

ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE I/34 U OBCE LÁSENICE

MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA STÁVAJÍCÍ STUDIE SILNICE I/34 U OBCE LÁSENICE

TEXTOVÁ ČÁST

Obsah:

A. Popis a odůvodnění použité metody	3
B. Analýza variant tras podle kritérií vyplývající ze stavebního zákona – vliv na udržitelný a hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel	
1. horninové prostředí a geologie	4
2. vodní režim	6
3. hygiena životního prostředí	8
4. ochrana přírody a krajiny	21
5. zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	27
6. veřejná dopravní a technická infrastruktura	35
7. sociodemografické podmínky	39
8. bydlení	41
9. rekreace	42
10. hospodářské podmínky	43
11. bezpečnost v obci	44
C. Tabelární vyhodnocení dle uvedených kritérií	47
D. Syntéza vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel	49
E. Dopad dopravního výkonu dálnice D3 na intenzitu dopravy na silnici I/34 v obci Lásenici	49
F. Závěr	49

A. Popis a odůvodnění použité metody

Obsahem územní studie silnice I/34 je reálné posouzení současné situace a variant vedení tras A, B, C, D převzatých ze studie Pragoprojektu z roku 2001 ve správním území obce Lásenice, obce Dolní Žďár a katastrálním území Horní Žďár.

Souhrnné zadání pro multikriteriální rozhodovací analýzu a výběr souboru jedenácti posuzovaných složek bylo zvoleno pro obsah dokumentace. Posuzované složky přímo ovlivňují výběr nevhodnější varianty vedení I/34. Posouzení vlivů v celkové koncepci jednotlivých tras je provedeno metodou multikriteriálního hodnocení pomocí znaleckého vyjádření členů řešitelského týmu. Jedná se o zprůměrované hodnoty ve stanoveném rozsahu jednotlivých jevů, které jsou součástí problematiky ovlivňující rozhodovací proces pro zvolení výsledné varianty.

Řešení bylo provedeno pomocí jednoduchých podkladových tabulek hodnotící interakce daného vlivu s kritériálním rozsahem od potenciaálně velmi pozitivní (+3) až po potenciaálně velmi negativní (-3). Výsledná tabulka obsahuje hodnocení posouzení všech rozhodujících složek v určeném prostředí obcí, které přímo ovlivňují vhodnost či nevhodnost každé varianty.

Výsledná tabulka byla připravena a řešitelům předána komplexně s tím, že genezi vstupních údajů, jejich výklad a zdůvodnění bylo ponecháno na jejich nezávislém odborném posouzení.

B. Analýza variant tras podle kritérií vyplývající ze stavebního zákona – vliv na udržitelný a hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel

1. horninové prostředí a geologie

Zpráva o archivní rešerši inženýrsko-geologických poměrů pro Studii variant objížďky státní silnice I/34 **Lásenice**

Ing. arch. Václav Štěpán (Architektonický atelier ŠTĚPÁN) z Českých Budějovic nás požádal o posouzení inženýrsko-geologických poměrů (horninového prostředí) podle archivní rešerše v trase řešených variant objížďky státní silnice I/34 z Lásenic ve směru k Jindřichovu Hradci.

Jako podklad pro tuto práci jsme obdrželi celkovou situaci zmíněné trasy v měřítku 1 : 25 000 a 1 : 13 000.

O výsledku našeho šetření podáváme následující zprávu:

Přehled geologických poměrů

- Podle geomorfologického členění ČSR nalézá se studované území v jihovýchodní části Kardašověčické pahorkatiny ve styku s Jindřichohradeckou pahorkatinou.
- Povrch území s mírným sklonem k jihozápadu a nadmořskou výškou 460 – 480 m je v tomto prostoru široce zvlněný s četnými výstupky mírné pahorkatiny, kolem nichž protéká řeka Nežárka ve stykovém pásmu mezi oběma výše zmíněnými horninovými útvary.
- Z regionálně geologického hlediska se zkoumané území nachází ve východní části českého moldanubika, kde je podloží budováno krystalickými horninami na styku s moldanubickým plutonem na východní straně řeky Nežárky, kde podloží tvoří středně zrnitý granit centrálního masivu (mrákotínský typ).
- Kvartérní pokryvnou vrstvu tvoří víceméně hlinité písky a splachové hlíny se šterkovitými sedimenty v pobřežních částech řeky Nežárky, kde se setkáme také s mělkou hladinou podzemní vody stejně jako v prostoru mezi četnými rybníky v rovinném území na východní straně silniční trasy.
- V části svahových pokryvných vrstev přichází v úvahu mělká hladina podzemní vody vázaná nepravidelně na propustnější polohy pokryvných útvarů a zvětralinového pláště.

Technické posouzení navržených variant

V průběhu předběžného architektonického řešení objížďky obce Lásenice byly navrženy čtyři varianty (A, B, C, B-D) objížďkových tras.

Následující technické posouzení jednotlivých tras vychází z podkladů geologické mapy našich dřívějších průzkumných prací v blízkém okolí a z následné prozkoumanosti širšího zájmového území.

Objížďková trasa A sleduje přibližně směr stávající státní silnice I/34 s tím, že eliminuje její oblouky v km 1,0; 3,0; 4,0 a v km 5,0 až 7,0 před obcí Horní Žďár, za níž navazuje opět na stávající trasu. V těchto místech se niveleta nové trasy dostává do mírných zářezů, které stávající trasa obcházela.

Délky těchto zářezových (nebo násypových) úseků jsou uvedeny v přehledné tabulce v příloze k této zprávě. Jejich délky jsou přibližně vyrovnané.

Varianta B objížděkové trasy vybočuje ze stávající silnice před obcí Lásenice a překračuje údolí řeky Nežárky mostem přes řeku a přes silnici vedoucí do obce Vydří. Potom pokračuje dále rozsáhlým násypovým tělesem mezi malými rybníky (Lásenička u tvrze), za nimiž po pravobřežním svahu řeky Nežárky postupuje dále střídavými zářezy a násypy k obci Horní Žďár, za kterou překračuje opět řeku Nežárku malým mostem, a za ním se spojuje se stávající trasou A na předměstí Jindřichova Hradce.

Podle výše uvedených geologických podkladů předpokládáme založení obou mostů na povrchu pevné horniny v dosažitelné hloubce pod povrchem území. Při větší hloubce uložení pevného povrchu horniny pod terénem může se jevit jako vhodnější založení mostních opěr na pilotách. Vhodný materiál do násypového tělesa bude možno získat v pískovnách v blízkém okolí staveniště.

Rozsah předpokládaných zářezů a násypů je uveden v přehledné tabulce v příloze k této zprávě. U zářezů hlubších než 2 m předpokládáme setkání s povrchem pevné horniny, jejíž těžitelnost patří do 5. až 6. tř., což platí také u ostatních variant silniční objížděky.

Varianta C objížděkové trasy vybočuje hned na začátku vpravo od stávající silnice a obchvatem obce Lásenice z východní strany postupuje dále mírně zvlněnou krajinou průchodem mezi rybníky Lásenickým stavem, Velkou Lásenicí a Paseckým rybníkem, hned za nimi mezi Číměřským rybníkem a Zahradníkem, posléze pak mezi Velkým Hamrem a Lipovským rybníkem navazuje na stávající trasu v prostoru mezi Horní Lhotou a Dolním Žďárem.

Tato trasa bude náročná na přechody po okrajích vodních ploch mezi výše zmíněnými rybníky na zvýšených násypech uložených z velké části na geotextilii (ve spojení s odtěžením bahnitých vrstev), neboť se zde setkáme s bahnitým povrchem území a vysokou hladinou podzemní vody. Také tato trasa bude vyžadovat přísun značného množství vhodných zemin do násypových těles.

Objížděková trasa B-D je spojnicí trasy B se stávající silnicí v prostoru u Horní Lhoty, kde přechází dalším mostem a vysokým násypem údolí řeky Nežárky.

Také zde předpokládáme založení mostních opěr na povrchu pevné horniny v dosažitelné hloubce pod povrchem území, přičemž není vyloučena možnost založení na pilotách. Rovněž je nutno počítat s větším množstvím vhodné násypové zeminy při nájezdech na mostní konstrukce.

Výše popsaná stavební díla s předpokládaným rozsahem zemních prací jsou zařazena do přehledné tabulky, podle níž je možno předběžně posoudit nákladnost a ekonomiku jednotlivých variant projektované Studie objížděkové trasy. Schválená varianta bude vyžadovat provedení podrobného inženýrskogeologického průzkumu v prostoru mostních konstrukcí a posouzení zemin z hlediska vhodnosti do podloží a do násypu

Varianta	Mosty ks	mostky ks	Zářezy m	násypy m	Vodní plochy m	Výsledné hodnocení
A	0	2	500	400	60	+1
B	2	4	2 000	2 500	0	-3
C	0	2	60	2 000	1 500	-3
D	1	0	0	400	0	-2

2. vodní režim

Toto kritérium hodnotí záměr z pohledu “optimálního režimu vody” z hlediska jednotlivých variant přeložek. Zde se rozvádí otázka odtokových poměrů, ovlivnění režimu podzemních vod, ovlivnění režimu povrchových vod, významu místa realizace záměru ve vztahu k vodě a aktuální protipovodňové ochrany území či ovlivnění průchodu velkých vod.

Jde o hodnocení záměru z hlediska režimu vody v krajině, značně diskutované a rozporné kritérium.

- Kriterium- změna odtokových poměrů v místě realizace záměru

Hodnocení

- záměr může vyvolat pouze lokální změnu odtokových poměrů, kterou lze bezpečně řešit - -1
- záměr může vyvolat významnější změnu odtokových poměrů, následky se nemusí plně potlačit (vyřešit) - -2
- záměr může vyvolat významnou změnu odtokových poměrů s často dlouhodobě nevratnými následky - -3

- Kriterium- je ovlivnění režimu podzemních vod v souvislosti s realizací záměru

Hodnocení

- záměr nemůže vyvolat ovlivnění režimu podzemních vod - -0
- záměr může ovlivnit pouze mělký obzor (do 20 m pod povrchem) podzemních vod (vody průlinové) - -1
- záměr může ovlivnit hlubší obzor (pod 20 m pod povrchem) podzemních vod (vody puklinové) - -2
- záměr může ovlivnit významný kolektor podzemních vod sloužících k zásobování pitnou vodou - -3

- Kriterium - zhodnocení režimu povrchových vod v souvislosti s realizací záměru

Hodnocení

- záměr nenarušuje (nebo i vylepšuje) bilanci povrchových vod ve specifikovaném území (nejlépe dílčí vymezené povodí stanovené příslušným správním úřadem) - -1
- záměr narušuje bilanci vod na vymezeném dílčím povodí, přijatá opatření tuto disproporci vyvažují - -2
- záměr narušuje bilanci vod ve vymezeném dílčím povodí, přijatá opatření tuto disproporci pouze potlačují (nezvratně se zhoršuje tento ukazatel) - -3

- Kriterium- zhodnocení protipovodňové ochrany ve vazbě na realizaci záměru

Hodnocení

- záměr protipovodňovou ochranu v daném území vylepšuje - 1
- záměr protipovodňovou ochranu v daném území vůbec (prakticky) nemění - rozsah 0
- záměr protipovodňovou ochranu v daném území zhoršuje a jsou proto nezbytná opatření k dosažení “původní úrovně” - -1
- záměr protipovodňovou ochranu v daném území zhoršuje nevratně - -2

silnice I/34 Lásenice		Multikriteriální analýza - vodní režim		
Varianta	změna odtokových poměrů	ovlivnění režimu podzemních vod	zhodnocení režimu povrchových vod	zhodnocení vlivu na protipovodňovou ochranu
A	3 střety s vodními plochami (90 m)- 10 střetů s malými vodními toky	délka zářezů 1820 m, prům. hloubka 4.7 m, 2 střety s OP vodního zdroje	dtto odtokové poměry	0 střetů s záplavovým územím
B	1 střet s vodními plochami (51 m)- 11 střetů s malými vodními toky, 2 střety s Nežárkou	délka zářezů 3950 m, prům. hloubka 6.5 m, 1 střet s OP vodního zdroje	dtto odtokové poměry	2 střety s záplavovým územím
C	4 střety s vodními plochami (439 m)- 8 střetů s malými vodními toky	délka zářezů 3490 m, prům. hloubka 5.4 m, 1 střet s OP vodního zdroje	dtto odtokové poměry	0 střetů s záplavovým územím, zmenšení retenčního prostoru vodních nádrží
D	2 střety s vodními plochami (88 m)- 11 střetů s malými vodními toky, 2 střety s Nežárkou	délka zářezů 2320 m, prům. hloubka 5.7 m, 1 střet s OP vodního zdroje	dtto odtokové poměry	2 střety s záplavovým územím

Hodnocení střetů					výsledné hodnocení
Varianta	změna odtokových poměrů	ovlivnění režimu podzemních vod	zhodnocení režimu povrchových vod	zhodnocení vlivu na protipovodňovo u ochranu	
A	-1	-1	-1	0	-1
B	-1	-1	-1	-1	-1
C	-3	-1	-3	-1	-3
D	-1	-1	-1	-1	-1

Přeložka silnice ve všech variantách vede ochranným pásmem 2. stupně jímacího území vodovodu Stráž nad Nežárkou (HV1 a HV2) a u varianty A prochází ochranným pásmem 2. stupně jímacího území „Horní Žďár“ pro objekty ZD a rekreace.

Vliv stavby silnice I/34 a její další provoz v posuzovaných variantách na režim povrchových a podzemních vod nebude významný. Stavba nevyvolá změnu odtokových poměrů a v případě HPV v zářezech silnice může vyvolat lokální změny v proudění. Nejvíce negativně je hodnocena varianta C z důvodů rozsáhlého přechodu přes vodní plochy – snížení stálých i retenčních prostorů u těchto ploch.

Z hlediska přechodů přes tok s stanoveným záplavovým územím – Nežárku je vliv na průchod velkých vod provedením mostních objektů nezmenšujících průtočný profil nevýznamný - varianty B a D. Je však potřeba u těchto variant upozornit, že při vzniku povodňové události s vysokou n-letostí bude zneprístupněna obec a směr na Novou Bystřici – část stávající komunikace v obci je pod hladinou Q_{100} .

3. hygiena životního prostředí

Vlivy představující hygienické ukazatele životního prostředí byly zevrubně analyzovány (s výjimkou varianty „C“) v dokumentaci EIA. Předmětem hodnocení je zejména hluk, emise škodlivin, podpůrně též prach. Závěry uvedené v dokumentaci EIA byly zhotoviteli předkládaného posouzení ověřeny jednak s ohledem na vývoj dopravního zatížení v posledních pěti letech, jednak ve vztahu k aktuálním představám o dopravním zatížení silnice I/34 ve výhledu.

V porovnání s rokem 2000 vzrostla hodnota dopravního zatížení (počet vozidel/den celkem) v roce 2005 v předmětném úseku silnice I/34 v průměru o 13 %. Rychleji přitom rostl počet vozidel na severním okraji řešeného území oproti okraji jižnímu (zřejmě vliv územního rozvoje jindřichohradecké místní části Horní Žďár). Počet těžkých vozidel za toto období vzrostl téměř o čtvrtinu (23.5 %), počet nákladních souprav (zejména kamionů) vzrostl více než o polovinu (55.2 %). To je úkaz bohužel běžný na našich silnicích I. třídy po vstupu ČR do EU. Výrazně tak vzrostlo obtěžování obyvatel v sídlech přilehlých k těmto silnicím hlukem a to zejména v nočním období.

Vlivem budoucí dálnice D3 na dopravní zatížení silnice I/34 v předmětném úseku se zabývá „Prognóza dopravního zatížení silnice I/34 ... v okolí obce Lásenice“ zpracovaná firmou CityPlan, spol. s r.o. Praha, červen 2007. Z analýzy vypočtených hodnot vyplývá, že po uvedení dálnice D3 do provozu dojde k přesměrování řady dopravních vztahů mezi Jindřichovým Hradcem a Českými Budějovicemi na dálnici D3 (naproti tomu se ovšem bude projevovat obecný nárůst objemů dopravy), takže v cílovém roce prognózy (rok 2040) bude dopravní zatížení silnice I/34 v posuzovaném úseku zhruba na dnešní úrovni (včetně počtu těžkých vozidel). Rozdíly dopravního zatížení mezi jednotlivými variantami posuzovaného návrhu budou zanedbatelné (do 3 %).

Z výše uvedených předpokladů vychází aktualizovaný výpočet hlukového zatížení ve výhledu (proveden formou výpočtu teoretických hodnot isofon; viz tabulka v příloze). Z výpočtu vyplývá obdobné hlukové zatížení, jak uvedeno v dokumentaci EIA, pouze rozdíl mezi denní a noční dobou se výrazně posouvá v neprospěch noční doby. V platnosti tedy zůstávají obecné závěry vyslovené v dokumentaci EIA, pouze se mění konkrétní hodnoty hlukového zatížení v noční době (směrem k horšímu). S tím bude (samozřejmě) nutno počítat při návrhu případných konkrétních pasivních protihlukových opatření v dalších stupních dokumentace.

Teoretická hodnota isofony pro $L_{AEQ} = 50$ dB v noční době (rozhodující pro formulaci závěrů a návrh protihlukových opatření) se pohybuje u všech variant v rozmezí 53 – 57 m. Díky odrazům hluku by tak nadlimitním hlukem mohly být zasaženy objekty ležící ve vzdálenosti do cca 70 m od osy silnice I/34.

V případě varianty A bude nutno protihlukově chránit cca 30 domů na průtahu Lásenicí. V porovnání s nulovou variantou dojde ke zlepšení podmínek obyvatel dotčených objektů, samozřejmě však by pro ně byla příznivější některá z variant obchvatových.

Oproti době zpracování dokumentace EIA došlo ke zhoršení podmínek v Horním Žďáru, kde nová zástavba rodinných domů dorostla nepříjemně blízko k trasám variant A, C, D a to z obou stran. V době přípravy změny územního plánu Jindřichova Hradce sice byla zástavba situována do takového odstupu od budoucí (možné) trasy přeložky silnice I/34 tak, aby je nebylo nutno protihlukově chránit, na základě výše řečeného je však otázkou, zda bude tato vzdálenost dostatečná (narozdíl od Lásenice se bude jednat o nový zdroj hluku, možnosti protihlukové ochrany by mohly být determinovány případnou křižovatkou).

Emise škodlivin byly zevrubně rovněž analyzovány v dokumentaci EIA. Z jejich závěrů vyplývá, že u všech variant je riziko překročení hygienických limitů velmi nízké a to i za nepříznivých rozptylových podmínek. Je to dáno mimo jiné i směry převládajících větrů v řešeném území, kde dominují (prakticky vyrovnaně) větry východní a západní, tedy

převážně směrem od jednotlivých variant přeložek k přílehlým sídlům. Z tohoto důvodu považuje EIA prakticky všechny varianty za rovnocenné.

Hledisko polétavého prachu je významné především v sídlech. Toto hledisko tedy víceméně determinuje variantu A (Lásenice). Pro snížení rizika lze doporučit (kromě uvedených retardačních prvků) v dalších stupních dokumentace použít co nejstřízlivějších návrhových prvků, to znamená rozsah zpevněných ploch silnice omezit na nezbytnou míru (rozhodně v porovnání se současným stavem) a v maximální míře nahradit zelení, v bezprostředním dotyku s vozovkou nejlépe nízkou (plazivou) keřovou.

Hodnocení kritéria:

<i>Varianta</i>	Hodnocení
A	1
B	2
C	2
D	2

I-24h	intenzita vozidel za 24 hodin
I _{tv} -24h	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin (u CSSČ vč. 2xNS a KB)
loa	intenzita osobních vozidel za 24 hodin
I _{tv}	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin
I _{ns}	intenzita nákladních souprav a kloubových autobusů za 24 hodin
P _{tv}	24 hod. podíl těžkých vozidel v %
P _{oa-n}	podíl noční intenzity osobních vozidel v %
P _{n-n}	podíl noční intenzity nákladních vozidel v %
P _{ns-n}	podíl noční intenzity nákladních souprav v %
I _d	denní intenzita celkem za 16 hod. (6 - 22 hod.)
I _{d-tv}	denní intenzita těžkých vozidel za 16 hod. (6 - 22 hod.)
I _n	noční intenzita celkem za 8 hod. (22 - 6 hod.)
I _{n-tv}	noční intenzita těžkých vozidel za 8 hod. (22 - 6 hod.)

HLUK ZE SILNIČNÍ DOPRAVY													LÁSENICE studie I/34				rok 2030 - NOC						
Čís.	č. sil.	úsek komunikace	ISOFONA LAEQ (m)					akust. tlak Lx (dB)		Y													
			pohltivý terén (dB)					v h = 6m, d =		v 7,5m													
			45	47	50	52	55	20m	50m	(dB)													
rok 2030 - výhled :																							
1	I/34	Lásenice var.A - průtah	93,5	71,7	47,9	36,4	23,7	56,1	49,7	60,5													
2	I/34	Lásenice var.B, D	102,2	78,4	52,5	40,0	26,1	56,8	50,4	61,1													
3	I/34	Lásenice var.C	102,2	78,4	52,5	40,0	26,1	56,8	50,4	61,1													
4		Lásenice průtah var.B,D(II/149	21,2	15,2	7,8	1,8		45,4	39,0	49,7													
5		Lásenice průtah var.C	12,8	8,0				42,4	36,0	46,8													
čís.	S	TV	n	Pna	s	V	v	povrch	F1	F2	F3	X											
	vozidel		hod	% tv	sklon %	dovol.	výpoč.					výpoč.											
NOC 22 - 06 hod. :																							
1	901	315	113	35,0	1,0	50	45	ASF.	10 640 063	1,07	1,0	11 385 601											
2	901	315	113	35,0	2,0	90	75	ASF.	11 607 697	1,15	1,0	13 291 365											
3	901	315	113	35,0	2,0	90	75	ASF.	11 607 697	1,15	1,0	13 291 365											
4	105	24	13	22,9	1,0	50	45	ASF.	898 798	1,07	1,0	961 776											
5	66	11	8	16,7	1,0	50	45	ASF.	455 282	1,07	1,0	487 183											
INTENZITA DOPRAVY - VÝHLED r. 2030 :																							
čís.	I-24h	loa	ltv	Ins	Pna	Poa-n	Pn-n	Pns-n	ld	ld-tv	In	In-tv											
	vozidel / 24 hod.				% tv	%	%	%	voz. / 16 hod.		voz. / 8hod.												
1	10 170	7 370	1 480	660	22,5	8,0	12,4	19,9	8 609	1 825	901	315											
2	7 698	5 446	1 188	532	24,0	8,1	12,7	20,2	6 467	1 462	699	258											
3	7 698	5 446	1 188	532	24,0	8,1	12,7	20,2	6 467	1 462	699	258											
4	1 380	1 100	220	30	18,5	7,4	9,6	11,3	1 245	226	105	24											
5	880	740	140	0	15,9	7,5	7,9	6,8	814	129	66	11											

$$F1 = nOA d^*FvOA^{*(10)}LOA/10 + nNA d^*FvNA^{*(10)}LNA/10$$

$$FvOA = 3,59^{*(10)-5^{*(v)}0,8}, FvNA = 1,5^{*(10)-2^{*(v)}-0,5}$$
 pro v rovno nebo menší než 60 km/h.

$$FvOA = 2,70^{*(10)-7^{*(v)}2}, FvNA = 2,45^{*(10)-4^{*(v)}0,5}$$
 pro v větší než 60 km/h.

$$Loa = 74,1 \text{ dB}, Lna = 80,2 \text{ dB}$$
 pro rok 2011 a dále.

$$X = F1 * F2 * F3$$
 výpočtová veličina Přepočít r.2005 - r.2030: Koa=1,244, Kna=1,353

$$Y = 10 * \log X + 40$$
 pomocná veličina Laeq ve vzdál. 7,5 m v dB

$$Lx = Y - U$$
 akustický tlak ve výšce 6m, vzdál. 20 a 50 m v dB

přeložka var. B,D: 85% OA, 90% NA, 95% NS přeložka var. C: 90% OA, 95% NA, 100% NS

dle Novely metodiky pro výpočet hluku 2005:

Zákl. hodnota podílu noční intenzity je u OA 8,2%, NV 13,3% a NS 20,4% z celodenní intenzity (silnice I.tř -E).

I-24h	intenzita vozidel za 24 hodin
I _{tv} -24h	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin (u CSSČ vč. 2xNS a KB)
loa	intenzita osobních vozidel za 24 hodin
I _{tv}	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin
I _{ns}	intenzita nákladních souprav a kloubových autobusů za 24 hodin
P _{tv}	24 hod. podíl těžkých vozidel v %
Poa-n	podíl noční intenzity osobních vozidel v %
Pn-n	podíl noční intenzity nákladních vozidel v %
Pns-n	podíl noční intenzity nákladních souprav v %
Id	denní intenzita celkem za 16 hod. (6 - 22 hod.)
Id-tv	denní intenzita těžkých vozidel za 16 hod. (6 - 22 hod.)
I _n	noční intenzita celkem za 8 hod. (22 - 6 hod.)
I _n -tv	noční intenzita těžkých vozidel za 8 hod. (22 - 6 hod.)

HLUK ZE SILNIČNÍ DOPRAVY													LÁSENICE studie I/34			rok 2040 - DEN	
Čís.	č. sil.	úsek komunikace	ISOFONA LAEQ (m)					akust. tlak Lx (dB)			Y						
			pohltivý terén (dB)					v h = 6m, d =			v 7,5m						
			50	52	55	57	60	20m	50m	(dB)							
rok 2040 - výhled - varianta A - průtah :																	
1	I/34 km 0,0 - 1,5		110,3	84,7	56,7	43,3	28,4	62,3	55,9	66,7							
2	I/34 Lásenice km 1,5 - 2,1		104,3	80,0	53,6	40,8	26,7	61,9	55,5	66,3							
3	I/34 km 2,1 - KÚ		110,3	84,7	56,7	43,3	28,4	62,3	55,9	66,7							
rok 2040 - výhled - varianta B :																	
4	I/34 km 0,0 - 3,5		111,7	85,7	57,5	43,8	28,8	62,4	56,0	66,8							
5	I/34 km 3,5 - 5,2		113,0	86,7	58,2	44,4	29,2	62,5	56,1	66,9							
6	I/34 km 5,2 - KÚ		110,8	85,1	57,0	43,5	28,6	62,4	56,0	66,7							
INTENZITA DOPRAVY - VÝHLED r. 2040 :																	
čís.	S	TV	n	Pna	s	V	v	povrch	F1	F2	F3	X					
	vozidel		hod	% tv	sklon %	dovol.	výpoč.					výpoč.					
DEN 06 - 22 hod. :																	
1	8 692	1 934	543	22,3	1,5	90	75	ASF.	43 344 125	1,11	1,0	47 978 635					
2	8 692	1 934	543	22,3	2,6	50	45	ASF.	36 493 770	1,19	1,0	43 520 043					
3	8 692	1 934	543	22,3	1,5	90	75	ASF.	43 344 125	1,11	1,0	47 978 635					
4	8 882	1 978	555	22,3	1,5	90	75	ASF.	44 311 329	1,11	1,0	49 049 256					
5	8 882	1 978	555	22,3	1,8	90	75	ASF.	44 311 329	1,13	1,0	50 055 978					
6	8 882	1 978	555	22,3	1,3	90	75	ASF.	44 311 329	1,09	1,0	48 389 381					
INTENZITA DOPRAVY - VÝHLED r. 2040 :																	
čís.	I-24h	loa	ltv	Ins	Pna	Poa-n	Pn-n	Pns-n	ld	ld-tv	ln	ln-tv					
	vozidel / 24 hod.				% tv	%	%	%	voz. / 16 hod.		voz. / 8hod.						
A	10 280	7 350	1 610	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 692	1 934	928	336					
B	10 490	7 510	1 660	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 882	1 978	948	342					

$$F1 = nOA d^*FvOA^{*(10)}LOA/10 + nNA d^*FvNA^{*(10)}LNA/10$$

$$FvOA = 3,59^{*(10)-5^{*(v)}0,8}, FvNA = 1,5^{*(10)-2^{*(v)}0,5} \text{ pro } v \text{ rovno nebo menší než } 60 \text{ km/h.}$$

$$FvOA = 2,70^{*(10)-7^{*(v)}2}, FvNA = 2,45^{*(10)-4^{*(v)}0,5} \text{ pro } v \text{ větší než } 60 \text{ km/h.}$$

$$Loa = 74,1 \text{ dB, Lna} = 80,2 \text{ dB pro rok 2011 a dále.}$$

$$X = F1 * F2 * F3$$

$$Y = 10 * \log X + 40$$

$$Lx = Y - U$$

výpočtová veličina

pomocná veličina

akustický tlak

Intenzity dopravy dle studie Cityplan

Laeq ve vzdál. 7,5 m v dB

ve výšce 6m, vzdál. 20 a 50 m v dB

dle Novely metodiky pro výpočet hluku 2005:

Zákl. hodnota podílu noční intenzity je u OA 8,2%, NV 13,3% a NS 20,4% z celodenní intenzity (silnice I.tř -E).

Denní podíl intenzity je u OA je 91,8%, TV 86,7 a NS 79,6% z intenzity za 24 hodin.

HLUK ZE SILNIČNÍ DOPRAVY													LÁSENICE studie I/34				rok 2040 - DEN						
Čís.	č. sil.	úsek komunikace	ISOFONA LAEQ (m)					akust. tlak Lx (dB)		Y													
			pohitvív terén (dB)					v h = 6m, d =		v 7,5m													
			50	52	55	57	60	20m	50m	(dB)													
rok 2040 - výhled - varianta C :																							
7	I/34 km 0,0 - KÚ		111,2	85,3	57,2	43,6	28,7	62,4	56,0	66,8													
rok 2040 - výhled - varianta D :																							
8	I/34 km 0,0 - 3,3		112,1	86,1	57,7	44,0	28,9	62,5	56,1	66,8													
9	I/34 km 3,3 - 4,1		118,4	90,9	61,0	46,6	30,7	62,9	56,5	67,2													
10	I/34 km 4,1 - KÚ		109,5	84,1	56,3	43,0	28,2	62,3	55,9	66,7													
čís.	S	TV	n	Pna	s	V	v	povrch	F1	F2	F3	X											
	vozidel		hod	% tv	sklon %	dovol.	vypoč.					vypoč.											
DEN 06 - 22 hod. :																							
7	8 670	1 992	542	23,0	1,5	90	75	ASF.	43 954 322	1,11	1,0	48 654 077											
8	8 882	1 978	555	22,3	1,6	90	75	ASF.	44 311 329	1,11	1,0	49 382 560											
9	8 882	1 978	555	22,3	3,0	90	75	ASF.	44 311 329	1,23	1,0	54 293 779											
10	8 882	1 978	555	22,3	1,0	90	75	ASF.	44 311 329	1,07	1,0	47 416 177											
INTENZITA DOPRAVY - VYHLED r. 2040 :																							
čís.	I-24h	loa	ltv	Ins	Pna	Poa-n	Pn-n	Pns-n	ld	ld-tv	ln	ln-tv											
	vozidel / 24 hod.				% tv	%	%	%	voz. / 16 hod.		voz. / 8hod.												
C	10 270	7 270	1 680	660	24,3	8,1	12,8	20,3	8 670	1 992	940	348											
D	10 490	7 510	1 660	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 882	1 978	948	342											

$$F1 = nOA d^*FvOA^{*(10)}LOA/10 + nNA d^*FvNA^{*(10)}LNA/10$$

$$FvOA = 3,59^{*(10)-5^{*(v)0,8}}, FvNA = 1,5^{*(10)-2^{*(v)-0,5}} \text{ pro } v \text{ rovno nebo menší než } 60 \text{ km/h.}$$

$$FvOA = 2,70^{*(10)-7^{*(v)2}}, FvNA = 2,45^{*(10)-4^{*(v)0,5}} \text{ pro } v \text{ větší než } 60 \text{ km/h.}$$

$$Loa = 74,1 \text{ dB, Lna} = 80,2 \text{ dB pro rok 2011 a dále.}$$

$$X = F1 * F2 * F3 \quad \text{výpočtová veličina}$$

$$Y = 10 * \log X + 40 \quad \text{pomocná veličina}$$

$$Lx = Y - U \quad \text{akustický tlak}$$

Intenzity dopravy dle studie Cityplan

Laeq ve vzdál. 7,5 m v dB

ve výšce 6m, vzdál. 20 a 50 m v dB

dle Novely metodiky pro výpočet hluku 2005:

Zákl. hodnota podílu noční intenzity je u OA 8,2%, NV 13,3% a NS 20,4% z celodenní intenzity (silnice I.tř -E)

Denní podíl intenzity je u OA je 91,8%, TV 86,7 a NS 79,6% z intenzity za 24 hodin.

HLUK ZE SILNIČNÍ DOPRAVY													LÁSENICE studie I/34				rok 2040 - NOC	
Čís.	č. sil.	úsek komunikace	ISOFONA L AEQ (m)					akust. tlak Lx (dB)		Y								
			pohltivý terén (dB)					v h = 6m, d =		v 7,5m (dB)								
			45	47	50	52	55	20m	50m									
rok 2040 - výhled - varianta A - průtah :																		
1	I/34 km 0,0 - 1,5		103,3	79,2	53,0	40,4	26,4	56,8	50,4	61,2								
2	I/34 Lásenice km 1,5 - 2,1		102,9	78,9	52,8	40,2	26,3	56,8	50,4	61,2								
3	I/34 km 2,1 - KÚ		103,3	79,2	53,0	40,4	26,4	56,8	50,4	61,2								
rok 2040 - výhled - varianta B :																		
4	I/34 km 0,0 - 3,5		104,4	80,1	53,6	40,9	26,8	56,9	50,5	61,3								
5	I/34 km 3,5 - 5,2		105,6	81,1	54,3	41,4	27,1	57,0	50,6	61,4								
6	I/34 km 5,2 - KÚ		103,6	79,5	53,2	40,5	26,5	56,9	50,5	61,2								
čís.	S	TV	n	Pna	s	V	v	povrch	F1	F2	F3	X						
	vozidel		hod	% tv	sklon %	dovol.	výpoč.					výpoč.						
NOC 22 - 06 hod. :																		
1	928	336	116	36,2	1,5	90	75	ASF.	12 220 186	1,11	1,0	13 526 813						
2	928	336	116	36,2	2,6	50	45	ASF.	11 269 239	1,19	1,0	13 438 945						
3	928	336	116	36,2	1,5	90	75	ASF.	12 220 186	1,11	1,0	13 526 813						
4	948	342	119	36,1	1,5	90	75	ASF.	12 455 135	1,11	1,0	13 786 882						
5	948	342	119	36,1	1,8	90	75	ASF.	12 455 135	1,13	1,0	14 069 854						
6	948	342	119	36,1	1,3	90	75	ASF.	12 455 135	1,09	1,0	13 601 403						
INTENZITA DOPRAVY - VYHLED r. 2040 :																		
čís.	I-24h	loa	ltv	Ins	Pna	Poa-n	Pn-n	Pns-n	ld	ld-tv	ln	ln-tv						
	vozidel / 24 hod.				% tv	%	%	%	voz. / 16 hod.		voz. / 8hod.							
A	10 280	7 350	1 610	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 692	1 934	928	336						
B	10 490	7 510	1 660	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 882	1 978	948	342						

$$F1 = nOA d * FvOA * (10)^{LOA/10} + nNA d * FvNA * (10)^{LNA/10}$$

$$FvOA = 3,59 * (10)^{-5 * (v)/0,8}, FvNA = 1,5 * (10)^{-2 * (v)-0,5}$$
 pro v rovno nebo menší než 60 km/h.

$$FvOA = 2,70 * (10)^{-7 * (v)/2}, FvNA = 2,45 * (10)^{-4 * (v)/0,5}$$
 pro v větší než 60 km/h.

$$Loa = 74,1 \text{ dB}, Lna = 80,2 \text{ dB}$$
 pro rok 2011 a dále.

$$X = F1 * F2 * F3$$

výpočtová veličina

Intenzity dopravy dle studie Cityplan

$$Y = 10 * \log X + 40$$

pomocná veličina

Laeq ve vzdál. 7,5 m v dB

$$Lx = Y - U$$

akustický tlak

ve výšce 6m, vzdál. 20 a 50 m v dB

dle Novely metodiky pro výpočet hluku 2005:

Zákl. hodnota podílu noční intenzity je u OA 8,2%, NV 13,3% a NS 20,4% z celodenní intenzity (silnice I.tř -E).

HLUK ZE SILNIČNÍ DOPRAVY													LÁSENICE studie I/34			rok 2040 - NOC	
Čís.	č. sil. úsek komunikace				ISOFONA L AEQ (m)					akust. tlak Lx (dB)			Y v 7,5m (dB)				
					pohltivý terén (dB)					v h = 6m, d =							
					45	47	50	52	55	20m	50m						
rok 2040 - výhled - varianta C :																	
7	I/34 km 0,0 - KÚ				104,9	80,5	53,9	41,1	26,9	57,0	50,6		61,3				
rok 2040 - výhled - varianta D :																	
8	I/34 km 0,0 - 3,3				104,8	80,4	53,9	41,0	26,9	57,0	50,6		61,3				
9	I/34 km 3,3 - 4,1				110,7	84,9	56,9	43,4	28,5	57,4	51,0		61,7				
10	I/34 km 4,1 - KÚ				102,4	78,6	52,6	40,0	26,2	56,8	50,4		61,1				
čís.	S	TV	n	Pna	s	V	v	povrch	F1	F2	F3	X					
	vozidel		hod	% tv	sklon %	dovol.	výpoč.					výpoč.					
NOC 22 - 06 hod. :																	
7	940	348	118	37,0	1,5	90	75	ASF.	12 553 450	1,11	1,0	13 895 710					
8	948	342	119	36,1	1,6	90	75	ASF.	12 455 135	1,11	1,0	13 880 568					
9	948	342	119	36,1	3,0	90	75	ASF.	12 455 135	1,23	1,0	15 261 025					
10	948	342	119	36,1	1,0	90	75	ASF.	12 455 135	1,07	1,0	13 327 853					
INTENZITA DOPRAVY - VYHLED r. 2040 :																	
čís.	I-24h	loa	ltv	Ins	Pna	Poa-n	Pn-n	Pns-n	ld	ld-tv	In	In-tv					
	vozidel / 24 hod.				% tv	%	%	%	voz. / 16 hod.		voz. / 8hod.						
C	10 270	7 270	1 680	660	24,3	8,1	12,8	20,3	8 670	1 992	940	348					
D	10 490	7 510	1 660	660	23,6	8,1	12,6	20,1	8 882	1 978	948	342					

$$F1 = nOA d^*FvOA^{*(10)}LOA / 10 + nNA d^*FvNA^{*(10)}LNA / 10$$

$$FvOA = 3,59^{*(10)-5^{*(v)}0,8}, FvNA = 1,5^{*(10)-2^{*(v)}-0,5}$$
 pro v rovno nebo menší než 60 km/h.

$$FvOA = 2,70^{*(10)-7^{*(v)}2}, FvNA = 2,45^{*(10)-4^{*(v)}0,5}$$
 pro v větší než 60 km/h.

$$Loa = 74,1 \text{ dB}, Lna = 80,2 \text{ dB}$$
 pro rok 2011 a dále.

$$X = F1 * F2 * F3$$

výpočtová veličina

Intenzity dopravy dle studie Cityplan

$$Y = 10 * \log X + 40$$

pomocná veličina

Laeq ve vzdál. 7,5 m v dB

$$Lx = Y - U$$

akustický tlak

ve výšce 6m, vzdál. 20 a 50 m v dB

dle Novely metodiky pro výpočet hluku 2005:

Zákl. hodnota podílu noční intenzity je u OA 8,2%, NV 13,3% a NS 20,4% z celodenní intenzity (silnice I.tř -E).

I-24h	intenzita vozidel za 24 hodin
I _{tv} -24h	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin (u CSSČ vč. 2xNS a KB)
loa	intenzita osobních vozidel za 24 hodin
I _{tv}	intenzita těžkých vozidel za 24 hodin
I _{ns}	intenzita nákladních souprav a kloubových autobusů za 24 hodin
P _{tv}	24 hod. podíl těžkých vozidel v %
P _{oa-n}	podíl noční intenzity osobních vozidel v %
P _{n-n}	podíl noční intenzity nákladních vozidel v %
P _{ns-n}	podíl noční intenzity nákladních souprav v %
I _d	denní intenzita celkem za 16 hod. (6 - 22 hod.)
I _{d-tv}	denní intenzita těžkých vozidel za 16 hod. (6 - 22 hod.)
I _n	noční intenzita celkem za 8 hod. (22 - 6 hod.)
I _{n-tv}	noční intenzita těžkých vozidel za 8 hod. (22 - 6 hod.)

4. ochrana přírody a krajiny

Z hlediska ochrany přírody a krajiny byly v trase jednotlivých variant silnice I/34 v rámci multikriteriální analýzy prověřeny a v případě střetu vyhodnoceny následující složky životního prostředí:

- 1) zvláště chráněná území (VCHÚ, MCHÚ)
- 2) ÚSES regionální a nadregionální úrovně
- 3) evropsky významné lokality a ptačí oblasti
- 4) přírodní parky
- 5) významné krajinné prvky registrované a významné krajinné prvky ze zákona
- 6) památné stromy

Zvláště chráněná území

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění rozlišuje následující kategorie zvláště chráněných území:

- 1) národní park (NP)
- 2) chráněná krajinná oblast (CHKO)
- 3) národní přírodní rezervace (NPR)
- 4) přírodní rezervace (PR)
- 5) národní přírodní památka (NPP)
- 6) přírodní památka (PP)

Varianty posuzované silnice nevstupují do žádného velkoplošného (NP, CHKO) ani maloplošného (NPR, PR, NPP, PP) zvláště chráněného území ve smyslu výše citovaného zákona v platném znění.

ÚSES regionální a nadregionální úrovně

Zákon č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů v §3 odst. 1 písm. a) vymezuje územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Podrobnější vymezení a hodnocení územního systému ekologické stability uvádí vyhláška MŽP č. 395/1992 Sb. Základními stavebními jednotkami ÚSES jsou biocentra a biokoridory. Ty jsou definovány uvedenou vyhláškou následovně:

- Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.
- Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentra a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Podle biogeografického významu se rozlišují skladebné prvky ÚSES (biocentra a biokoridory) s významem nadregionálním, regionálním a lokálním. Podle prostorové funkčnosti se rozlišují skladebné prvky funkční (existující, jednoznačně vymezené) a navržené (nefunkční, rámcově vymezené). Skladbu ÚSES doplňují interakční prvky.

Návrh vymezení biocenter a biokoridorů je obvykle zpracován v generelu ÚSES, který má z hlediska územně plánovací dokumentace (ÚPD) postavení územně analytického

podkladu (ÚAP) ve smyslu § 26 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. (dříve územně technického podkladu (ÚTP) dle stavebního zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů). K formálnímu schválení ÚSES dojde během procesu projednávání a schvalování příslušného územního plánu. Prvky nadregionální a regionální úrovně byly schvalovány jako součást územních plánů velkých územních celků (ÚP VÚC ve smyslu stavebního zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů, platného do 31.12.2006) nebo jako součást zásad územního rozvoje (ZÚR ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. platného od 1.1.2007). Prvky lokální úrovně jsou schvalovány jako součást územních plánů obcí a měst.

Jihočeský kraj má zpracovaný Krajský generel regionálních a nadregionálních ÚSES pro celé území kraje (zpracovatel Ing. Aleš Friedrich, Netolice, 2006). Generel byl zpracován na základě ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES ČR, Bínová 1996. Tento generel byl použit pro předkládanou multikriteriální analýzu.

V zájmovém území posuzovaných variant silnice I/34 nebyl identifikován žádný střet s prvkem nadregionální úrovně, byly ovšem zjištěny následující střety s prvky regionální úrovně:

varianta	regionální biocentrum	regionální biokoridor
A (červená)	2 střety U Lip v délce 1349 metrů (z toho 676 metrů je střet ve stávající trase silnice a 673 metrů činí nový střet) Lišný Dvůr v délce 431 metrů (z toho 104 metrů je střet ve stávající trase silnice a 327 činí metrů nový střet)	2 střety U Lip – Vojířov – dva kolmé střety
B (okrová)	1 střet Lišný Dvůr v délce 498 metrů	2 střety U Lip – Vojířov – kolmý střet U Lip – U Lopiců – kolmý střet
C (modrá)	2 střety U Lip v délce 1518 metrů Lišný Dvůr v délce 431 metrů (z toho 104 metrů je střet ve stávající trase silnice a 327 činí metrů nový střet)	4 střety U Lip – Vojířov – 2x kolmý střet Žabov – Vojířov – 2x souběžný střet
D (hnědá)	2 střety U Lip v délce 702 metrů Lišný Dvůr v délce 431 metrů (z toho 104 metrů je střet ve stávající trase silnice a 327 činí metrů nový střet)	2 střety U Lip – Vojířov – kolmý střet U Lip – U Lopiců – kolmý střet

Vyhodnocení

Hodnocení střetů silnice s hodnocenými složkami v rámci multikriteriální analýzy bylo provedeno dle sedmimístné stupnice nabývající celých hodnot -3 (potenciálně velmi negativní) až +3 (potenciálně velmi pozitivní) včetně nuly (bez vlivu).

Pro vyhodnocení střetů silnice s prvky ÚSES byla zvolena následující kritéria:

RBC

kontakt silnice nebo její průchod biocentrem do 500 metrů -1
 průchod silnice biocentrem v délce 501 – 1000 metrů -2
 průchod silnice biocentrem v délce 1001 a více metrů -3

RBK

křížení silnice s biocentrem souběžné -2
 křížení silnice s biocentrem kolmé -1

Na základě zvolených kritérií, lze střety prvků regionálního ÚSES vyhodnotit následovně:

varianta	RBC	RBK
A	-2	-1
B	-1	-1
C	-3	-2
D	-2	-1

Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Evropsky významné lokality (EVL) jsou vyhlášované podle Směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (směrnice o stanovištích). V letech 2001-2004 probíhalo mapování biotopů podle Katalogu biotopů (M. Chytrý a kol, 2001), na jehož základě vznikl návrh evropsky významných lokalit (tzv. „národní seznam“). Národní seznam evropsky významných lokalit byl vyhlášen nařízením vlády č. 132/2005 Sb.

Ptačí oblasti (PO) patří mezi chráněná území (Special Protected Areas - SPA), určená na základě směrnice o ptácích (směrnice č. 79/409/EEC). Byly navrženy v rámci systému NATURA 2000, což je jednotně pojatá soustava chráněných území na území členských států EU, budovaná na základě směrnic Rady Evropských společenství.

Varianty posuzované silnice nekříží žádnou evropsky významnou lokalitu ani neprocházejí žádnou ptačí oblastí.

Přírodní parky

Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je v §12 ochrana krajinného rázu a přírodní park vymezen pojem krajinný ráz a jeho ochrana následovně: 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. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park.

Jižně od obce Lásenice je vyhlášen přírodní park Homolka Vojířov, který je význačný nemalou biodiverzitou, rozsáhlými lesy, citlivě utvářenou kulturní krajinou s mozaikou vlhkých luk a rašelinných borů. Varianty posuzované silnice do okrajové části parku v různé míře vstupují.

Vyhodnocení

Pro vyhodnocení střetů silnice s přírodním parkem byla zvolena následující kritéria:

délka průchodu do 500 metrů-1
 délka průchodu 501 - 1000 metrů -2
 délka průchodu 1001 - 2000 metrů -3

V následující tabulce uvádíme délku průchodu jednotlivých variant a jejich hodnocení dle zvolených kritérií:

varianta	délka průchodu přírodním parkem Homolka - Vojířov	hodnocení
A	1 204 metrů	-2
B	752 metrů	-1
C	2284 metrů	-3
D	752 metrů	-1

Významné krajinné prvky registrované a významné krajinné prvky ze zákona

Významný krajinný prvek je definován v §3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotnou část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. K zásahům do těchto VKP je vždy třeba získat stanovisko příslušného pověřeného úřadu.

VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách:

VKP ze zákona - dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

VKP registrované - dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. významnými krajinnými prvky jsou jiné části krajiny, které zaregistruje podle §6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad nebo parků. Registrace významných krajinných prvků podle §6 zákona č. 114/1992 Sb. spadá po do kompetence pověřených obecních úřadů (POU).

Posuzované varianty silnice I/34 nekříží žádný registrovaný významný krajinný prvek, kříží však celou řadu významných krajinných prvků ze zákona (lesy, vodní toky, rybníky):

varianta	les (počet střetů / celková délka střetů)	rybníky (počet střetů / celková délka střetů)	malé vodní toky (počet střetů)	Nežárka (počet střetů)
A	9 střetů / 1561 metrů	3 střety / 90 metrů	10 střetů	0
B	3 střety / 160 metrů	1 střet / 51 metrů	10 střetů	2
C	10 střetů / 1529 metrů	4 střety / 439 metrů	7 střetů	0

D	7 střetů / 1221 metrů	2 střety / 88 metrů	8 střetů	2
---	-----------------------	---------------------	----------	---

Vyhodnocení

Z hlediska významných krajinných prvků ze zákona je Nežárka prakticky na stejné úrovni jako ostatní vodní toky. Ovšem s ohledem na její větší místní významnost v porovnání s ostatními drobnými vodními toky byla Nežárka vyhodnocena samostatně. Pro vyhodnocení střetů silnice s významnými krajinnými prvky ze zákona byla zvolena následující kritéria:

lesy

průchod silnice lesním porostem v délce 1 – 1000 metrů -1
 průchod silnice lesním porostem v délce 1001 – 1500 metrů -2
 průchod silnice lesním porostem v délce 1501 a více metrů -3

rybníky

počet střetů: 1 -1
 počet střetů: 2 - 3 -2
 počet střetů: 4 a více -3

malé vodní toky

počet křížení 1 – 10 -1
 počet křížení 11 a více -2

Nežárka

počet křížení 1 -1
 počet křížení 2 -2
 počet křížení 3 a více -3

Na základě zvolených kritérií, lze střety jednotlivých variant silnice a významných krajinných prvků ze zákona vyhodnotit následovně:

varianta	les	rybníky	malé vodní toky	Nežárka
A	-2	-1	-1	0
B	-1	-1	-1	-2
C	-3	-2	-1	0
D	-2	-1	-1	-2

Památné stromy

Mimofádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Postup při jejich vyhlášení je dán zněním §46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Příslušným orgánem jsou v tomto případě pověřené obecní úřady, pokud si tuto pravomoc nevyhradí orgán ochrany přírody vyššího stupně. Vyhlášené památné stromy jsou zapsány do Ústředního seznamu AOPK ČR, pokud jejich dokumentace splňuje požadavky stanovené přesně v odst.7) §12 vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Žádná z posuzovaných variant nevykazuje střet s památným stromem.

Celkové vyhodnocení

V předchozím textu byl proveden výčet všech posuzovaných složek týkajících se ochrany přírody a krajiny, včetně dílčích vyhodnocení v rámci kritérií definovaných pro potřeby multikritériální analýzy. V následující tabulce je uveden souhrn výše prezentovaných vyhodnocení a je proveden jejich součet.

varianta	ÚSES		přírodní park	významné krajinné prvky ze zákona				celkem součet
	RBC	RBK		les	rybníky	malé vodní toky	Nežárka	
A	-2	-1	-2	-3	-1	-1	0	-10
B	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-8
C	-3	-2	-3	-3	-3	-1	0	-15
D	-2	-1	-1	-3	-1	-1	-2	-11

Jak již bylo zmíněno výše, vyhodnocení střetů silnice s vybranými složkami v rámci multikritériální analýzy bylo provedeno dle sedmimístné stupnice nabývající celých hodnot -3 (potenciálně velmi negativní) až +3 (potenciálně velmi pozitivní) včetně nuly (bez vlivu). Každé posuzované variantě je proto nezbytné z hlediska jejího potenciálního vlivu na ochranu přírody a krajiny přiřadit hodnotu v rámci této stupnice, tj. hodnotu z intervalu <-3 ; +3>.

S ohledem na skutečnost, že výstavba nové silnice v krajině je z hlediska ochrany přírody a krajiny vždy potenciálně negativní a tudíž v multikritériální analýze bude nabývat prakticky jen záporných hodnot, zvolili jsme pro celkové vyhodnocení 21-bodovou stupnici ($7 \times 3 = 21 \Rightarrow 7$ kritérií, přičemž každé může nabývat jedné ze tří hodnot -1, -2, -3;) a tuto stupnici jsme rozdělili do tří intervalů:

interval	popis	hodnocení
interval <-1; -7>	potenciálně mírně negativní	-1
interval <-8; -14>	potenciálně středně negativní	-2
interval <-15; -21>	potenciálně velmi negativní	-3

Na základě takto definovaných parametrů lze jednotlivým variantám přiřadit z hlediska ochrany přírody a krajiny výslednou hodnotu, která je následně použita v celkovém vyhodnocení multikritériální analýzy:

varianta	celkový součet	výsledné hodnocení
A	-10	-2
B	-8	-2
C	-15	-3
D	-11	-2

Z celkového vyhodnocení vyplývá, že nejvíce negativních vlivů lze očekávat u varianty C, ostatní posuzované varianty silnice I/34 Lásenice – Jindřichův Hradec jsou na základě provedeného hodnocení srovnatelné.

5. zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

Zemědělská půda

Vyhodnocení vlivu jednotlivých variant (v uvažované šíři 25 metrů, tj. 12,5 m na každou stranu od vyznačené osy komunikace) na zemědělské půdy bylo provedeno dle příslušných **tříd ochrany** (které tvoří samostatnou výkresovou vrstvu). Ty jsou stanoveny následovně:

I – bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.

II – zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.

III – půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno v územním plánování využít pro eventuální výstavbu.

IV – třída ochrany sdružující půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů s jen omezenou ochranou. Půdy využitelné i pro výstavbu.

V – zbývající bonitované půdně – ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

V řešeném území byly příslušné BPEJ převedeny na třídy ochrany podle aktualizované přílohy metodického pokynu ze dne 12. 6. 1996 MŽP, č.j.: OOLP/1067/96. Nejdůležitější pro hodnocení jsou třídy ochrany I a II, proto zde uvádíme BPEJ taxativně zařazené do těchto 2 tříd:

BPEJ I. třídy ochrany zemědělské půdy

00100, 00300, 05600, 06000, 10100, 10300, 11000, 15600, 16000, 16100, 20100, 20200,
 20300, 20900, 21000, 25600, 26000, 30100, 30200, 30300, 30900, 31000, 35600, 36000,
 40100, 40110, 40200, 40210, 40300, 40900, 41000, 41010, 41100, 41110, 41200, 41400,
 44200, 45600, 45700, 45800, 46000, 46100, 46200, 50900, 51000, 51010, 51100, 51110,
 51200, 51400, 52501, 54200, 54300, 55600, 55700, 55800, 56000, 56100, 56200, 61200,
 61400, 64200, 64300, 65600, 66000, 66100, 66200, 71100, 72501, 72511, 72601, 72801,
 72811, 72901, 72911, 73001, 73011, 73301, 73311, 75600, 83401, 83421, 83501, 83521,
 85600, 93601, 93621, 95500, 95600, 95800, 94601, 96411.

BPEJ II. třídy ochrany zemědělské půdy

00110, 00112, 00600, 00800, 05700, 05800, 06100, 06200, 10110, 10112, 10600, 10800,
 10810, 11010, 11300, 11400, 15700, 15800, 15900, 16200, 20110, 20112, 20210, 20212,
 20600, 20800, 20810, 21010, 21100, 21110, 21200, 21400, 24200, 25700, 25800, 26100,
 26200, 30110, 30210, 30910, 31010, 31100, 31400, 35700, 35800, 36100, 36200, 40810,
 41210, 41300, 41310, 41410, 41500, 41510, 41901, 41911, 42501, 42601, 42611, 42801,
 42811, 43401, 43311, 44210, 44300, 44310, 44501, 44600, 45900, 46401, 50810, 51210,
 51212, 51300, 51310, 51410, 51500, 51502, 51510, 52504, 52511, 52601, 52611, 52801,
 52811, 52901, 52911, 53001, 53301, 53311, 54210, 54310, 54400, 54501, 54600, 54700,
 55900, 56401, 61210, 61212, 61300, 61310, 61410, 62601, 62611, 62901, 62911, 64210,
 64310, 64400, 64410, 64501, 64511, 64600, 64700, 65500, 65700, 65800, 66401, 71110,
 71200, 71300, 71310, 71400, 71410, 71500, 72210, 72504, 72611, 72701, 72804, 72904,
 73004, 73101, 73201, 73211, 74300, 74310, 74400, 74410, 74600, 74700, 75500, 75700,
 75800, 76401, 83404, 83431, 83504, 83524, 83531, 84400, 85500, 85800, 86401, 93604,
 93631, 95001, 95011.

Podle aktualizovaného metodického pokynu byly konstruovány i zbývající 3 třídy ochrany (tj. produkčně průměrné, podprůměrné až s velmi nízkou produkční schopností), jejich výčet by však byl velmi rozsáhlý. Byly získány následující výsledky (číselný údaj odpovídá celkovému záboru v příslušné TO v hektarech):

Varianta	Třída ochrany I	Třída ochrany II	Třída ochrany III	Třída ochrany IV	Třída ochrany V
A	2,09	3,34	8,34	1,71	3,32
B	5,40	6,04	6,50	1,55	6,48
C	0,89	4,32	7,85	1,71	9,03
D	4,27	2,69	8,48	1,71	7,27

Aby bylo možné objektivně posoudit skutečný vliv záboru podle jednotlivých variant, byl proveden následující přepočítání zohledňující váhu vlivu příslušných tříd ochrany:

- TO I = koeficient 5
- TO II = koeficient 4
- TO III = koeficient 3
- TO IV = koeficient 2
- TO V = koeficient 1

Upravená tabulka odpovídá těmto hodnotám (v pravém sloupci je souhrn celého bodového vyhodnocení za konkrétní variantu):

Varianta	Body TO I	Body TO II	Body TO III	Body TO IV	Body TO V	Celkem body za TO
A	10,45	13,36	25,02	3,42	3,32	55,57
B	27,00	24,16	19,50	3,10	6,48	80,24
C	4,45	17,28	23,55	3,42	9,03	57,73
D	21,35	10,76	25,44	3,42	7,27	68,24

Z uvedených údajů vyplývá, že nejmenší vliv na zemědělskou půdu má varianta A, za kterou následuje s mírným odstupem varianta C. U varianty D je bodový souhrn zohledňující třídy ochrany oproti variantě A vyšší již téměř o 23%, a u varianty B dokonce téměř o 45%.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (lesní porosty)

Vyhodnocení vlivu jednotlivých variant (v uvažované šíři 25 metrů, tj. 12,5 m na každou stranu od vyznačené osy komunikace) na PUKPFL bylo provedeno následujícím způsobem:

Aktuální porostní mapy jednotlivých LHP byly umístěny jako samostatná vrstva do výkresu a upraveny způsobem nejvíce odpovídajícím zobrazení katastrálních map a map 1:5000.

(To vyplývá ze skutečnosti, že lesnické podklady používají jiné zobrazení, a v případě superpozice jednotlivých mapových podkladů dochází k menším nebo větším rozdílům, které je možné odstranit nelineárními deformacemi. Protože ale mapové podklady příslušných lesních porostů jsou vytvořeny v měřítku 1:10000, ve kterém po zvětšení hraje nikoli nevýznamnou roli i vlastní tloušťka čar a podobně, nejedná se o odchylky, které by nějak významně ovlivňovaly výsledný výpočet).

Protože je vymezení jednotlivých porostních skupin ve zvětšení odpovídajícím vymezení konkrétních variant zatíženo různými chybami (viz výše), a i lesnické mapy mají v některých případech spíše charakter orientační, nebyla do tabulek vynášena plocha zasažené porostní skupiny, ale ideální délka osy příslušné varianty v té které porostní skupině.

Dále byly z typologických map a údajů v LHP příslušným porostním skupinám přiřazeny SLT v místě styku s jednotlivými variantami.

Získané podrobné výsledky roztríděné podle dílčích variant jsou následující (číselný údaj „Délka“ odpovídá celkové ideální délce osy komunikace v příslušné porostní skupině v metrech, v poslední řádce „Celkem“ je uvedena celková délka osy jednotlivé varianty procházející PUKPFL):

Varianta A	SLT	Délka	Varianta B	SLT	Délka	Varianta C	SLT	Délka	Varianta D	SLT	Délka
138 C 0	4S	38	193 B 1	0G	25	138 C 0	4S	38	138 C 0	4S	38
138 C 11	OK	4	193 B 13	4K	33	138 C 11	OK	4	138 C 11	OK	4
138 C 3	OK	25	292 A 102	4K	20	138 C 3	OK	25	138 C 3	OK	25
138 C 5a	OK	2	292 A 7	4K	10	138 C 5a	OK	2	138 C 5a	OK	2
138 E 12	4K	116	292 A 8	3S	51	138 E 12	4K	116	138 E 12	4K	116
138 E 2	4K	37	292 D 8	3F	50	138 E 2	4K	37	138 E 2	4K	37
138 E 3	4K	21	296 G 110	4F	15	138 E 3	4K	21	138 E 3	4K	21
138 E 9	4K	32	296 G 7	4F	20	138 E 9	4K	32	138 E 9	4K	32
140 B 1	4K	13	Celkem		224	140 B 1	4K	13	140 B 1	4K	13
140 B 5	4K	81				140 B 5	4K	81	140 B 5	4K	81
140 F 11a	OK	3				140 F 11a	OK	3	140 F 11a	OK	3
140 F 11b	OK	42				140 F 11b	OK	42	140 F 11b	OK	42
140 F 14	OK	86				140 F 14	OK	86	140 F 14	OK	86
140 F 2	OK	3				140 F 2	OK	3	140 F 2	OK	3
140 F 3	OK	18				140 F 3	OK	18	140 F 3	OK	18
140 F 3a	OK	102				140 F 3a	OK	102	140 F 3a	OK	102
140 F 4	OK	65				140 F 4	4O	65	140 F 4	4O	65
140 F 7	4O	20				140 F 7	OK	20	140 F 7	OK	20
140 F 7a	OK	8				140 F 7a	OK	8	140 F 7a	OK	8
140 F 8	OK	15				140 F 8	OK	15	140 F 8	OK	15
140 F 8a	OK	73				140 F 8a	OK	73	140 F 8a	OK	73
157 A 13	OK	80				157 A 13	OK	80	157 A 13	OK	80
157 A 5	OK	35				157 A 5	OK	35	157 A 5	OK	35
157 B 5/11	3K	4				157 B 7	3S	15	157 B 11	3K	2
157 B 7	3S	27				158 A 101	OK	70	157 B 5	3K	2
157 C 8	3K	20				158 A 4	OK	10	157 B 7	3S	27
157 D 10	3S	3				160 A 5	OK	5	158 A 101	OK	70
158 A 101	OK	70				160 B 4	OK	57	158 A 4	OK	10
158 A 4	OK	10				160 B 9	3S	92	160 A 5	OK	5
160 A 5	OK	5				160 K 1	4P	23	160 B 4	OK	70
160 B 4	OK	70				160 Q 7	3K	10	160 B 9	3S	45
160 B 9	3S	45				160 Q 13	3K	44	160 D 102	3S	18
160 D 0a	3K	21				160 Q 13a	3K	35	160 D 11	3S	115
160 D 1	3K	50				160 R 3	3N	21	160 D 2	3S	7
160 D 104	3K	21				160 R 9	3N	21	193 B 1	0G	25
160 D 11	3S	15				193 B 0	4P	15	193 B 13	4K	33
160 D 2	3K	5				193 B 1	0G	70	296 K 9	3F	10
160 D 4	3K	10				193 B 13	4K	100	Celkem		1358,00
160 D 9	3K	110				193 B 5	4P	45			
160 M 1	3K	43				193 B 8	4P	45			
160 M 9	4P	25				Celkem		1552,00			
193 B 1	0G	70									
193 B 13	4K	120									
193 B 8	4P	7									
Celkem		1670,00									

Po takto provedených výpočtech byly na základě metodických doporučení jednotlivým porostním skupinám přiřazeny **produkční potenciály**, které vyjadřují potenciální kvalitu toho kterého pozemku v rámci PUKPFL.

Produkční potenciály jsou určitou obdobou tříd ochrany zemědělských půd, ovšem v obráceném pořadí – nejvyšší třídě ochrany ZPF = I odpovídá hodnota produkčního potenciálu = 5.

V posledním řádku „Přepočítání na m“ je ve sloupci „PP“ uvedena výsledná hodnota produkčního potenciálu lesních porostů přepočítaná na 1 metr osy komunikace v rámci té které varianty:

Varianta A	SLT	PP	Délka	Hodnocení
138 C 0	4S	4	38	152
138 C 11	0K	2	4	8
138 C 3	0K	2	25	50
138 C 5a	0K	2	2	4
138 E 12	4K	3	116	348
138 E 2	4K	3	37	111
138 E 3	4K	3	21	63
138 E 9	4K	3	32	96
140 B 1	4K	3	13	39
140 B 5	4K	3	81	243
140 F 11a	0K	2	3	6
140 F 11b	0K	2	42	84
140 F 14	0K	2	86	172
140 F 2	0K	2	3	6
140 F 3	0K	2	18	36
140 F 3a	0K	2	102	204
140 F 4	0K	2	65	130
140 F 7	4O	5	20	100
140 F 7a	0K	2	8	16
140 F 8	0K	2	15	30
140 F 8a	0K	2	73	146
157 A 13	0K	2	80	160
157 A 5	0K	2	35	70
157 B 5/11	3K	3	4	12
157 B 7	3S	4	27	108
157 C 8	3K	3	20	60
157 D 10	3S	4	3	12
158 A 101	0K	2	70	140
158 A 4	0K	2	10	20
160 A 5	0K	2	5	10
160 B 4	0K	2	70	140
160 B 9	3S	4	45	180
160 D 0a	3K	3	21	63
160 D 1	3K	3	50	150
160 D 104	3K	3	21	63
160 D 11	3S	4	15	60
160 D 2	3K	3	5	15
160 D 4	3K	3	10	30
160 D 9	3K	3	110	330
160 M 1	3K	3	43	129
160 M 9	4P	4	25	100
193 B 1	0G	4	70	280
193 B 13	4K	3	120	360
193 B 8	4P	4	7	28
Celkem			1670,00	4564,00
Přepočítání na m		2,73		

Varianta B	SLT	PP	Délka	Hodnocení
193 B 1	0G	4	25	100
193 B 13	4K	3	33	99
292 A 102	4K	3	20	60
292 A 7	4K	3	10	30
292 A 8	3S	4	51	204
292 D 8	3F	4	50	200
296 G 110	4F	4	15	60
296 G 7	4F	4	20	80
Celkem			224	833
Přepočítání na m		3,72		

Varianta C	SLT	PP	Délka	Hodnocení
138 C 0	4S	4	38	152
138 C 11	OK	2	4	8
138 C 3	OK	2	25	50
138 C 5a	OK	2	2	4
138 E 12	4K	3	116	348
138 E 2	4K	3	37	111
138 E 3	4K	3	21	63
138 E 9	4K	3	32	96
140 B 1	4K	3	13	39
140 B 5	4K	3	81	243
140 F 11a	OK	2	3	6
140 F 11b	OK	2	42	84
140 F 14	OK	2	86	172
140 F 2	OK	2	3	6
140 F 3	OK	2	18	36
140 F 3a	OK	2	102	204
140 F 4	4O	5	65	325
140 F 7	OK	2	20	40
140 F 7a	OK	2	8	16
140 F 8	OK	2	15	30
140 F 8a	OK	2	73	146
157 A 13	OK	2	80	160
157 A 5	OK	2	35	70
157 B 7	3S	4	15	60
158 A 101	OK	2	70	140
158 A 4	OK	2	10	20
160 A 5	OK	2	5	10
160 B 4	OK	2	57	114
160 B 9	3S	4	92	368
160 K 1	4P	4	23	92
160 Q 7	3K	3	10	30
160 Q 13	3K	3	44	132
160 Q 13a	3K	3	35	105
160 R 3	3N	2	21	42
160 R 9	3N	2	21	42
193 B 0	4P	4	15	60
193 B 1	OG	4	70	280
193 B 13	4K	3	100	300
193 B 5	4P	4	45	180
193 B 8	4P	4	45	180
Celkem			1552,00	4384,00
Přepoččet na m		2,82		

Varianta D	SLT	PP	Délka	Hodnocení
138 C 0	4S	4	38	152
138 C 11	OK	2	4	8
138 C 3	OK	2	25	50
138 C 5a	OK	2	2	4
138 E 12	4K	3	116	348
138 E 2	4K	3	37	111
138 E 3	4K	3	21	63
138 E 9	4K	3	32	96
140 B 1	4K	3	13	39
140 B 5	4K	3	81	243
140 F 11a	OK	2	3	6
140 F 11b	OK	2	42	84
140 F 14	OK	2	86	172
140 F 2	OK	2	3	6
140 F 3	OK	2	18	36
140 F 3a	OK	2	102	204
140 F 4	4O	5	65	325
140 F 7	OK	2	20	40
140 F 7a	OK	2	8	16
140 F 8	OK	2	15	30
140 F 8a	OK	2	73	146
157 A 13	OK	2	80	160
157 A 5	OK	2	35	70
157 B 11	3K	3	2	6
157 B 5	3K	3	2	6
157 B 7	3S	4	27	108
158 A 101	OK	2	70	140
158 A 4	OK	2	10	20
160 A 5	OK	2	5	10
160 B 4	OK	2	70	140
160 B 9	3S	4	45	180
160 D 102	3S	4	18	72
160 D 11	3S	4	115	460
160 D 2	3S	4	7	28
193 B 1	OG	4	25	100
193 B 13	4K	3	33	99
296 K 9	3F	4	10	40
Celkem			1358,00	3818,00
Přepoččet na m		2,81		

Z uvedených údajů vyplývá, že při přepočtu produkčního potenciálu lesních porostů na jednotku délky příslušné varianty má tuto hodnotu nejnižší varianta A (ale při nejvyšší délce v rámci PUKPFL), o cca 3-4% jsou na jednotku délky hůře hodnoceny varianty C a D (jejich PP je vyšší), a nejvyšší PP odpovídá variantě B (ten je oproti variantě A vyšší o více než 36%), ale celková délka zásahu do PUKPFL je naopak výrazně kratší nežli u ostatních variant.

Souhrnné hodnocení zemědělské půdy a lesních porostů

Souhrnné vyhodnocení vlivu jednotlivých variant bylo provedeno následujícím způsobem:

V jedné tabulce jsou uvedeny výsledky hodnocení BPEJ, hodnocení produkčního potenciálu lesních porostů podle SLT (jako součet všech zasažených PP jednotlivých porostních skupin v příslušné délce dílčí varianty) a přepoččet na jednotku délky konkrétní varianty:

Varianta	Hodnocení BPEJ	Hodnocení SLT (PP)	Přepočet
A	55,57	4564	2,73
B	80,24	833	3,72
C	57,73	4384	2,82
D	68,24	3818	2,81

Z této tabulky byl proveden převod Hodnocení vlivů do číselné podoby na základě následujícího klíče:

Hodnocení vlivů	
-3	potenciálně velmi negativní
-2	potenciálně středně negativní
-1	potenciálně mírně negativní
0	bez vlivu
1	potenciálně mírně pozitivní
2	potenciálně středně pozitivní
3	potenciálně velmi pozitivní
?	Vliv nelze vyhodnotit, resp. není relevantní

Varianta	Posouzení BPEJ	Posouzení PUPFL
A	-1	-2
B	-3	-1
C	-1	-3
D	-2	-3

Komentář k udělenému hodnocení:

Varianta	Zemědělská půda	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
A	Negativní vliv nejmenší, srovnatelný s variantou C.	Nejnižší průměrný produkční potenciál, ale varianta prochází lesem v nejvyšší délce. Více negativní vliv nežli u varianty B, ale méně nežli u variant C a D.
B	Nejvíce negativní zásah do zemědělské půdy ze všech 4 variant.	Nejvyšší průměrný produkční potenciál, ale varianta vstupuje do lesních porostů ve velmi krátkém úseku, zásah je proto nejméně negativní ze všech 4 variant.
C	Negativní vliv nejmenší, srovnatelný s variantou A.	Produkční potenciál vyšší nežli u varianty A, délka zasažených lesních porostů je rovněž vysoká.
D	Výrazně negativní vliv, nižší nežli u varianty B, ale vyšší nežli u variant A a C.	Produkční potenciál vyšší nežli u varianty A, délka zasažených lesních porostů je rovněž vysoká.

Celkové hodnocení je následující:

Varianta	Hodnocení
A	-1
B	-2
C	-2
D	-3

Nejlépe je hodnocena varianta A, ale rozdíl mezi ní a variantou C je velmi malý (výše uvedená stupnice neumožňuje použít zlomky čísel).

Varianta B je horší nežli obě předchozí, nejhůře je hodnocena varianta D.

6. veřejná dopravní a technická infrastruktura

Dopravní infrastruktura

Silnice I/34 **České Budějovice - Třeboň - Stráž n. Než. - Jindřichův Hradec - Pelhřimov - Humpolec - Havlíčkův Brod - Svitavy** má velký dopravní význam pro spojení jižních Čech s větší částí naší republiky a to zejména jako přivaděč na dálnici D1. Silnice byla v úseku z Českých Budějovic do Jindřichova Hradce (a dále východně Humpolce) vybudována počátkem devatenáctého století jako erární císařská silnice a v těchto parametrech trasy je dochována v mnohých úsecích dodnes. Úsek mezi Jindřichovým Hradcem a Humpolcem byl zařazen do sítě silnic I. třídy po druhé světové válce pospojováním řady tehdy okresních silnic. Svůj význam však měl již za druhé světové války, kdy představoval jedinou silniční spojnici Jindřichova Hradce s vnitrozemím tehdejšího protektorátu. Proto byla již počátkem války zahájena na dvou úsecích rekonstrukce této silnice. Novodobá rekonstrukce této silnice započala až koncem šedesátých let minulého století právě přeložkou v Lásenici, která byla dokončena v roce 1969. Po ní následoval za války rozestavěný úsek z Jindřichova Hradce do Rodvínova v letech 1970 - 1972. Rekonstrukce úseku z Českých Budějovic do Humpolce dlouhého cca 115 km tedy probíhá (s přestávkami) již více než 60 let, stále však zdaleka není dokončena.

Provozně ekonomické ukazatele jednotlivých variant předkládá následující přehled:

<i>Varianta</i>	Provozní délka [km]	Stavební délka [km]	Odhad nákladů [mil. Kč]
A	8.583	7.709	339.7
B	8.650	8.650	442.1
C	9.195	8.321	366.7
D	9.105	8.231	441.3

Výhody a nevýhody jednotlivých variant z dopravně technických a dopravně provozních hledisek jsou zevrubně popsány v Průvodní zprávě Studie Pragoprojektu. K nim je třeba dodat:

- z dopravně provozního hlediska vykazuje varianta A (mimo průtah Lásenicí) nejlepší podmínky pro předjíždění; u ostatních variant jsou podmínky pro předjíždění poměrně špatné. U variant Ba D díky častým lomům nivelety s malými hodnotami výškových oblouků a směrovým obloukům, u varianty C díky táhlému směrovému oblouku $R = 1420$ m,
- z dopravně provozního hlediska nevýhodný průjezd obcí Lásenice (snížení rychlosti na 50 km/hod); případnou úvahu o možnosti povolení zvýšené rychlosti na průtahu nutno považovat za irelevantní (viz zmínky o potřebě střizlivých návrhových prvků a retardačních opatření),

- u variant B a D poněkud vyšší objem ztracených spádů,
- u variant B a D rizika námrazy na mostních objektech přes Nežárku,
- studie Pragoprojektu byla zpracována v roce 2001, tedy před povodněmi; současně navrhované mostní objekty budou vyžadovat podstatně větší délky (dopad na náklady stavby),
- u varianty B (jako jediné) možnost zachování stávající trasy silnice v celé délce; to má své výhody (zemědělská doprava, cyklisté), ale i nevýhody (zimní a stavební údržba). Trasu pro cyklisty možno oželeť, podmínkou je však oprava stávající cesty mezi Horní Lhotou a Lásenicí na pravém břehu Nežárky

Z dopravně inženýrského hlediska (tj. schopnost obsloužit území) jsou všechny varianty v podstatě vyrovnané; dvojitá přemostění Nežárky neznamena prakticky žádný přínos pro dopravní vztahy, neboť ty (princiálně v relaci Lásenice – Vydří) mají velmi malý potenciál. Mírně možno z tohoto hlediska preferovat variantu C, která přibližuje silnici II/149 na Jindřichův Hradec (a to mimo Lásenicí).

Hodnocení kritéria:

<i>Variantá</i>	Hodnocení
A	2
B	1
C	2
D	1

Technická infrastruktura

Předmětem hodnocení jsou čtyři varianty řešení silnice I/34 v předmětných úsecích v prostoru Lásenice – Jindřichův Hradec. V rámci zjednodušení byly sledovány střety se čtyřmi typy inženýrských sítí – dopravní infrastruktura je hodnocena zvlášť – samostatné hodnotící kritérium.

Vyhodnocení kritéria technická infrastruktura viz následující tabulka:

silnice I/34 Lásenice		Multikriteriální analýza - technická infrastruktura		
Varianta	Plynovod VTL a STL	Rozvody VN a VVN	vodovod	kanalizace
A	0 střetů - VTL plynovod, 1 střet STL řad - plynovodní řad do Dolní Lhoty,	2 střety - VVN 110 kV a VVN 400 kV, 10 střetů elektrizační soustava (celková délka 415 m)	7 střetů z toho 3 souběhy	3 střety
B	0 střetů - VTL plynovod, 1 střet STL řad - plynovodní řad do Dolní Lhoty,	2 střety - VVN 110 kV a VVN 400 kV, 5 střetů s elektrizační soustava (celková délka 170 m)	3 střety	0 střetů
C	0 střetů - VTL plynovod, 1 střet STL řad - plynovodní řad do Dolní Lhoty,	2 střety - VVN 110 kV a VVN 400 kV, 9 střetů s elektrizační soustava (celková délka 560 m)	3 střety	0 střetů
D	0 střetů - VTL plynovod, 1 střet STL řad - plynovodní řad do Dolní Lhoty,	2 střety - VVN 110 kV a VVN 400 kV, 7 střetů s elektrizační soustava (celková délka 280 m)	5 střetů	0 střetů

Hodnocení střetů					výsledné hodnocení
Varianta	Plynovod	Rozvody VN a VVN	vodovod	kanalizace	
A	-1	-2	-2	-1	-2
B	-1	-1	-1	0	-1
C	-1	-2	-1	0	-1
D	-1	-1	-1	0	-1

Všechny varianty z hlediska kritéria technické infrastruktury jsou akceptovatelná. Varianta A vzhledem k jejímu vedení trasy nejbližší či v zastavěném území hodnocena nejhůře – dochází zde logicky k nejvíce střetům s inženýrskými sítěmi. To bude platit i u dalších nehodnocených sítí (kabelová vedení – dálkové a místní sdělovací kabely, kabely NN apod, protože trasy těchto sítí jsou v zastavěných částech sídel nebo jsou vedeny podél trasy stávající I/34, kterou varianta A ponejvíce sleduje. U většiny těchto sítí se předpokládají úpravy nebo přeložky. Vedení VVN se předpokládá zachovat, bude nutno tomu přizpůsobit niveletu nové komunikace.

7. sociodemografické podmínky

Při detailnějším zvážení statistických údajů je na první pohled patrné, že převažující počet 366 ekonomicky aktivních obyvatel nad počtem 61 důchodců a počtem 73 dětí a mládeže do 14 let je i na srovnatelná příměstská sídla mimořádně pozitivní. Důležitým momentem tohoto stavu jsou další okolnosti spočívající v dalších podmínkách jejího dosavadního vývoje, to je především specifická kvalita obytné krajiny, obklopující obec, jejíž zastavěným územím protéká řeka Nežárka. Tento stav způsobil vyšší pobytovou atraktivitu a to jak pro stabilizaci obyvatel v místě dlouhodobě generačně žijících společně se zájmem na druhé bydlení, kde spektrum zájemců je z velice širokého okolí. V demografické skladbě to znamená, že údaj o počtu 25 domů neobydlených sloužících k rekreaci není zcela pravdivý, neboť při podrobnějším zkoumání se ukáže zcela jiné číslo, především v počtu druhého trvalého bydlení, které je standardně letité v Lásenici obsazováno obyvateli velkých měst.

Stejná situace ve statistických údajích je v obci Dolní Žďár a jeho místní části Horní Lhota. Pro celkový počet obyvatel 171 z toho 109 v Dolním Žďáru a 62 v Horní Lhotě se jedná o totéž jako v obci Lásenici. Vzdálenost od okresního města jest bližší tudíž veškerý vztah na každodenní dojížděku ke všem zařízením v terciálním sektoru je více než příměstský. Poměr trvale obydlených domů k domům sloužících k rekreaci je prakticky dvou třetinový. V případě místní části města Jindřichův Hradec Horní Žďár je tato původní vesnická lokalita rozdělena řekou Nežárkou funkčně v periferní poloze k okresnímu městu. Kvalitativní hodnocení této situace z hlediska trvalého bydlení v rodinných domech je velmi dobré. Zastavěné i zastavitelné území zde bylo rozšířeno o nové plochy mimo průjezdnou situaci silnice I/34. Údaj ze sčítání lidu vydaný k roku 2001, kdy celkový počet domů 36 a obyvatel 118 je v současnosti navýšen dle odhadu min. o 1/3. Vedení silnice ve variantě A zde zůstává v respektované proluce pro její výstavbu a výrazným způsobem zlepšit životní prostředí pro trvalé bydlení.

Specifikou polohy obce Lásenice a dalších uvedených obcí a jejich místních částí je přímá vazba na město Jindřichův Hradec vzdálené 8 km a další přímá vazba na sousední menší město Stráž nad Nežárkou vzdálené 3 km. Tento rozměr pro podmínky každodenního života obyvatel znamená velice výhodně zabezpečený kontakt ke všemu, co v obci chybí, kromě vysoké kvality obytného prostředí. To znamená výhodně zabezpečená dostupnost pracovních příležitostí takřka v průběhu celého dne. Stejným způsobem je zabezpečená dojížděka dětí a mládeže za vzděláním (do Stráže nad Nežárkou a do Jindřichova Hradce včetně Třeboně a Českých Budějovic). Další potřeby týkající se pravidelné i nepravidelné návštěvy zdravotnického zařízení a dojížděka za dalšími službami a distribucí je pro veškeré věkové skupiny trvale žijících a nebo dlouhodobě pobytově žijících občanů zabezpečena množstvím pravidelných autobusových linek a to jak v pracovní, tak i sváteční dny. Vysoce atraktivní je též dojížděka do města Třeboně do lázní.

Průjezdnost státní silnice I. třídy zastavěným územím obce Lásenice je v poměrně krátkém úseku. Jeho orientace je ve veřejném prostoru rovnoměrně dostupném pro všechny věkové kategorie občanů v minimální docházkové vzdálenosti max. 700 m ze všech částí obytného území, rozděleného tokem Nežárky a průjezdní trasou silnice I/34.

Z druhé strany je každodenní život odehrávající se v obytném prostředí historické venkovské a novodobé příměstské zástavby orientován do specificky kvalitního krajinného prostředí v přímém zázemí současně zastavěného území obce. Vývojem v posledních desetiletích se využívání záhumenních prostor několikrát měnilo a v současnosti je stabilizováno do vyvážené polohy obytné krajiny. Tento stav je konkrétní a zasahuje na všechny dostupné plochy krajiny z hlediska obyvatele, prakticky až do okrajů správního území obce Lásenice.

V zastavěném území obce se na protékajícím toku řeky Nežárky stýká několik rybníčních soustav a to jak na pravobřežním, tak na levobřežním území celého katastru. Jejich funkční a

historická jedinečnost je fenoménem, který je tolik vyhledáván pro celoroční pobyt v Lásenici a to jak trvale, tak přechodně žijících občanů. Tento stav je rozhodující pro budoucí rozvoj obce a neměl by být narušen násilnou investicí přeložky silnice I/34 vkládanou do krajiny v těchto podmínkách života. Dosažitelnost a dostupnost vyjížděky a dojížděky občanů z Lásenice by přeložkou silnice I/34 byla výrazně narušena pro všechny věkové skupiny lidí, zejména pak pro mládež a starší občany.

V situaci obce Dolní Žďár s místní částí Horní Lhota a totéž v případě místní části Horní Žďár jsou vazby uvedené pro obec Lásenice obdobné. Rozdílem je zde vedení silnice I/34 ve dvou variantách „A, B“. Výsledkem sociodemografického posouzení je v tomto území efektivnější a snazší dostupnost provedení I/34 ve variantě A mimo jiné i snazší a lepší obslužitelnost celého správního území obce Dolní Žďár a místní části města Jindřichův Hradec Horní Žďár.

Subkritérium „Veřejná dopravní infrastruktura“ (ad Sociodemografické podmínky)

Předmětem hodnocení je kvalita osobní hromadné dopravy. Řešené území není napojena na železniční síť, jediným hromadným dopravním prostředkem v přepravě osob je autobus. V současné době je obcí Lásenice vedeno (v pracovních dnech) 20 párů spojů, které obcí procházejí a 5 párů výchozích/končících. S výjimkou jednoho páru autobusů vedeného po silnici II/149 na Novou Bystřici jsou všechny vedeny po silnici I/34. Z tohoto počtu je 10.5 páru spojů dálkových, které v Lásenici zastavují. 9.5 páru spojů jsou spoje místní, které zastavují i v ostatních sídlech řešeného území (z toho polovina je vedena směrem na Chlum u Třeboně, polovina na Stráž n. Než.). Ve dny pracovního klidu jsou Lásenicí vedeny (a zastavují) pouze 4 páry spojů, z toho 3 dálkové, 1 místní.

Návrh sice počítá u variant vedených mimo Lásenici (B, C, D) se zachováním stávající silnice a jejím napojením na přeložku, tedy umožňují zachování možnosti poměrně kvalitní obsluhy obce autobusovou dopravou. Je ovšem zřejmé, že po vybudování přeložky by do obce zajížděly pouze místní autobusy. Tím by se kvalita obsluhy pro vlastní obec Lásenice snížila až o polovinu spojů.

Hodnocení subkritéria:

Varianta	Hodnocení
A	0
B	-1
C	-1
D	-1

Varianta	Vliv na způsob dojížděky do zaměstnání a za vybaveností okresního města	Vliv na způsob dojížděky dětí a mládeže za vzděláním	Dostupnost obytné a občanské zástavby (v rámci průjezdních možností – služby)	Kontakt trvale žijících obyvatel s přímým krajinným zázemím obce	Výsledný součet	Výsledné hodnocení
A	+3	+3	+2	+3	+11	+3
B	-2	-2	-3	-2	-9	-3
C	-1	-1	0	-2	-4	-2
D	-1	-1	0	-2	-4	-2

8. bydlení

Ve stávajícím koridoru silnice I/34 v průjezdu zastavěném území obce je postiženo 26 obytných domů noční hlukovou zátěží 50 dB ve vzdálenosti 55 metrů po obou stranách vozovky v délce 800 metrů. Tuto situaci charakterizuje rozšířené veřejné prostranství v těžišti obce před křižovatkou se silnicí II. tř. směr Číměř a III. tř. směr Vydří. Další zvláštností je poměrně rozptýlená zástavba podél této trasy a její průběh podél vodní plochy Lásenického rybníka v délce 400 m. Ostatní obytné části obce nejsou hlukovými zátěžemi ze silniční dopravy dotčeny a průběh silnice II. a III. třídy zde má obslužný charakter.

V situačním, půdorysném uspořádání zastavěného území jsou 3 základní obytné skupiny oddělené řekou Nežárkou a průjezdem silnice I. tř.. Historicky obec vznikla ze dvou rovnocenných částí nad údolím řeky Nežárky. Novodobá část byla založena již koncem 19. století podél silnice směr Číměř. Tato zastavěná území obce mají ve svém zázemí přímou fyzickou i funkční souvislost s okolní krajinou. Týká se obhospodařování pozemků a využívání záhumenních prostorů i ve smyslu vodohospodářském. Krajinné uspořádání v katastru je založeno na zvláštním způsobu využívání vodních ploch ať už z hlediska prvovýroby nebo ochrany majetku a ochrany pozemků před erozí. Tyto podmínky determinují způsob bydlení, který je rozšířen na maximum pobytu lidí v zázemí obce.

Z hlediska budoucích možností využití pozemkových rezerv pro specifickou zástavbu při zastavěných okrajích obce má obec Lásenice veškeré předpoklady a to jak svojí velikostí, tak přitažlivostí v rámci krajinných podmínek. Při detailním průzkumu původní historické zástavby lze uvedený kontakt spatřovat v nenarušenosti výjezdů ze selských stavení do krajiny a tudíž v přetrvání původního řemenového dělení pozemků. Souvisí to dále s mimořádnou kvalitou malé selské rybníční soustavy, založené historicky v uvedeném uspořádání pozemkové držby. V posledních letech lze konstatovat zvýšený zájem pro pobytové využívání tohoto prostoru ať už v rámci trvale žijících obyvatel nebo v rámci přechodného rekreačního pobytu.

Mimořádné kvality obytného prostředí na obou stranách řeky Nežárky v Lásenici by neměly být narušeny a poškozeny novodobou liniovou dopravní bariérou.

Varianta	Vliv koridoru silnice I/34 v š=50m na kvalitu bydlení	Vznik nových ploch pro bydlení, služby a rekreaci v návaznosti na obec	Vliv na aktivní obytné zázemí historické vesnické zástavby	Výsledný součet	Výsledné hodnocení
A	- 3	+ 2	+ 2	+1	+2
B	- 1	- 2	- 2	- 5	-2
C	0	- 2	- 2	- 4	-2
D	0	- 3	0	- 3	-1

9. rekreace

Údolí řeky Nežárky a celé krajinné zázemí je historicky využíváno pro letní pobytovou rekreaci. Specifický fenomén tohoto využívání za uplynulé půlstoletí je výstavba chatových lokalit na zvlášť exponovaných, vytypovaných místech. Lokality byly umístěny po obou březích řeky Nežárky a to jak ve skupinách, tak i jednotlivě. Postupem času se z těchto míst vytrácí krátkodobost pobytu v chatách a z těchto objektů jsou v mnoha případech dnes pobytové rekreační domy, jejichž využitelnost je téměř celoroční. Fenomén rekreace spočívá především ve využívání volného času, jehož cílem je načerpání a obnova duševních i fyzických sil. V četnosti rekreačních příležitostí v celé délce koridoru řeky Nežárky po obou stranách prakticky od místní části města Jindřichův Hradec, Horní Žďár až na hranici katastru Lásenice s místní částí města Stráž nad Nežárkou je více než 150 rekreačních chatových objektů. Jejich návštěvnost a využívání neklesá, spíše naopak. S útlumem zemědělské prvovýroby monopolně hospodařících v krajině rychle dochází k zatravňování zemědělských ploch, k obnově přirozených kontaktů sídel člověka a krajiny. Tyto skutečnosti zvyšují četnost návštěvností jak obcí, tak jejich krajinného zázemí. Z těchto důvodů se počíná upevňovat a znovu obnovovat charakter obytné krajiny zvláště v polohách, které jsou terénně členité a svažité a přirozeně rozmanité, což je výrazná charakteristika celého posuzovaného území po obou stranách řeky Nežárky do hloubky minimálně 1 km od jejího údolí.

Dotčené krajinné prostředí každodenně využívané pro rekreační pobyt je kultivováno ve větším rozsahu zázemí pro jednotlivé obce a místní části, především intenzivním individuálním zájmem na jiném podnikání. Atraktivních pozemků v celém řešeném území pro zřízení penzionů, agroturistických farem nebo jenom ubytovacích hostinců je v posuzovaném území značný počet. Tyto příležitosti se v krátké budoucnosti stanou jedním z důležitých způsobů ekonomické aktivity místních obyvatel. Veškerá rekreace je v tomto území neodmyslitelná od řeky, rybníčních soustav a od všech přirozených způsobů nakládání s vodami, to znamená, že bezpochyby dojde k celé řadě akcí s cílem efektivního využívání způsobu udržení vody v krajině a obnově všech zaniklých vodních ploch. Není třeba zde dále poukazovat na význam aktivní turistiky a cykloturistiky, jejíž masové rozšíření je i v tomto území naprosto čitelné.

V současné době probíhá intenzivní přestavba a eventuelně i dostavba původní historické zástavby v Dolním Žďáru a v Horní Lhotě. Vlastníci nemovitostí se zde snaží rekonstrukcemi zkvalitnit a rozšířit ubytovací rozsah objektů a po obvodu zastavěných území je patrná činnost v přímém zázemí původních zemědělských usedlostí ve smyslu rekultivace ploch ať už se týká zahrad, malých rybníků, údržby cest a zatravnění ploch, které nejsou obdělávány.

Stejná charakteristika platí pro Horní Žďár mimo jiné i to, že rehabilitace původního krajinného zázemí zde probíhá ve větším rozsahu, což je dáno včleněním Horního Žďáru do organismu města Jindřichův Hradec.

S ohledem na to, že průběh předkládaných tras B,C,D tyto specifika výrazně poškozuje, nejsou tudíž doporučovány.

Varianta	Vliv koridoru silnice I/34 v šíři 200m na stavby užívané pro krátkodobou i dlouhodobou rekreaci	Dotčené krajinné prostředí každodenně využívané pro rekreační pobyt	Vliv na zřizování rekreačních staveb, areálů, penzionů v zázemí pěší a cykloturistické dostupnosti jednotlivých zastavěných území – agroturistické farmy	Výsledný součet	Výsledné hodnocení
A	0	0	+ 2	+ 2	+3
B	- 2	- 2	- 3	- 7	-3
C	0	- 2	- 2	- 4	-2
D	- 1	- 3	- 2	- 6	-2

10. hospodářské podmínky

Ekonomická hlediska, týkající se provozování zařízení v prvovýrobě a jejich výsledná produkce v hodnoceném území nejsou závislá na provozovatelích, žijících v obcích řešeného území. Prvovýroba je řízena zvenčí a jejímu provozování vyhovuje současný dopravní systém. V tomto pojetí jsou zvláště čitelné obdělávané zcelené hony na rozdíl od ladem ležících a nebo částečně obdělávaných zatravněných terasových zemědělských pozemků nad údolím řeky Nežárky. Rozdíl mezi velkoplošně obdělávanou zemědělskou krajinou, před sousedními obcemi Vydří a Políkno a členitým územím v řešeném územním koridoru do hloubky cca 1,5 km od řeky Nežárky je markantní. V katastrech obcí Dolní Lhota, Lásenice, Horní Lhota, Dolní Žďár a Horní Žďár je tudíž na první pohled znatelný individuální přístup obyvatel a vlastníků k bezprostřednímu zázemí zastavěných území těchto obcí. Mimo zemědělské pozemky je to zvláště patrné na vodních plochách, jejichž bezprostřední okolí je udržováno a pozemky rybníků jsou ošetřovány z daleko větší pečlivostí než v minulosti. Je to zcela logické, zvláště při tak intenzivně obydlené venkovské krajině, jaká je v řešeném území koridorů silnice A,B,C,D silnice I/34. Stejný přístup je patrný též u lesů, kde zvláště selské lesy jsou dobře ošetřeny.

Když se vezme v úvahu zájem na vznik nových podnikatelských aktivit ve službách pro pohostinství, ubytování a volný čas a to vše spojeno s agroturistickým fenoménem krajinného zázemí, nelze jinak, než doporučit stávající průchodnost koridoru trasy A v řešeném území.

Varianta	Vliv na stávající výrobní a zemědělské areály	Vliv na současný systém hospodaření na zemědělských a lesních pozemcích a na vodních plochách	Vliv na vznik nových podnikatelských aktivit	Potencionální ohrožení stávajících podnikatelských aktivit	Vliv na cenu pozemku v zastavěném a zastavitelném území obce	Výsledný součet	Výsledné hodnocení
A	0	+ 1	+ 3	0	+ 1	+5	+2
B	0	- 2	- 3	- 3	- 2	-10	-3
C	0	- 2	- 2	- 2	- 1	-7	-2
D	0	- 3	- 2	- 2	- 1	-8	-3

11. bezpečnost v obci

Předmětem hodnocení je bezpečnost silniční dopravy. Hodnocení vychází z analýzy dopravní nehodovosti na silnici I/34 v úseku Lásenice – Jindřichův Hradec za posledních 5 let (roky 2002 – 2006) provedené firmou SaMDI, Ing. Jarošová, Jindřichův Hradec (viz příloha). Jako podklad posloužily topografické sestavy nehod Policie ČR.

Za uvedené období se na silnici I/34 v posuzovaném úseku (km 37,54 až 45,0) stalo celkem **214 nehod**, z toho 38 osobních nehod (17,8%), s následky **1 usmrcený, 9 těžce zraněných a 46 lehce zraněných** a s hmotnou škodou 12,99 mil.Kč. Z toho přímo na k.ú. obce Lásenice se stalo **51 nehod**, z toho 7 osobních, s následky **2 těžce a 7 lehce zraněných**. V samotné obci Lásenice se stalo za uplynulých pět let celkem **29 nehod**, s následky 3 lehce zranění a s hmotnou škodou 1,2 mil.Kč. Z toho se na silnici I/34 stalo 23 nehod, na silnici II/149 jedna nehoda, na silnici III/14811 dvě nehody a na místních a účelových komunikacích tři nehody. Dále byly sledovány nehody s účastí chodců a s účastí cyklistů. Za sledované období nedošlo k žádné nehodě s účastí chodce. Nehody s účastí cyklistů se za sledované období staly 3 a to jedna na silnici I/34 a dvě na silnici III/14811. Z vyhodnocení nehodovosti vyplývá, že na sledovaném úseku silnice I/34 dochází k téměř šesti nehodám na km za rok, podíl osobních nehod činí 17,8%.

Z rozboru nehod vyplývá, že nejnebezpečnějším úsekem je úsek mezi Horním Žďárem a panelárnou v Jindřichově Hradci, tedy úsek, který bude spolehlivě řešen ve všech posuzovaných variantách. Z tohoto hlediska lze považovat (pro řešení tohoto dominantního problému) všechny varianty za v zásadě rovnocenné; potřeba řešení problému je velmi naléhavá a proto z hlediska vlivu na bezpečnost dopravy by měla být favorizována ta varianta, která se jeví jako nejreálnější (potřeba řešení problému v čase) a to jak jako celku, tak s ohledem na možnosti etapovosti výstavby. Tou se zdá být varianta A. Z hlediska rizika nehod a jejich následků (obecně) není u silničních novostaveb bohužel rozdílů mezi silnicí ve volné krajině a na průtazích obcemi. Rozdíl je pouze v tom, že na průtazích obcemi bývají ve větší míře obětmi nehod jiní, než jejich viníci.

Samozřejmě pro to, aby se riziko nehod na průtahu Lásenicí ve variantě A snížilo, je nutno v návrhu použít retardačních prvků, které reálně neumožní jízdu vyšší rychlostí, než 50 km/hod, samozřejmě by měl být dělený přechod pro chodce v centra obce (tedy v porovnání se současným stavem spíše s pozitivním vlivem).

Z uvedených hledisek lze hodnocení u jednotlivých variant spatřovat jako poměrně vyrovnané (v neprospěch variant B, D mluví zřejmě nižší reálnost záměru v přijatelném časovém horizontu).

Hodnocení kritéria:

Varianta	Hodnocení
A	2
B	1
C	2
D	1

LÁSENICE - přehled nehodovosti v obci

Tab. 2

rok	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.Š.
2002	8	1	0	0	1	373,5
2003	12	1	0	0	1	464,0
2004	2	0				198,0
2005	4	1	0	0	1	61,0
2006	3	0				97,0
CELKEM	29	3	0	0	3	1 193,5

z toho I/34

rok	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.Š.
2002	7	0				373,5
2003	9	1	0	0	1	424,0
2004	2	0				198,0
2005	3	1	0	0	1	58,0
2006	2	0				85,0
CELKEM	23	2	0	0	2	1 138,5

z toho II/149

rok	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.Š.
2002	0					0,0
2003	0					0,0
2004	0					0,0
2005	0					0,0
2006	1	0	0	0	0	12,0
CELKEM	1	0	0	0	0	12,0

z toho III/14811

rok	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.Š.
2002	1	1	0	0	1	0,0
2003	1	0				15,5
2004	0					0,0
2005	0					0,0
2006	0					0,0
CELKEM	2	1	0	0	1	15,5

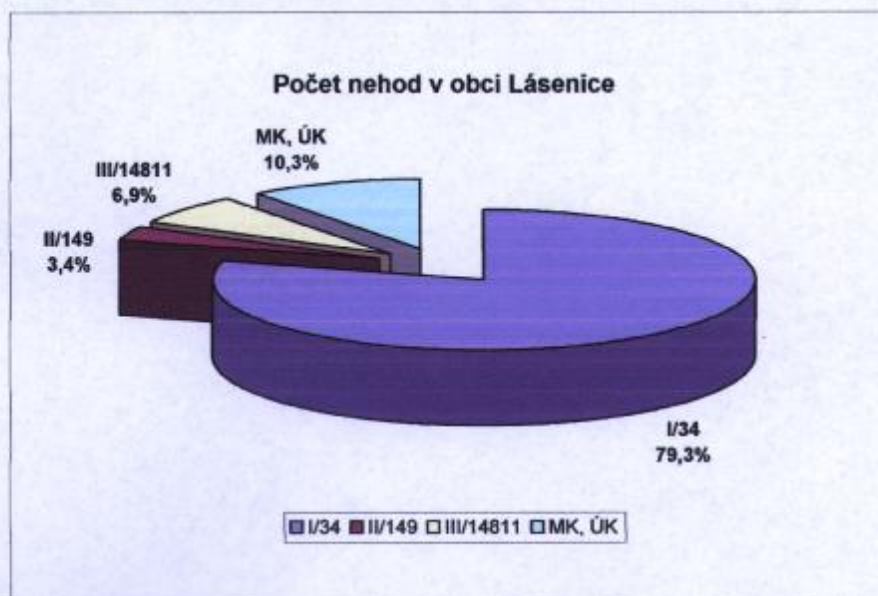
cyklista LZ
cyklista bez násl.

z toho MK, ÚK

rok	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.Š.
2002	0					0,0
2003	2	0				24,5
2004	0					0,0
2005	1	0				3,0
2006	0					0,0
CELKEM	3	0	0	0	0	27,5

LÁSENICE - přehled nehodovosti v obci

	N	ON	USM	TZ	LZ	HM.S.
I/34	23	2	0	0	2	1 138,5
II/149	1	0	0	0	0	12,0
III/14811	2	1	0	0	1	15,5
MK, ÚK	3	0	0	0	0	27,5
CELKEM	29	3	0	0	3	1 193,5



Ing. Iveta Jarošová
SaMDI

C. Tabelární vyhodnocení dle uvedených kritérií

Varianta	Posouzení vlivů na posuzované složky											Celkové hodnocení	
	1	2	3	4	5	6		7	8	9	10		11
	Horninové prostředí	Vodní režim	Hygiena životního prostředí (prašnost, hluk)	Ochrana přírody a krajiny	ZPF a PUPFL	Veřejná dopravní a technická infrastruktura		Sociodemografické podmínky	Bydlení	Rekreace	Hospodářské podmínky		Bezpečnost v obci
					Dopravní infrastruktura	Technická infrastruktura							
A	+1	-1	+1	-2	-1	+2	-2	+3	+2	+3	+2	+2	+10
B	-3	-1	+2	-2	-2	+1	-1	-2	-2	-3	-3	+1	-15
C	-3	-3	+2	-3	-2	+2	-1	-2	-2	-2	-2	+2	-14
D	-2	-1	+2	-2	-3	+1	-1	-2	-1	-2	-3	+1	-13

Návrh hodnotící stupnice v rozsahu hodnot -3 až +3:

Hodnocení vlivů

- 3 potenciálně velmi negativní
- 2 potenciálně středně negativní
- 1 potenciálně mírně negativní
- 0 bez vlivu
- +1 potenciálně mírně pozitivní
- +2 potenciálně středně pozitivní
- +3 potenciálně velmi pozitivní

V celkové tabulce je uveden prostý součet zjištěných hodnot pro danou variantu.

D. Syntéza vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel

Současný stav životního prostředí v celé jeho komplexnosti pro obec Lásenice, obec Dolní Žďár a místní část města Jindřichův Hradec Horní Žďár je nedělitelný ve vztahu k životním podmínkám pro ekonomický vývoj a společenství trvale žijících obyvatel. Toto kritérium je podstatné pro řešené území zahrnující jednotlivá katastrální území jako celek, v jehož těžišti je významný tok řeky Nežárky se specifickým prostředím v údolní nivě, jejíž kvality jsou výrazně limitující pro každou nadmístní investici, která linii regionálního biokoridoru a regionálních biocenter naruší.

Stávající koexistence všech nadřazených dopravně technických prvků procházejících podélně (paralelně) s údolím řeky Nežárky je zakotvena v prostoru levobřežním s tím, že poskytuje komplexní obsluhu celému správnímu území uvedených obcí.

Posuzované varianty přeložek stávajícího dopravního tahu I/34 v levobřežní a pravobřežní poloze znamenají dalekosáhlý zásah do všech kvalit dnešního zázemí uvedených obcí. Nejen že limitují místní ekonomický rozvoj, ale především výrazným způsobem negativně ovlivňují krajinné zázemí v území po obou stranách řeky.

Proto byla věnována mimořádná pozornost k nezávislému průkaznému hodnocení všech vlivů, které ve svém výsledku rozhodují o kvalitě a prosperitě celého území spočívající především v zachování a nenarušení specifických krajinných podmínek pro další generace místních obyvatel.

E. Dopad dopravního výkonu dálnice D3 na intenzitu dopravy na silnici I/34 v obci Lásenici

Vlivem budoucí dálnice D3 na dopravní zatížení silnice I/34 v předmětném úseku se zabývá „Prognóza dopravního zatížení silnice I/34 ... v okolí obce Lásenice“ zpracovaná firmou CityPlan, spol. s r.o. Praha, červen 2007. Z analýzy vypočtených hodnot vyplývá, že po uvedení dálnice D3 do provozu dojde k přeměrování řady dopravních vztahů mezi Jindřichovým Hradcem a Českými Budějovicemi na dálnici D3 (naproti tomu se ovšem bude projevovat obecný nárůst objemů dopravy), takže v cílovém roce prognózy (rok 2040) bude dopravní zatížení silnice I/34 v posuzovaném úseku zhruba na dnešní úrovni (včetně počtu těžkých vozidel). Rozdíly dopravního zatížení mezi jednotlivými variantami posuzovaného návrhu budou zanedbatelné (do 3 %).

F. Závěr

Na základě vyhodnocení multikriterální analýzy studie silnice I/34 je nejlépe hodnocena varianta A s celkovým hodnocením + 10 bodů a nejhůře hodnocena varianta B s celkovým hodnocením -15 bodů. Varianty C a D jsou hodnoceny negativně a sice -14 a -13 bodů.

Objednatel: Jihočeský kraj

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

zastoupený:

- Ing. Bc. Ludvíkem Zimou, vedoucím odboru regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, ve věcech smluvních, na základě plné moci udělené hejtmánem Jihočeského kraje dne 26. dubna 2007,
- Ing. Arch. Radek Boček, vedoucí oddělení územního plánování, ve věcech technických,
- Ing. Martina Maříková, referentka oddělení územního plánování, ve věcech technických

Zhotovitel: Architektonický ateliér Štěpán

Žižkova tř. 309/12, 370 01 České Budějovice 6

zastoupený:

- Ing. Arch. Václav Štěpán, ve věcech smluvních i technických, sociodemografické podmínky, bydlení, rekreace, hospodářské podmínky, spolupráce na multikriteriální analýze, koordinace, závěry
- Ing. Lumí Zenkl, ve věcech technických, hygiena životního prostředí(zejména prašnost a hlukové zatížení), veřejná dopravní infrastruktura, bezpečnost v obci, dopad dopravního výkonu dálnice D3 na Lásenicku
- Ing. Václav Škopek, ve věcech technických, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, hospodářské podmínky
- Ing. Pavel Štěpán, ve věcech technických, vodní režim, veřejná technická infrastruktura
- RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., ve věcech technických, ochrana přírody a krajiny, spolupráce na multikriteriální analýze
- RNDr. Stanislav Škoda, ve věcech technických, horninové prostředí a geologie