích případech navržena opatření sloužící k ochraně zástavby proti hluku – protihlukové stěny či nízké protihlukové clony.

- První jmenované, tj. **optimalizace řešení železničních stanic a zastávek**, je z hlediska vlivů na krajinný ráz zcela zanedbatelné, a to již svým situováním v rámci jednotlivých sídel v místech, kde jsou objekty drážního tělesa lokalizovány již nyní; resp. tato lokalizace je mírně měněna v případě zastávky Sebusín, posun směrem k centru obce je rovněž z hlediska krajinného rázu zanedbatelný. Tato optimalizace se nemůže žádným způsobem dotknout znaků a hodnot krajinného rázu; rovněž řešeno v prvotní analýze problematiky již v rámci kapitoly 2.1.
- Druhému jmenovanému, tj. **realizaci objektů protihlukové ochrany**, je žádoucí při uplatnění principu předběžné opatrnosti věnovat větší pozornost, jakkoliv platí, že jsou tyto objekty logicky rovněž situované v těsné vazbě na jednotlivá sídla, neboť řeší jejich ochranu proti negativním vlivům hluku. V případě realizace protihlukových stěn se však jedná o linie vertikálních objektů, které se mohou uplatňovat jak v pohledech „zvenčí“, tj. v pohledech směrem na železniční trať, resp. v pohledech, ve kterých železniční trať figuruje, tak v pohledech „zevnitř“, tj. v pohledech uživatele železniční tratě (v tomto případě lze zdůraznit zejména pohledy turistů cestujících daným územím vlakem). Délka všech prvků protihlukové ochrany však v žádném objektu nepřesahuje 500 m, zpravidla je podstatně nižší; výška navržených protihlukových opatření je nejvýše 2 m nad nepřevýšenou TK. Tato skutečnost, společně s charakterem území, znamená, že v pohledech „zevnitř“ nebude pro uživatele železniční tratě významně ovlivněna orientace v krajině a vnímání esteticky působící krajinné struktury a vazeb v rámci krajiny Českého středohoří. Vlivy tedy budou hodnoceny a posuzovány výhradně v pohledech „zvenčí“.



Kromě realizace objektů protihlukové ochrany byla identifikována potřeba věnovat se v rámci posouzení rovněž navrženému **způsobu řešení sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic**, neboť se zde záměr dotýká přírodovědně, resp. vizuálně cenných prvků (v hrubých rysech jediné prvky tohoto charakteru přímo dotčené záměrem); a **kácení náletových dřevin, resp. realizace dlažby z lomového kamene na svahu směre k řece Labe v úseku cca km 413,65 - 414,50**, ve kterém vede železniční trať v prostoru západního okraje Velkých Žernosek v kontaktu s řekou Labe.

Výše uvedené, v kombinaci s kapitolou 2.1, se snaží objasnit přístup, jakým je přistoupeno k vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru, resp. přístup, který je následně dále respektován v níže předloženém hodnocení a posouzení míry vlivu záměru na krajinný ráz. Pro záměr není vymezen jeden celkový potenciálně dotčený krajinný prostor, nýbrž jsou v žádoucích případech vymezeny pouze **dílčí potenciálně dotčené krajinné prostory** (dále také „**PDoKP** **dílčí XY**“), jejichž počet je dán charakterem zásahů provedených v rámci optimalizace traťového úseku a jejich významností vzhledem ke znakům a hodnotám krajinného rázu – pod „X“ je vždy uvedeno pracovní označení čísla daného dílčího prostoru a pod „Y“ druh objektu potenciálně znamenajícího vliv na krajinný ráz (v případě záměru se jedná o „NPC“, „PHS“, „SANACE SKAL“ či „KÁCENÍ A ZPEVNĚNÍ SVAHU“).

**V souladu s výše uvedeným je možno bez dalšího konstatovat, že záměr nemůže v naprosté většině traťového úseku vzhledem ke svému charakteru znamenat změnu míry zásahu železniční tratě do znaků a hodnot krajinného rázu; těmto úsekům tedy nebude v dalších částech studie věnována pozornost.**

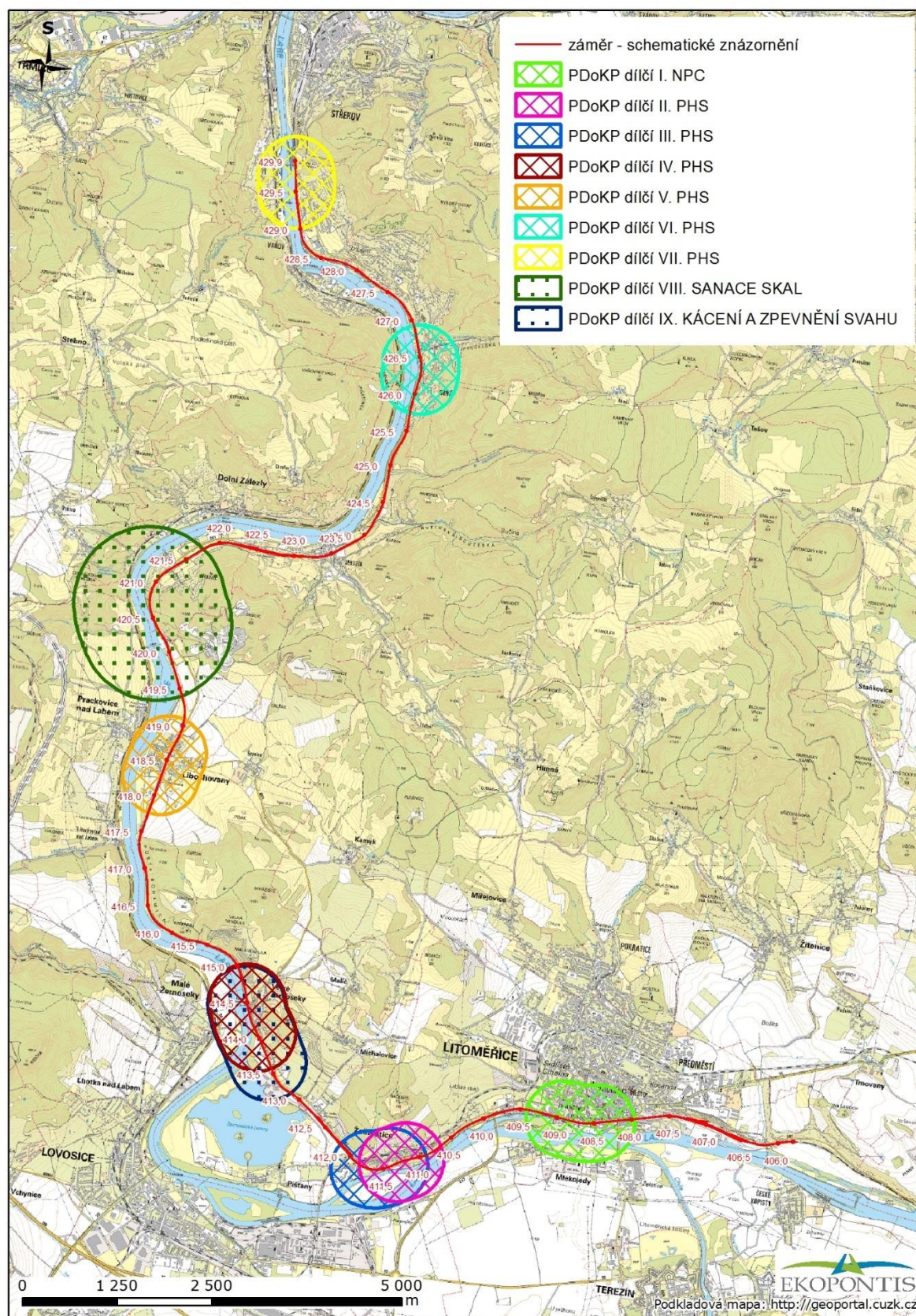
Tato studie vymezuje s ohledem na charakter záměru a prostorovou a charakterovou diferenciaci krajiny, v níž je záměr zasazen, celkem **9 dílčích PDoKP**:

- PDoKP dílčí I. NPC km 408,465 - 408,911
- PDoKP dílčí II. PHS km 411,183 - 411,308
- PDoKP dílčí III. PHS km 411,405 - 411,666 a km 411,550 - 411,691
- PDoKP dílčí IV. PHS km 414,067 - 414,510
- PDoKP dílčí V. PHS km 418,262 - 418,595
- PDoKP dílčí VI. PHS km 426,240 - 426,424
- PDoKP dílčí VII. PHS km 429,509 - 429,721
- PDoKP dílčí VIII. SANACE SKAL km 420,400 - 420,700
- PDoKP dílčí IX. KÁCENÍ A ZPEVNĚNÍ SVAHU km 413,650 - 414,500

Pro tyto bude provedeno hodnocení a posouzení míry vlivu záměru na krajinný ráz území.

Empiricky byla stanovena vzdálenost, za kterou je viditelnost záměru slabá a **navrhované změny v krajinné scéně nemohou zásadním způsobem snížit pozitivní hodnoty krajiny nebo změnit existující ráz krajiny**. Za takovou vzdálenost byla v tomto materiálu v případě NPC a PHS a v případě KÁCENÍ A ZPEVNĚNÍ SVAHU akceptována vzdálenost 500 m od daných objektů; v případě SANACE SKAL vzdálenost 1000 m od daného objektu. Dle této vzdálenosti jsou vymezeny dílčí PDoKP (viz Obrázek 10). V tomto vymezení ještě nejsou reflektovány terénní poměry a vizuální bariéry v krajině, které jsou zejména vzhledem k prostoru vedení železniční tratě poměrně významné (k bariérovému působení morfologie terénu a dřevinné vegetace se přidává bariérové působení zástavby, resp. jednotlivých objektů v intravilánu obcí). Reálná viditelnost řešených objektů, prvků a změn v území je tak ve skutečnosti podstatně menší, resp. posuzované objekty, prvky a změny se v krajinném obraze neuplatňují při pohledech ze všech míst jednotlivých dílčích PDoKP – blíže řešeno v kapitole 3.





Obrázek 10 Schéma potenciálně dotčených krajinných prostorů (PDokP)



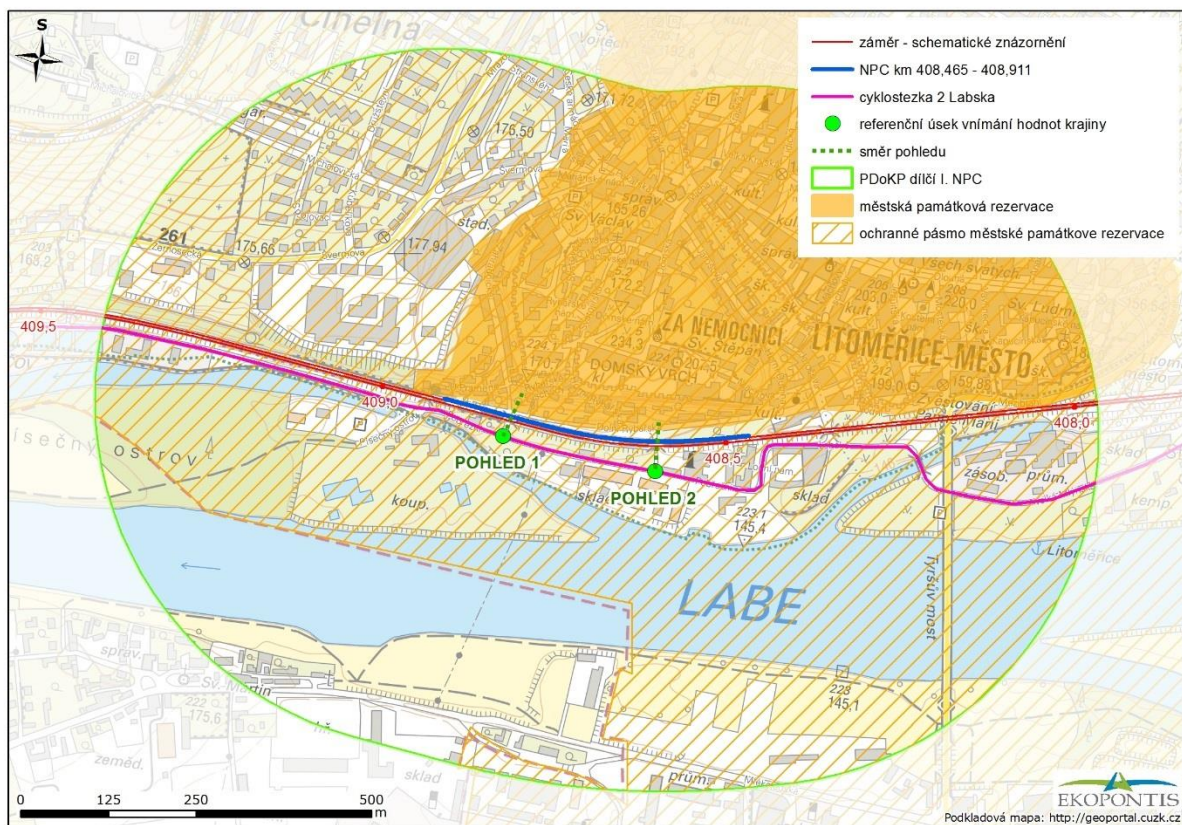
### 3 HODNOCENÍ A POSOUZENÍ MÍRY Vlivu Záměru

#### 3.1 PDoKP dílčí I. NPC km 408,465 - 408,911

PDoKP dílčí I. zahrnuje v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací NPC km 408,465 - 408,911, neboť v území se jednak uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti, jednak byl způsob řešení protihlukové ochrany přizpůsoben právě potřebám dosažení minimálního uplatnění prvků souvisejících se záměrem v krajinných pohledech.

Území je na okraji CHKO České středohoří (ve IV. zóně odstupňované ochrany); z přírodních charakteristik je třeba zmínit zejména řeku Labe a její údolní nivu (VKP ze zákona) v úseku Písečného ostrova; kulturní charakteristika je zde jednoznačně zastoupena MPR Litoměřice (s mnoha dalšími objekty památkové ochrany), resp. ochranným pásmem této rezervace. Kulturními dominantami nejbližšího prostoru jsou Biskupská rezidence či Katedrála sv. Štěpána, rovněž však mnoho dalších architektonicky a historicky významných objektů. Požadavky na ochrany krajinného rázu se zde potkávají a jsou v souladu s požadavky státní památkové péče (zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění). Tyto požadavky jsou místně příslušným NPÚ dlouhodobě uplatňovány, byly tak známy v rámci návrhu technického řešení a plně zohledněny. Tímto zohledněním je návrh NPC (namísto klasických PHS), neboť pohled na MPR od jihu je zvláště charakteristický (gradace prvků MPR).

Vzhledem k této skutečnosti je možné bez dalších pochybností konstatovat, že technické řešení úseku je navrženo v souladu s požadavky ochrany krajinného rázu, který nebude záměrem významně dotčen; estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině nebudou měněny. Tento závěr byl učiněn na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 11 a Obrázek 12). Jako významné referenční body či trasy vnímání krajiny je nutno považovat zejména cyklostezku č. 2 Labskou. Uživatelé cyklostezky se pohledy z jihu na MPR otevírají v zásadě ve dvou referenčních bodech/krátkých úsecích na této cyklostezce (rovněž znázorněny na obrázcích níže), neboť v ostatních úsecích jsou více či méně odcloněny zástavbou/zahradami mezi cyklostezkou a železniční tratí. Realizace NPC vpravo koleje č. 2, výšky 0,875 m nad nepřevýšenou TK č. 2, se bude v pohledech z těchto referenčních bodů uplatňovat pouze omezeně, resp. prakticky se uplatňovat nebude vzhledem k vedení železnice na násypu a lokalizaci stěny na vzdálenější hraně koruny násypu.



Obrázek 11 Schéma vztahu MPR Litoměřice, OP MPR a pohledů z některých bodů z referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské



Obrázek 12 Pohledy z cyklostezky č. 2 Labská směrem na MPR Litoměřice v místech, kde je navržena realizace NPC (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

### 3.2 PDoKP dílčí II. PHS km 411,183 - 411,308; PDoKP dílčí III. PHS km 411,405 - 411,666 a km 411,550 - 411,691

PDoKP dílčí II. a III. jsou hodnoceny společně, neboť na sebe těsně navazují, čímž zahrnují území s obdobnými znaky krajinného rázu. Oba PDoKP zahrnují v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací PHS, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti. Tyto bariéry jsou zvláště významné zejména v případě PHS km 411,183 - 411,308, kterou v podstatě není možné vnímat ze standardních referenčních bodů či tras vnímání krajiny – viz níže.

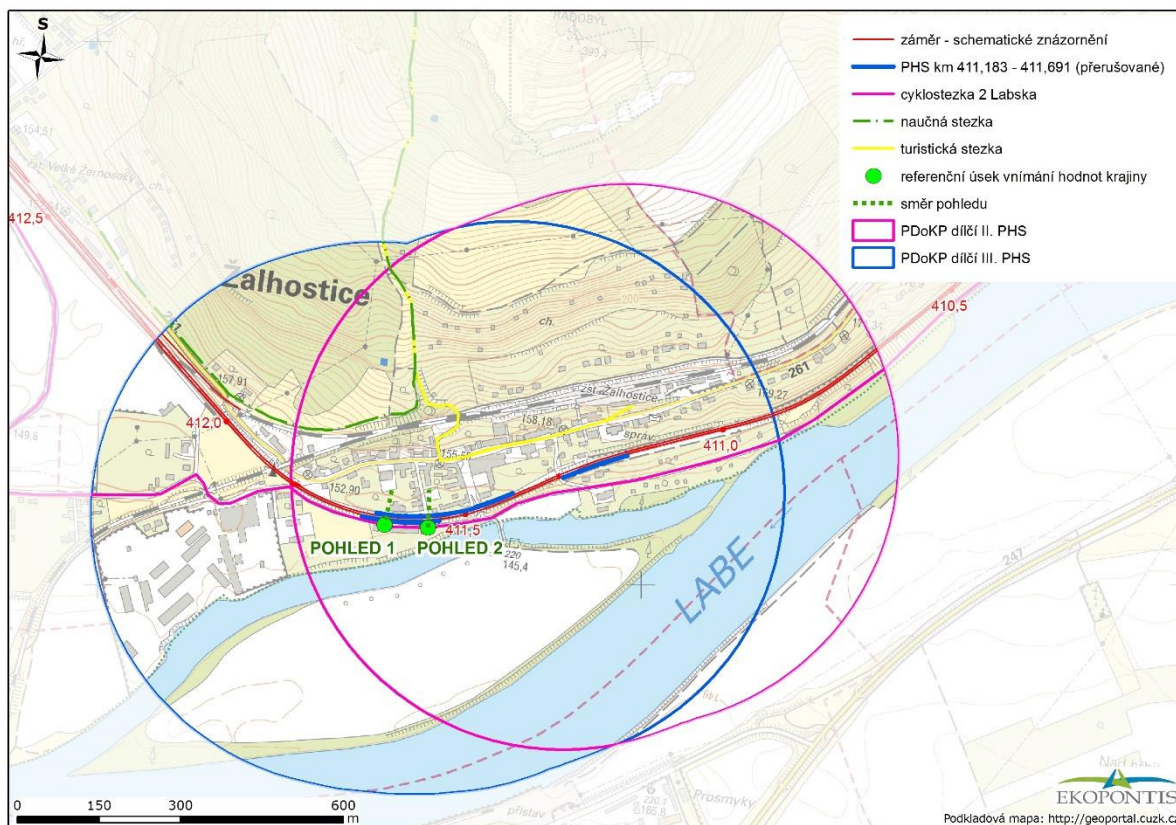
Území je na okraji CHKO České středohoří (ve IV. zóně odstupňované ochrany); z přírodních charakteristik je třeba zmínit zejména řeku Labe a její údolní nivu (VKP ze zákona) a některé vzrostlé stromy v úseku ostrova jižně od Žalhostic (ostrov je však ve svém interiéru zemědělsky využíván); kulturní charakteristika není zastoupena žádným významným objektem či územím, resp. patrný je zde odkaz na dřívější charakter a způsoby využívání území (zástavba, dopravní linie, zemědělské využívání ostrova patrné již na mapách II. vojenského mapování z 19. století apod.). V širším území severně od obou PDoKP je významné působení dominanty Radobýlu, který je možné považovat za přírodní, ale také v mnoha ohledech za kulturní dominantu (např. spojení se zdejším působením K. H. Máchy).

Je to právě vrch Radobýl, který se uplatňuje v některých pohledech na prostor, kde mají být realizovány PHS, přičemž pouze některé pohledy je však možné považovat za referenční. Jsou to výhradně pohledy z cyklostezky č. 2 Labské, ve kterých se v omezené míře může právě Radobýl uplatňovat:

- V případě PHS km 411,183 - 411,308 však jsou tyto pohledy prakticky vyloučeny, neboť zde významně působí vizuální bariéry vegetace, zahrad a zástavby mezi cyklostezkou a železniční tratí; krajinný ráz nebude významně dotčen; estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině nebudou měněny.
- V případě PHS km 411,405 - 411,666 a km 411,550 - 411,691 se již vrch Radobýl v pohledech z cyklostezky v omezené míře uplatňovat může, vzhledem k těsnému přimknutí cyklostezky k násypu železniční tratě však i zde platí, že realizací PHS nebude krajinný ráz významně dotčen; estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině nebudou měněny.

Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 13 a Obrázek 14). Oba PDoKP zahrnují rovněž další trasy, které je potenciálně možné považovat za referenční – Litoměřická vinařská NS a žluté turistická stezka k Radobýlu – k uplatnění PHS však vzhledem k již zmíněným vizuálním bariérám docházet nebude.





Obrázek 13 Schéma PDoKP II a III a pohledů z některých bodů z referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské



Obrázek 14 Pohledy z cyklostezky č. 2 Labské směrem na Radobýl v místech, kde je navržena realizace PHS (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

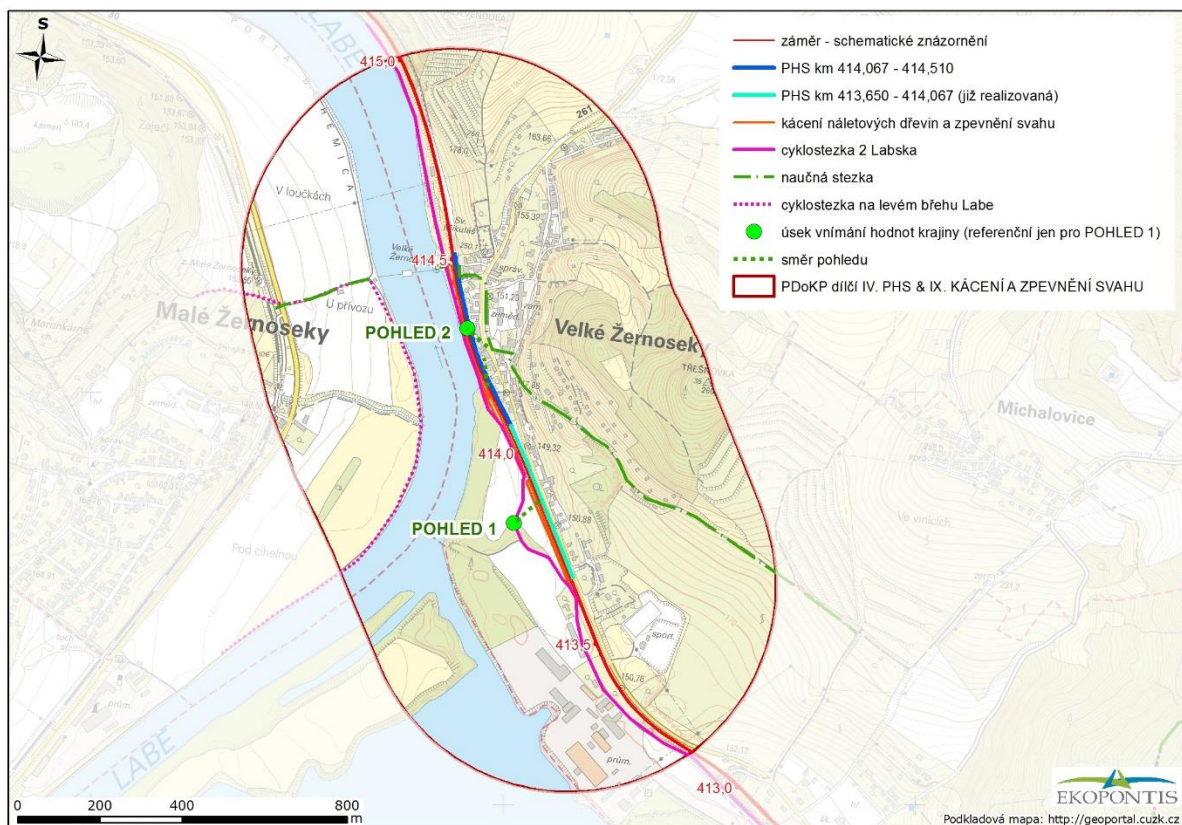
### 3.3 PDoKP dílčí IV. PHS km 414,067 - 414,510; PDoKP dílčí IX. KÁCENÍ A ZPEVNĚNÍ SVAHU km 413,650 - 414,500

PDoKP dílčí IV. a IX. jsou hodnoceny zcela společně, neboť na sebe těsně navazují, resp. překrývají se a společně s PHS v km 413,670 - 414,067, která byla vpravo trati realizována v roce 2017, znamenají relativně významné změny v území na obou stranách železniční tratě v úseku km 413,650 - 414,510. V souladu s uvedeným zahrnují oba PDoKP území s obdobnými znaky krajinného rázu. Oba PDoKP zahrnují v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací PHS, resp. KÁCENÍM A ZPEVNĚNÍM SVAHU, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti.

Území se nachází v rámci CHKO České středohoří (ve IV. zóně odstupňované ochrany); z přírodních charakteristik je třeba zmínit zejména řeku Labe (VKP ze zákona) a některé vzrostlé stromy v úseku podél břehů Labe; v širším okolí svahy porostlé lesy či využívané jako vinice (V až S od obce Velké Žernoseky) a severní část území Žernoseckého jezera (J od obce Velké Žernoseky). Kulturní charakteristika je zastoupena spíše drobnými objekty – NKP viničné domky či kovárna, z významnějších NKP kostel sv. Mikuláše a zámek; výhradně však mimo bezprostřední kontakt se záměrem. Významnou kulturní charakteristikou je i zdejší odkaz využívání území v podobě vinic. Zcela negativní kulturní charakteristikou je v prostoru zejména rozsáhlá průmyslová zóna na břehu Žernoseckého jezera v kontaktu s železniční tratí.

Vizuální uplatnění PHS bude velmi omezené, přičemž z významných referenčních tras vnímání krajiny v principu žádné. Toto platí zejména pro v rámci optimalizace tratě navržené PHS v km 414,067 - 414,510, zatímco již realizovaná PHS v km 413,670 - 414,067 je vnímána z cyklostezky č. 2 Labské (rovněž ze silnice II/261, přičemž se však nejedná o referenční trasu vnímání krajiny). Toto vnímání je nyní v mnohém odcloněno náletovými dřevinami na svahu železniční tratě vlevo směrem k břehům/nivě Labe, přičemž v rámci optimalizace budou tyto dřeviny v relativně větší míře na svahu káceny a svah bude zpevněn lomovým kamenem. Kombinace již realizované PHS, kácení a zpevňování svahu bude v jisté míře umocněno vizuální působení technicistního prvku železniční tratě v krajině, tento však bude vnímán pouze v lokálních pohledech, přičemž v území v rámci nivy Labe bude mnohá dřevinná vegetace působit jako vizuální bariéra členící krajinný prostor a omezující pohledy z cyklostezky č. 2 Labské směrem k železniční tratě. Jinde v trase cyklostezky (severní polovina řešeného úseku) dochází k těsnému přimknutí cyklostezky k vysokému násypu železniční tratě, přičemž vzhledem k lokalizaci PHS na vzdálenější hraně koruny násypu toto znamená zanedbatelný zásah do vizuálního vnímání území v pohledech z cyklostezky, resp. v pohledech z cyklostezky směrem na železniční trať je možné vnímat téměř výhradně pouze svah cyklostezky a nikoliv krajinné prvky „za železniční tratí“ (platí i pro vzdálenější krajinná panoramata Českého středohoří). Dalšími potenciálními referenčními trasami jsou Litoměřická vinařská NS, která v oblasti přívozu překonává Labe na levý břeh, či cyklostezka podél levého břehu Labe. Právě z levého břehu Labe směrem na Velké Žernoseky lze potenciálně předpokládat jisté, relativně největší pohledové uplatnění PHS (platí výhradně pro navrženou PHS; již realizovaná PHS je odcloněna dřevinou vegetací nivy/pravého břehu Labe), dojde však spíše k homogenizaci podoby západního okraje zástavby Velkých Žernosek, bez vlivů na estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině. Krajinný ráz území nebude významně dotčen. Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 15 a Obrázek 16).





**Obrázek 15 Schéma PDoKP IV a PDoKP IX a pohledů na objekty, prvky a změny železniční tratě související s její optimalizací (referenční POHLED 1 z cyklostezky, nereferenční POHLED 2 z koruny násypu železniční tratě)**



**Obrázek 16 Pohled z cyklostezky č. 2 Labské směrem na prostor železniční tratě, kde je navrženo kácení náletových dřevin a zpevnění svahu lomovým kamenem a je již realizována PHS (A - POHLED 1); pohled z koruny násypu železniční tratě (tj. pohled nereferenční) směrem k zástavbě Velkých Žernosek v místech, kde je navržena realizace (B - POHLED 2); blíže viz text, resp. obrázek výše (foto: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), P. Švehlík)**

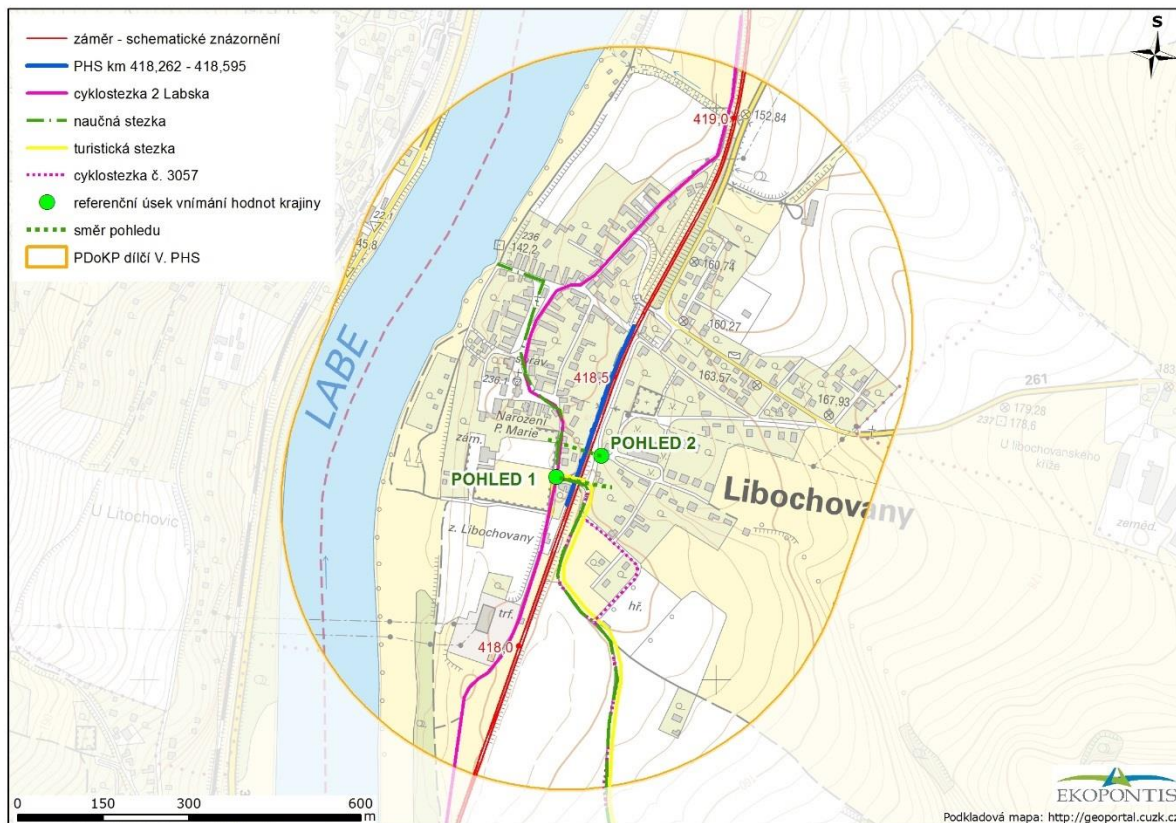
### 3.4 PDoKP dílčí V. PHS km 418,262 - 418,595

PDoKP dílčí V. zahrnuje v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací PHS, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti.

Území se nachází v rámci CHKO České středohoří (ve IV. zóně odstupňované ochrany); přírodní charakteristiky jsou vzhledem k lokalizaci PHS v intravilánu velmi omezené (řeka Labe je vzdálena cca 300 m, volná krajina je tvořena převážně ornou půdou, místy střídanou trvale travními porosty); kulturní charakteristika je zastoupena v mnohém dochovanou urbanistickou strukturou centra obce s NKP kostelem Narození Panny Marie a dalšími architektonicky, resp. historicky zajímavými objekty (mj. NKP sloup se sochou Panny Marie), dále také NKP zámek. Centrum obce i zámek se však nacházejí v relativně velké vzdálenosti od navržené PHS, resp. vizuální propojení s prostorem železniční tratě je spíše nevýznamné.

Vizuální uplatnění PHS bude velmi omezené, přičemž z významných referenčních tras vnímání krajiny zanedbatelné. Touto trasou v území je ve vztahu k záměru cyklostezka č. 2 Labská, dále NS Libochovany, žlutá turistická stezka a cyklostezka č. 3057 (poslední tři uvedené podchází železniční trať právě v místě, kde má počátek navržená PHS). Nepatrně více se bude záměr vizuálně uplatňovat v krajinných pohledech z místní účelové pozemní komunikace vedené intravilánem obce východně od železniční tratě směrem k železniční stanici (viz níže POHLED 2). Tento pohled, ve kterém se mj. uplatňuje kostelem Narození Panny Marie, sice nemá typické postavení v rámci pohledů referenčního vnímání krajiny, při uplatnění principu předběžné opatrnosti byl však také hodnocen, se závěry, že PHS zde bude znamenat pouze slabý zásah do krajinného rázu území; s nevýznamným ovlivněním estetických hodnot, harmonického měřítko a harmonických vztahů v krajině, neboť PHS sice zcela vizuálně odcloní některé objekty heterogenně působícího okolí železniční tratě, stále však zůstane patrná vazba na kostel Narození Panny Marie (tj. orientace ve vztahu k centru obce) a bezpochyby také krajinu Českého středohoří na levém břehu Labe, které v pohledech dominují negativní prvky v podobě lomu pod vrchem Kubačka (543 m n. m.) a nejen z hlediska krajinného rázu tolik diskutovaná estakáda na dálnici D8. Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 17 a Obrázek 18).





Obrázek 17 Schéma PDoKP V a pohledů z některých bodů z referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské, NS Libochovany, žluté turistické stezky a cyklostezky č. 3057, resp. místní účelové komunikace (poslední uvedené spíše nerefrenční trasa vnímání krajiny)



Obrázek 18 Pohledy z cyklostezky č. 2 Labské, NS Libochovany, žluté turistické stezky a cyklostezky č. 3057 směrem k železniční trati v místech, kde je navržena PHS (A - POHLED 1); pohled z místní účelové komunikace směrem k železniční trati v místech, kde je navržena PHS (B - POHLED 2) (blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

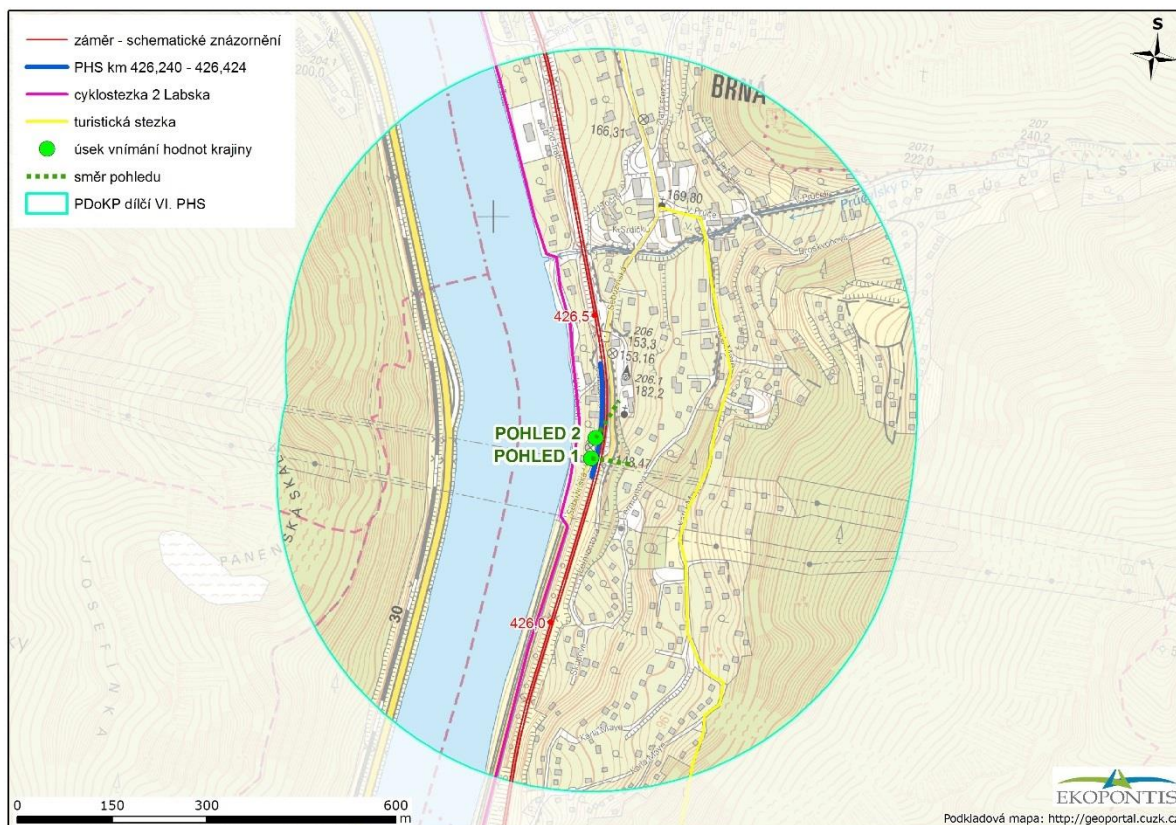


### 3.5 PDoKP dílčí VI. PHS km 426,240 - 426,424

PDoKP dílčí VI. zahrnuje v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací PHS, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti.

Území se nachází v rámci CHKO České středohoří (vlastní prostor PHS ve IV. zóně odstupňované ochrany, dále od PHS také I. a II. zóna odstupňované ochrany, resp. na levém břehu Labe III. zóna odstupňované ochrany); přírodní charakteristiky jsou vzhledem k lokalizaci PHS v intravilánu velmi omezené (řeka Labe – VKP ze zákona – v daném úseku v principu zcela postrádá údolní nivu), resp. tyto jsou často zastoupeny až dále na svazích v podobě přírodních biotopů charakteru lesa). Kulturní charakteristika je zastoupena rovněž omezeně, centrum obce patrné již na mapách z 19. století (mj. s NKP kaple) je vzdálené nejméně 200 m od severního okraje PHS, bez vizuálního propojení s prostorem železniční tratě; zatímco v bezprostředním okolí PHS dominuje spíše heterogenní zástavba, ve které vynikají budova veterinární správy či kaplička nad opěrnou zdí východně od silnice II/261.

Vizuální uplatnění PHS bude velmi omezené, což platí zejména z míst významných referenčních tras vnímání krajiny. Touto trasou v území je ve vztahu k záměru zejména cyklostezka č. 2 Labská, vzhledem k vizuálním bariérám zástavby a zahrad se vzrostlou dřevinou vegetací mezi PHS a cyklostezkou však bude vizuální uplatnění PHS v pohledech z cyklostezky minimální. Obdobné platí např. i pro žlutou turistickou stezku vedenou na svazích spíše východním okrajem Brné. Více se bude záměr vizuálně uplatňovat v krajinných pohledech z místní účelové pozemní komunikace – ul. U Viaduktu – vedené západně od železniční tratě v jejím souběhu, příp. ze silnice II/261. Ani v jednom případě se však nejedná o standartní referenční trasy vnímání krajiny a jejich volba je učiněna na základě principu relativního výběru. Nehledě na tuto skutečnost však platí, že krajinný obraz ani v těchto pohledech nevyniká významnou vizuální či estetickou cenností, spíše naopak, resp. jedná se o standartní vnímání spíše nesourodé heterogenity zdejší zástavby a dopravních linií jižně od centra obce. I při uplatnění principu předběžné opatrnosti je tedy nutno učinit závěry, že PHS zde nebude znamenat zásah do krajinného rázu území; neovlivní estetické hodnoty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině. Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 19 a Obrázek 20).



Obrázek 19 Schéma PDoKP VI a pohledů z místní účelové pozemní komunikace – ul. U Viaduktu – vedené západně od železniční tratě v jejím souběhu a ze silnice II/261 (tj. pohledů nereferenčních, neboť referenční pohledy na PHS se v území nenacházejí)



Obrázek 20 Pohledy z místní účelové pozemní komunikace – ul. U Viaduktu – vedené západně od železniční tratě v jejím souběhu (A - POHLED 1) a ze silnice II/261 (B - POHLED 2), tj. pohledy nereferenční směrem k prostoru železniční tratě, kde je navržena realizace PHS (blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

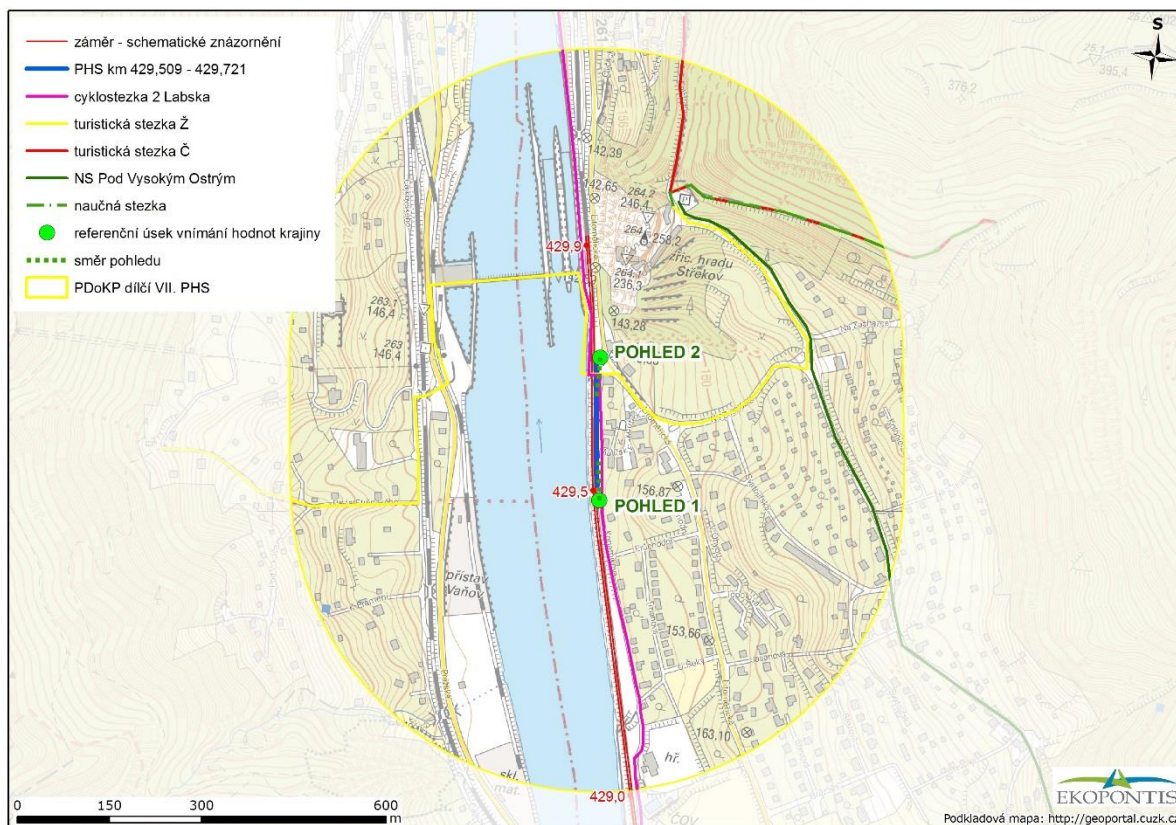
### 3.6 PDoKP dílčí VII. PHS km 429,509 - 429,721

PDoKP dílčí VII. zahrnuje v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací PHS, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti.

Území se nachází v rámci CHKO České středohoří (vlastní prostor PHS ve IV. zóně odstupňované ochrany, dále od PHS – v návaznosti na skalní výchoz v prostoru hradu Střekov a východně navazující zalesněné svahy – rovněž I. zónu odstupňované ochrany); přírodní charakteristiky jsou vzhledem k lokalizaci PHS v úzkém pruhu mezi zástavbou a upravenými břehy Labe velmi omezené (řeka Labe – VKP ze zákona – v daném úseku v principu zcela postrádá údolní nivu a vlastní tok je bezprostředně ovlivněn vzdušným střekovským zdymadla, které se nachází v PDoKP), resp. jako nejvýznamnější zde vystupuje skalní výchoz pod hradem Střekov. Hrad Střekov zároveň vystupuje jako významná kulturní dominanta (zároveň NKP); obdobně jako střekovské zdymadlo (rovněž zároveň NKP), jehož technicistní charakter však může být v mnoha ohledech vnímán spíše negativně. Kromě těchto kulturních dominant/NKP, významně se uplatňujících v krajinných pohledech, lze v PDoKP jmenovat ještě další NKP – zvonička s milníkem (v principu ukrytá v zástavbě a prvky zahrad ul. Malířský koutek) a Schichtova vila (na levém břehu spíše neznatelně se uplatňující vzhledem k ukrytí v okolní vzrostlé dřevinné vegetaci).

Vizuální uplatnění PHS bude omezené, jakkoliv platí, že zejména v pohledech z nejvýznamnější referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské – dojde v krátkém úseku ke ztrátě, resp. zásahům vizuálního vnímání střekovského zdymadla. V souladu s navrženou délkou PHS však bude tento zásah pouze dílčí; nehledě na výše popsaný rozporuplný charakter a vnímání právě této (kulturní) dominanty. Vizuální vnímání jednoznačně pozitivně působícího krajinného prvku skalního výchozu s hradem Střekov naopak nedozná přímých změn, resp. v krátkém úseku může dojít k nevýznamnému ovlivnění vnímání některých krajinných vztahů a vazeb v rámci zaříznutého údolí Labe (zásah do pohledů na řeku Labe a svahy na levém břehu Labe s rozptýlenou zástavbou a bohatým zastoupením vzrostlé dřevinné vegetace). Opačné pohledy, tj. pohledy z hradu Střekov či ze střekovského zdymadla, kde rovněž vedou turistické stezky, a které je možné rovněž vnímat jako referenční pro vnímání hodnot krajiny, v principu nedoznají změn, neboť záměr bude znamenat spíše homogenizaci heterogenně a v mnoha ohledech nesourodě působícího okraje zástavby na pravém břehu Labe. V souladu s výše uvedeným je možno konstatovat pouze slabý zásah do krajinného rázu území; s nevýznamným ovlivněním estetických hodnot, harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, neboť PHS sice vizuálně zasáhne do krajinného obrazu řeky Labe a jejího levého břehu, dojde k tomu však pouze na krátkém úseku. Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 21 a Obrázek 22).





Obrázek 21 Schéma PDoKP VII a pohledů z některých bodů z referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské, resp. parkoviště u cyklostezky



Obrázek 22 Pohledy z cyklostezky č. 2 Labské, resp. parkoviště u cyklostezky směrem na prostor železniční tratě, kde je navržena realizace PHS (A - POHLED 1, B - POHLED 2 – blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: P. Švehlík)

### 3.7 PDoKP dílčí VIII. SANACE SKAL km 420,400 - 420,700

PDoKP dílčí VIII. zahrnuje v souladu se způsobem vymezení podstatně širší prostor (a znaky krajinného rázu), než může být reálně dotčen realizací sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700, neboť v území se uplatňuje hned několik významných bariér viditelnosti. V rámci všech dílčích PDoKP má PDoKP VIII. specifické postavení:

- prostor nebyl vymezen vzhledem k realizaci objektů protihlukové ochrany, nýbrž vzhledem k zásahu skalního výchozu a svahů východně od železniční tratě, které vykazují přírodovědné i vizuální hodnoty
- prostor je vymezen poněkud širěji, a to do vzdálenosti 1 km od předmětného úseku železniční tratě, neboť pohledová exponovanost svahů a skal může být potenciálně větší, tzn. i potenciální uplatnění prvků záměru v krajinných obrazech může být potenciálně větší
- při hodnocení zásahu jsou analyzovány i pohledy z vyhlídkových míst, kterých je v rámci krajiny Českého středohoří velké množství; toto nebylo v rámci vizuálního uplatnění PHS v krajinných pohledech činěno, neboť toho nebylo třeba vzhledem k relativně zanedbatelným rozměrům a způsobu provedení PHS, vzdálenosti PHS od vyhlídkových míst i významu vizuálních bariér v krajině, které v dálkových pohledech v principu neumožňovaly viditelnost posuzovaných objektů, prvků a změn v území (nehledě na to se vyhlídková místa v jiných PDoKP nacházela pouze výjimečně)

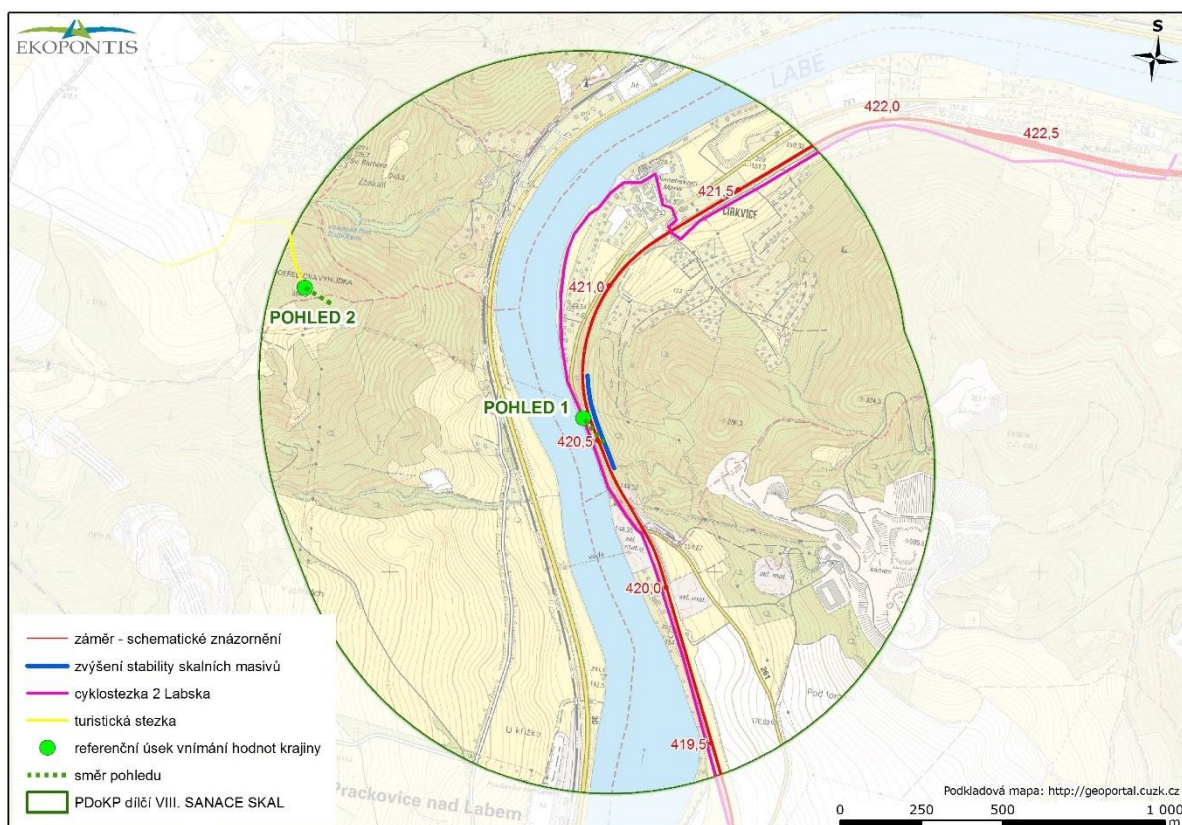
Území se nachází v rámci CHKO České středohoří (vlastní prostor prvků zvýšení stability i přes jisté přírodovědné hodnoty pouze ve IV. zóně odstupňované ochrany, dále od těchto prvků – v návaznosti na svahy na levém břehu Labe – rovněž III. zóně odstupňované ochrany); přírodní charakteristiky jsou zastoupeny právě prvky skalních výchozů a JZ orientovaných svahů s vegetací stepního až lesostepního charakteru, v údolí řekou Labe (VKP ze zákona) a na svazích výše přírodě blízkými formacemi lesních, resp. keřových společenstev. Kulturním charakteristikám zde dominují objekty a prvky související s lomem Deblík, tedy v mnoha ohledech specifické kulturní prvky, v krajině dominující a odkazující na dlouhodobé uplatňování potřeb člověka v krajině a exploataci přírodních zdrojů; svým působením v krajině výhradně negativní prvky. Některé prvky pozitivní kulturní charakteristiky v rámci zástavby Církvic (např. NKP kostel Nanebevzetí P. Marie) jsou zcela mimo vizuální uplatnění a vzájemné vazby s prvky zvýšení stability skal v rámci záměru optimalizace).

Vizuální uplatnění prvků zvýšení stability skal bude omezené. V pohledech z blízké referenční trasy vnímání krajiny – cyklostezky č. 2 Labské – je možné předpokládat pouze uplatnění prvků souvisejících se stabilizací rozvolněného skalního výchozu, neboť ostatní budou v principu zcela ukryty za vysokým násypem železniční tratě porostlým dřevinou vegetací; tato vegetace se částečně rozvolňuje právě v blízkosti skalního výchozu, což umožňuje vnímání skalního výchozu právě v pohledech z cyklostezky (viz Obrázek 25). Estetická atraktivita krajinného obrazu v těchto pohledech však vykazuje v kontextu území Českého středohoří spíše průměrných hodnot; prvky zvýšení stability skal budou v principu obdobné s prvky, které jsou již nyní realizované v rámci skalních masivů Kalvárie – pro představu přiloženo na obrázku níže (Obrázek 24); tedy hmotově svým provedením spíše méně významné, jakkoliv může dynamická bariéra na skalním výchozu nad tratí dosahovat výšky až 7 m.



Při uplatnění principu předběžné opatrnosti bylo analyzováno i vizuální uplatnění prvků zvýšení stability skal v pohledech z Doerellovy vyhlídky na svazích levého břehu Labe (Obrázek 26). Vzdálenost této vyhlídky od řešené železniční tratě a s ní souvisejících prvků je však více než 800 m, což při výše charakterizovaném předpokládaném způsobu řešení stabilizace skal nemůže znamenat významnější uplatnění realizovaných prvků, které budou bez explicitní pozornosti velmi pravděpodobně zpravidla unikat vnímání pozorovatele.

V souladu s výše uvedeným je možno konstatovat pouze slabý zásah do krajinného rázu území; s nevýznamným ovlivněním estetických hodnot, harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině. Uvedené závěry byly učiněny na základě terénní rekognoskace území a mapových analýz, které jsou předloženy na obrázcích níže (Obrázek 23 až Obrázek 26).



**Obrázek 23 Schéma PDoKP VIII a pohledů z referenčního bodu a trasy vnímání krajiny – Doerellovy vyhlídky, resp. cyklostezky č. 2 Labské**



**Obrázek 24 Způsob sanace skal a svahů v km 415,700 - 415,970 tratě, tj. v úseku PR Kalvárie (foto: P. Švehlík)**



**Obrázek 25 Pohled z cyklostezky č. 2 Labské na prostor železniční tratě, kde je navržena realizace sanace skal a svahů (blíže viz text, resp. obrázek výše) (foto: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz))**





Obrázek 26 Panoramatický pohled z Doerellovy vyhlídky do krajiny Českého středohoří; zelenými šipkami je znázorněn prostor, kde je navržena realizace sanace skal a svahů (foto: [www.vylety-zabava.cz](http://www.vylety-zabava.cz))

## 4 ZÁVĚR

Na základě hodnocení vlivu záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ na pozitivní hodnoty a významné rysy jednotlivých charakteristik krajinného rázu a estetické a prostorové vztahy a hodnoty je možno odpovědět na tři standardní otázky:

**A. Vyznačuje se ráz krajiny v prostoru dotčeném vlivem záměru znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR a hodnotami estetickými, mají přítomné znaky a hodnoty jedinečný význam?**

Ráz krajiny, ve které je záměr navržen, se vyznačuje znaky a hodnotami přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR a hodnotami estetickými, které mají často jedinečný význam v regionálním, nadregionálním, resp. v mnoha případech i republikovém měřítku.

**B. Pokud jsou přítomny znaky jedinečného a neopakovatelného významu, bude do nich záměr nepříznivě zasahovat a jakou měrou?**

Záměr, vzhledem ke svému charakteru a vzhledem k charakteru dotčeného území, přímo fyzicky nezasahuje do znaků a hodnot, které nabývají jedinečného či neopakovatelného významu. Záměr je situován do prostoru stávajícího vedení železnice, která, přestože v území znamená antropogenní prvek, který mnohdy narušil původní krajinnou strukturu, díky svému přiměřenému měřítku a míře začlenění do krajiny je povětšinou vnímána jako přirozená součást krajiny. Záměr tuto situaci nikterak nezmění; vizuální uplatnění záměru bude, i v prvcích, které se budou relativně významněji lišit od stávajícího řešení a kterým byla proto v rámci posouzení věnována prvořadá pozornost, v kontextu podstatných znaků a hodnot Českého středohoří nadále v souladu požadavky ochrany krajinného rázu území.

**C. Ovlivní navrhovaná změna podstatným způsobem krajinná panoramata, bude zasahovat do cenných dílčích scenerií?**

Vzhledem k charakteru a umístění záměru budou ovlivněny nejvýše dílčí scenerie, z nichž lze pouze některé označit jako cenné. Tyto scenerie budou ovlivněny nejvýše slabě. Realizace záměru nebude – vzhledem k charakteru záměru a omezeným možnostem jeho vizuálního uplatnění v krajině – představovat změnu KR; nedojde k prostorovému snížení či setření cenných hodnot stávající krajiny.

Na základě hodnocení vlivu záměru lze shrnout, že jeho realizace by znamenala nejvýše slabý, zpravidla však žádný zásah do kritérií krajinného rázu uvedených v §12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle §12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a je proto vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle zákona.



## SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1 SCHEMATICKE ZNÁZORNĚNÍ ZÁMĚRU .....	11
OBRÁZEK 2 PŘÍČNÉ ŘEZY ILUSTRUJÍCÍ CHARAKTER NAVRŽENÝCH PRVKŮ PROTIHLUKOVÉ OCHRANY: NPC (PŘÍČNÝ ŘEZ V KM 408,700) A JEDNA Z NAVRŽENÝCH PHS (PŘÍČNÝ ŘEZ V KM 411,430) .....	18
OBRÁZEK 3 PŘÍČNÝ ŘEZ ZÁMĚRU OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V KM 420,450: ÚSEK A SANACE/ZVÝŠENÍ STABILITY SKALNÍCH MASIVŮ NA SVAHU JIŽNĚ OD CÍRKVIC V KM 420,400 – 420,700 .....	20
OBRÁZEK 4 PŘÍČNÝ ŘEZ ZÁMĚRU OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V KM 420,575: ÚSEK B SANACE/ZVÝŠENÍ STABILITY SKALNÍCH MASIVŮ NA SVAHU JIŽNĚ OD CÍRKVIC V KM 420,400 – 420,700 .....	21
OBRÁZEK 5 PŘÍČNÝ ŘEZ ZÁMĚRU OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V KM 420,700: ÚSEK C SANACE/ZVÝŠENÍ STABILITY SKALNÍCH MASIVŮ NA SVAHU JIŽNĚ OD CÍRKVIC V KM 420,400 – 420,700 .....	22
OBRÁZEK 6 PŘÍČNÉ ŘEZY ZÁMĚRU V ÚSEKU CCA KM 413,65 – 414,50, VE KTERÉM VEDE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V PROSTORU ZÁPADNÍHO OKRAJE VELKÝCH ŽERNOSEK V KONTAKTU S ŘEKOU LABE A JEJÍM BEZPROSTŘEDNÍM OKOLÍM – KÁCENÍ NÁLETOVÝCH DŘEVIN, RESP. DLAŽBA Z LOMOVÉHO KAMENE NA SVAHU SMĚRE K ŘECE LABE .....	24
OBRÁZEK 7 OBLASTI KRAJINNÉHO RÁZU V ŠIRŠÍM OKOLÍ ZÁMĚRU DLE PREVENTIVNÍHO HODNOCENÍ KRAJINNÉHO RÁZU NA ÚZEMÍ CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ (LŮW A SPOL., S.R.O., 2010) .....	29
OBRÁZEK 8 RÁMCOVÉ TYPY KRAJIN NA ÚZEMÍ CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ DLE PREVENTIVNÍHO HODNOCENÍ KRAJINNÉHO RÁZU NA ÚZEMÍ CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ (LŮW A SPOL., S.R.O., 2010) .....	30
OBRÁZEK 9 GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY V ŠIRŠÍM OKOLÍ ZÁMĚRU (DLE GEOPORTÁLU INSPIRE) .....	31
OBRÁZEK 10 SCHÉMA POTENCIÁLNĚ DOTČENÝCH KRAJINNÝCH PROSTORŮ (PDOKP) .....	34
OBRÁZEK 11 SCHÉMA VZTAHU MPR LITOMĚŘICE, OP MPR A POHLEDŮ Z NĚKTERÝCH BODŮ Z REFERENČNÍ TRASU VNÍMÁNÍ KRAJINY – CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ .....	36
OBRÁZEK 12 POHLEDY Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ SMĚREM NA MPR LITOMĚŘICE V MÍSTECH, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE NPC (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: P. ŠVEHLÍK) .....	36
OBRÁZEK 13 SCHÉMA PDOKP II A III A POHLEDŮ Z NĚKTERÝCH BODŮ Z REFERENČNÍ TRASU VNÍMÁNÍ KRAJINY – CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ .....	38
OBRÁZEK 14 POHLEDY Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ SMĚREM NA RADOBYL V MÍSTECH, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE PHS (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: P. ŠVEHLÍK) .....	38
OBRÁZEK 15 SCHÉMA PDOKP IV A PDOKP IX A POHLEDŮ NA OBJEKTY, PRVKY A ZMĚNY ŽELEZNIČNÍ TRATĚ SOUVISEJÍCÍ S JEJÍ OPTIMALIZACÍ (REFERENČNÍ POHLED 1 Z CYKLOSTEZKY, NEREFERENČNÍ POHLED 2 Z KORUNY NÁSYPU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ) .....	40
OBRÁZEK 16 POHLED Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ SMĚREM NA PROSTOR ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, KDE JE NAVRŽENO KÁCENÍ NÁLETOVÝCH DŘEVIN A ZPEVNĚNÍ SVAHU LOMOVÝM KAMENEM A JE JIŽ REALIZOVÁNA PHS (A - POHLED 1); POHLED Z KORUNY NÁSYPU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ (TJ. POHLED NEREFERENČNÍ) SMĚREM K ZÁSTAVBĚ VELKÝCH ŽERNOSEK V MÍSTECH, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE (B - POHLED 2); BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE (FOTO: WWW.MAPY.CZ, P. ŠVEHLÍK) .....	40
OBRÁZEK 17 SCHÉMA PDOKP V A POHLEDŮ Z NĚKTERÝCH BODŮ Z REFERENČNÍ TRASU VNÍMÁNÍ KRAJINY – CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ, NS LIBOCHOVANY, ŽLUTÉ TURISTICKÉ STEZKY A CYKLOSTEZKY Č. 3057, RESP. MÍSTNÍ ÚČELOVÉ KOMUNIKACE (POSLEDNÍ UVEDENÉ SPÍŠE NEREFERENČNÍ TRASA VNÍMÁNÍ KRAJINY) ..	42
OBRÁZEK 18 POHLEDY Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ, NS LIBOCHOVANY, ŽLUTÉ TURISTICKÉ STEZKY A CYKLOSTEZKY Č. 3057 SMĚREM K ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V MÍSTECH, KDE JE NAVRŽENA PHS (A - POHLED 1); POHLED Z MÍSTNÍ ÚČELOVÉ KOMUNIKACE SMĚREM K ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V MÍSTECH, KDE JE NAVRŽENA PHS (B - POHLED 2) (BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: P. ŠVEHLÍK) .....	42
OBRÁZEK 19 SCHÉMA PDOKP VI A POHLEDŮ Z MÍSTNÍ ÚČELOVÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE – UL. U VIADUKTU – VEDENÉ ZÁPADNĚ OD ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V JEJÍM SOUBĚHU A ZE SILNICE II/261 (TJ. POHLEDŮ NEREFERENČNÍCH, NEBOŽ REFERENČNÍ POHLEDY NA PHS SE V ÚZEMÍ NENACHÁZÍ) .....	44

OBRÁZEK 20 POHLEDY Z MÍSTNÍ ÚČELOVÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE – UL. U VIADUKTU – VEDENÉ ZÁPADNĚ OD ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V JEJÍM SOUBĚHU (A - POHLED 1) A ZE SILNICE II/261 (B - POHLED 2), TJ. POHLEDY NEREFERENČNÍ SMĚREM K PROSTORU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE PHS (BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: P. ŠVEHLÍK).....	44
OBRÁZEK 21 SCHÉMA PDOKP VII A POHLEDŮ Z NĚKTERÝCH BODŮ Z REFERENČNÍ TRASY VNÍMÁNÍ KRAJINY – CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ, RESP. PARKOVIŠTĚ U CYKLOSTEZKY .....	46
OBRÁZEK 22 POHLEDY Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ, RESP. PARKOVIŠTĚ U CYKLOSTEZKY SMĚREM NA PROSTOR ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE PHS (A - POHLED 1, B - POHLED 2 - BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: P. ŠVEHLÍK) .....	46
OBRÁZEK 23 SCHÉMA PDOKP VIII A POHLEDŮ Z REFERENČNÍHO BODU A TRASY VNÍMÁNÍ KRAJINY – DOERELLOVY VYHLÍDKY, RESP. CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ .....	48
OBRÁZEK 24 ZPŮSOB SANACE SKAL A SVAHŮ V KM 415,700 - 415,970 TRATĚ, TJ. V ÚSEKU PR KALVÁRIE (FOTO: P. ŠVEHLÍK) .....	49
OBRÁZEK 25 POHLED Z CYKLOSTEZKY Č. 2 LABSKÉ NA PROSTOR ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE SANACE SKAL A SVAHŮ (BLÍŽE VIZ TEXT, RESP. OBRÁZEK VÝŠE) (FOTO: WWW.MAPY.CZ) .....	49
OBRÁZEK 26 PANORAMATICKÝ POHLED Z DOERELLOVY VYHLÍDKY DO KRAJINY ČESKÉHO STŘEDOHOŘÍ; ZELENÝMI ŠÍPKAMI JE ZNÁZORNĚN PROSTOR, KDE JE NAVRŽENA REALIZACE SANACE SKAL A SVAHŮ (FOTO: WWW.VYLETY-ZABAVA.CZ).....	50

## 5 POUŽITÉ ZDROJE

- BUKÁČEK, R. & MATĚJKA P. a kol. (1997): Metodika hodnocení krajinného rázu, SCHKO ČR.
- CULEK, M. (ed.) a kol. (1996): Biogeografické členění České republiky. Praha: Enigma.
- CULEK, M. a kol. (2005): Biogeografické členění české republiky. II. díl. Praha: AOPK ČR.
- DEMEK, J. & MACKOVČIN, P. (eds.) a kol. (2006): Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČR. Brno: AOPK ČR.
- KUPKA, J. (2013): Využití archivních map při identifikaci znaků krajinného rázu na příkladu Osovska. In: Ochrana kulturní krajiny. Praha: ČVUT, s. 57-77.
- Mapový portál Seznam (<http://www.mapy.cz>)
- Mapový server AOPK ČR (<http://mapy.nature.cz>)
- Mapový portál CENIA (<http://geoportal.cenia.cz>)
- Mapový projekt ÚSOP (<http://drusop.nature.cz>)
- Mapová aplikace Laboratoře geoinformatiky UJEP (<http://oldmaps.geolab.cz>)
- MÍCHAL, I. (ed.) (1998): Hodnocení krajinného rázu – návrh metodického doporučení. AOPK ČR.
- Natura 2000 (Oficiální webové stránky soustavy Natura 2000 v České republice, AOPK ČR) (<http://www.natura2000.cz>)
- Ústřední seznam kulturních nemovitých památek, NPÚ (<http://monumnet.npu.cz>)
- VOREL, I., BUKÁČEK, R., MATĚJKA, P., CULEK, M. & SKLENIČKA, P. (2004): Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (metodický postup). Praha.
- VOREL, I. (ed.) et al. (2006), Krajinný ráz a východiska jeho hodnocení. Praha: Nakladatelství Naděжда Skleničková.
- VOREL, I. & KUPKA, J. (2009): Metoda posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz. EIA – IPPC – SEA; roč. XIV, č. 2, s. 7–14.
- VOREL, I. & KUPKA, J. (2011): Krajinný ráz. Identifikace a hodnocení. Praha: ČVUT.