

ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE I/34 U OBCE LÁSENICE

VYMEZENÍ DOPORUČENÉ TRASY PŘELOŽKY SILNICE I/34 U OBCE LÁSENICE VARIANTA „A“

TEXTOVÁ ČÁST

Obsah:

A. Dopravní řešení upravené, doporučené trasy varianta A

včetně hlukového posouzení _____ 3

B. Posouzení upravené, doporučené trasy varianty A

1. horninové prostředí a geologie	9
2. vodní režim	10
3. hygiena životního prostředí	10
4. ochrana přírody a krajiny	11
5. zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	16
6. technická infrastruktura	23
7. sociodemografické podmínky	24
8. bydlení, rekreace	25
9. hospodářské podmínky	27
10. bezpečnost v obci	27
11. závěr	28

A. Dopravní řešení doporučené trasy varianty A (včetně hlukového posouzení).

Ze závěrů multikriteriální analýzy (která je součástí analytické části předkládané dokumentace; dále jen „analytická část“) posuzující čtyři varianty návrhu přeložky silnice I/34 v úseku Dolní Lhota – Jindřichův Hradec zpracované na úrovni studie českobudějovickým atelierem projektového ústavu Pragoprojekt v říjnu 2001 (M. Blažek, zak. č. 01-001-4-000; dále jen „původní studie“) vyplynula jako nejvhodnější varianta „A“ (průtah obcí Lásenice), ovšem s doporučením určitých změn či úprav; ty jsou obsahem předkládaného elaborátu.

Předmětem návrhu úprav je úsek mezi začátkem posuzovaného úseku (km 0.0 \equiv km 2.0 původní studie) a km 3.0 (\equiv km 5.0 původní studie), tj. průtah obcí Lásenice včetně přilehlých úseků. Mimo tento úsek ponechána v polohopisné i výškopisné poloze trasa dle původní studie bez návrhů na úpravu. Předmětem předkládaného elaborátu je však posouzení hlukových poměrů na průtahu trasy jindřichohradeckou místní částí Horní Žďár, kde od doby zpracování původní studie došlo k poměrně razantní výstavbě nových rodinných domů.

Pro první úsek přeložky silnice I/34 dle původní studie od doby zpracování původní studie došlo ke zpracování Dokumentace pro územní rozhodnutí postihující nevariantní úsek obchvatu strážské místní části Dolní Lhota v délce cca 2.4 km (Pragoprojekt České Budějovice, červen 2007, M. Blažek, zak. č. 07-210-0-000).

Předkládaný návrh navazuje na zpracovanou dokumentaci v jejím KÚ (km 2.3882 \equiv cca km 0.3882 analytické části dokumentace), tedy s přesahem analytické části dokumentace v délce cca 388 m; trasa přeložky v DÚR oproti původní studii byla upřesněna s nepatrnou odchylkou polohy osy, takže ZÚ předkládané úpravy není absolutně identický s trasou dle původní studie. Z navrhované úpravy trasy varianty „A“ původní studie nevyplývá žádný požadavek či nárok na zásah do zpracované dokumentace DÚR.

Podstatou návrhu úpravy je návrh retardačních prvků na průtahu obcí Lásenice včetně navazujících úseků.

Jak bylo uvedeno v analytické části, průtah Lásenic ve stávající podobě byl upraven, jako první novodobý záměr úpravy silnice I/34 na průtahu územím jihočeského kraje, v roce 1969. Díky tomu (nebo bohužel proto?) má takové parametry, jaké má. Na průtahu obcí její trasu polohopisně představují dva protisměrné oblouky o hodnotě poloměru $R = 1200$ a $R = 1100$ m s poměrně dlouhou mezíprímou. Při takovýchto parametrech trasy je bláhovostí předpokládat, že řidiči budou dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/hod. Trasa dle původní studie navázala tyto průtahové parametry na parametry ve vnějších úsecích trasy (dlouhá mezíprímá délky cca 1 km před Lásenicí, oblouk o poloměru $R = 1050$ m za Lásenicí), čímž by se pravděpodobnost dodržování předepsané rychlosti jenom ještě snížila se všemi možnými důsledky na bezpečnost dopravy, pohodu a kvalitu životního prostředí v obci. Případná implantace retardačních prvků do takto navržené trasy, byla-li by vůbec pravděpodobná, působila by přinejmenším kontraproduktivně.

Předkládaný návrh se proto snaží o retardaci parametrů nejenom pasivní (návrhem některých z retardačních prvků; viz níže), ale i aktivní – v návrhových prvcích trasy. Ty samy o sobě nesmějí, zejména na vjezdu do obce, evokovat vyšší, než předepsanou rychlost. Jako

aktivní retardační prvek považovány současné směrové oblouky na obou vjezdech do obce. Předkládaný návrh je v podstatě zachovává výrazným snížením poloměru oblouků (z obou směrů $R = 400$ m), které výrazně kontrastují se standardem trasy jako celku (s výjimkou jednoho oblouku těsně před Jindřichovým Hradcem $R = 500$ m/ všechny oblouky o hodnotách poloměrů $R \geq 1000$ m) a dávají tak řidičům jednoznačně tušit, že charakter trasy se zásadním způsobem mění. Úprava trasy před a za okrajem zastavěného území obce Lásenice se tak výrazně přibližuje k trase stávající, což – mimo výše popsany retardační účinek –

- při vjezdu do obce umožňuje zachovat objekt bydlení na pravé straně silnice (původní studií odsouzený k demolicí),
- za výjezdem z obce oproti původní studii výrazně minimalizovat (ba téměř odstranit) zásah do břehu a břehových porostů u Jakšovského rybníka.

Jako další (pasivní) retardační opatření před vjezdem do obce Lásenice z obou směrů navrženo „opatření pro regulaci rychlosti na průjezdných úsecích silnic na začátku souvislé zástavby“ („odsazený vjezd“ s vložením středního dělicího ostrůvku šířky cca 3.0 m) dle ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (obr. 77), respektive Technických podmínek Ministerstva dopravy ČR TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (obr. 5). Odsazený vjezd navrženo doplnit „zelenou bránou“, tj. oboustranně vzrostlou stromovou zelení (osazenou v souladu s požadavky ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, tj. kmeny ochránit svodidlem) a dále veřejným osvětlením.

Výškový průběh upravovaných úseků ozřejmuje přiložený podélný profil. Podélný sklon při ZÚ navazuje na podélný sklon návrhu dokumentace pro územní rozhodnutí přeložky Dolní Lhota, při KÚ na podélný sklon navrhovaný původní studií. Podélné sklony se pohybují v rozmezí 0.50 – 1.81 %. Na průtahu obcí Lásenice zůstane v podstatě zachována stávající niveleta průtahového úseku (0.50 – 2.50 %). Mimo úseky s navrženou úpravou předpokládá návrh zachování podélného průběhu trasy dle původní studie (o tom viz zmínka níže u hlukového posouzení na průtahu Horním Žďárem).

Původní představa zhotovitelů předkládaného návrhu na úpravu výškového průběhu trasy průtahového úseku vložení podchodu pro pěší a cyklisty byla opuštěna s tím, že takováto úprava by sice znamenala vyšší stupeň bezpečnosti pro chodce (majíce na zřeteli zejména děti při cestách na školní autobus), na druhé straně však poloha možného podchodu (s ohledem na možnou niveletu vozovky v křižovatce se silnicemi II/149 a III/14811 a niveletu podchodu tak, aby byl prost ztracených spádů) by znamenala polohu zřejmě neatraktivní, celkový dojem by byl v rozporu s retardačními požadavky návrhu, takže by ve svém důsledku mohl působit kontraproduktivně.

V centrální části obce (v křižovatce se silnicemi II/149 a III/14811) navrhnout (jako další retardační prvek a zároveň přínos ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy) **dělený přechod pro chodce** ve stínu samostatného pruhu pro levé odbočení (od J. Hradce na silnici II/149 na Novou Bystřici). Tento pruh doporučujeme navrhnout (v dalším stupni dokumentace) v co nejstřízlivějších šířkových i délkových parametrech (třeba i subnormových); v opačném směru samostatný pruh pro levé odbočení (od Stráže n. Než. na III/14811 na Vydří) navrhován není (pouze rozšířený jízdní pruh šířky 5.5 m dle novely ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích). Obdobně (vše jako další retardační opatření) nejsou navrhovány žádné pruhy (ani vyřazovací/zpomalovací klíny) pro pravá odbočení v obou směrech.

V centru obce vůbec je nutno dbát toho, aby rozsah zpevněných ploch byl co nejmenší. Součástí návrhu proto je námět na uspořádání návesního prostoru na levé (severní) straně průtahu.

Silnice I/34 – v souladu s původní studií – navržena v šířkové kategorii S 11.5/80 (viz příložené vzorové příčné řezy). Na průtahu obcí Lásenice (včetně úseků s „odsazenými vjezdy“) považujeme za nezbytné návrhovou rychlost snížit (v souladu s ČSN 73 6110 – jako sběrná komunikace funkční skupiny B – 50 km/hod). V souladu s tím, co uvedeno v předchozím odstavci, snahou zhotovitelů předkládaného návrhu bylo **minimalizovat návrhové prvky šířkové uspořádání průtahového úseku** tak, aby působily retardačně (aniž by však na druhé straně determinovaly dopravní význam komunikace) – viz příložený vzorový příčný řez.

Uliční prostor mezi ploty přilehlých objektů průtahového úseku (týká se zejména úseku severně křižovatky se silnicí II/149) má proměnnou šířku 12 – 15 m. Je navržen v šířkových parametrech kategorie **MS2p 15.5/10/50** (lokálně až MS 2 13.5/8/50). **Šířka jízdního pruhu** se oproti úsekům ve volném terénu snižuje z 3.50 na **3.25 m** (norma připouští, ba přímo doporučuje, šířku jízdního pruhu až 3.0 m). V příčném uspořádání navržen na jedné straně vozovky parkovací pruh pro podélné stání šířky 2.0 m (možno snížit až na 1.80 m) na druhé straně pás zeleně 2.5 m (v tom vlastní pruh zeleně 2.0 m + 0.50 m bezpečnostní odstupová vzdálenost). Návrh předpokládá (nutno upřesnit v dalších stupních dokumentace) návrh parkovacího pruhu a zeleného pásu střídavě po jedné či druhé straně vozovky s tím, že parkovací pruh by měl být navržen jako izolovaná parkovací stání (ne více, než 2 – 3) v podobě parkovacích zálivů. Zelený pás by měl být ozeleněn především plazivou keřovou bezúdržbovou zelení (výšky do 0.7 m – rozhledové poměry!) s doplněním stromů; stromy nutno umístit v souladu s požadavky ČSN 73 6110 (tj. kmen nejméně 1.20 od hrany obrubníku, ovšem tak, aby koruny stromů nezasahovaly do průběžného jízdního pruhu).

Šířkové uspořádání bude nutno přizpůsobit konkrétním podmínkám šířky uliční čáry v jednotlivých úsecích průtahu. V úsecích s prostorovým omezením nutno obecně preferovat zelený pás před parkovacím pruhem. Zároveň nutno dbát toho, aby v celé délce průtahu silnice zastavěným územím obce Lásenice byla vozovka doplněna oboustranným (jižně křižovatky se silnicí II/149, respektive jižně zastávkového zálivu pro autobusy) alespoň jednostranným chodníkem (tedy včetně úseku na hrázi rybníka Lásenický stav).

Podrobným výpočtem v předkládané dokumentaci byly posouzeny **hlukové poměry** na průtahu obcí **Lásenice** a jindřichohradecké místní části **Horní Žďár**. Výpočet byl proveden jednak pro současný stav (dopravní zatížení roku 2005 – netýká se Horního Žďáru), jednak pro výhledový stav – rok 2030 (dopravní zatížení použito identicky s analytickou částí dokumentace).

Hlukové posouzení vychází ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů (ve znění zákona č. 274/2003 Sb.) a zároveň nařízení vlády ČR č. 148/2006 platného od 1. června 2006 (dále jen nařízení vlády), které stanovuje hodnoty hygienických limitů pro hluk ve venkovním i vnitřním prostředí; bylo zpracováno podle "Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy" (RNDr. Liberko, VÚVA Brno 1991) a "Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy" (RNDr. Liberko, Planeta č. 2/2005). Hlukové poměry byly vypočteny za použití programu HLUK PLUS, verze 7.16.

Normovou hodnotou hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru (pro bydlení a jemu přilehlé území) v denní době je podle nařízení vlády v sousedství hlavních komunikací **60 dB** (za předpokladu, že hluk z této komunikace je převažujícím zdrojem hluku z dopravy v daném území). Silnice I/34 (jakož i II/149 v Lásenici) jsou „hlavními silnicemi“ ve smyslu

ustanovení nařízení vlády. Pro ostatní silniční komunikace je normovanou hladinou hluku 55 dB.

Ve vnitřních prostorách obytných budov je nutno dodržet v sousedství hlavních komunikací **45 dB** (v okolí ostatních komunikací 40 dB). Pokud se prokáže, že ve stávající situaci zástavby není technicky možné dodržet normované hodnoty hluku ve venkovním prostoru (tj. 60, respektive 55 dB), je možné potřebnou ochranu před hlukem zajistit izolací objektu na normovou hodnotu hluku ve vnitřním prostředí (tj. 45, respektive 40 dB). Přitom musí být zachována možnost potřebného větrání.

Pro hluk působený „starou zátěží“ lze pro venkovní prostor použit (pro hluk z pozemní dopravy) hygienického limitu **70 dB** (a to jak v okolí hlavních komunikací a v ochranném pásmu dráhy, tak v okolí ostatních komunikací). „Starou hlukovou zátěží“ se přitom rozumí stav hlučnosti ve venkovním prostoru působený hlukem z dopravy historicky vzniklý do dne účinnosti vládního nařízení (tj. do 31. 12. 2000). Tato korekce zůstává zachována i po rekonstrukci nebo opravě komunikace, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněných venkovních prostorech staveb a pro krátkodobé objízdné trasy. Rekonstrukcí nebo opravou komunikace se rozumí položení nového povrchu, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení.

Pro stávající objekty bydlení kolem průtahu silnice I/34 Lásenic lze proto použít ustanovení o „staré hlukové zátěži“ (tj. 70 dB), pro stávající objekty bydlení v Horním Žďáře (jakož i případně další nově navrhované objekty bydlení jak v Lásenici, tak Horním Žďáře) nutno dodržet hodnotu hygienického limitu 60 dB.

Pro noční období (22 – 6 hod.) platí korekce z uvedených hodnot ve výši – 10 dB, tj. v chráněném venkovním prostoru **50 dB** (resp. **60 dB** pro „starou hlukovou zátěž“).

Přepočet čtyřadvacetihodinových hodnot dopravního zatížení na noční období představuje v podstatě nejpodstatnější změnu Novelizace metodiky oproti předchozímu znění a to zejména na silnicích I. třídy mezinárodního významu; zatímco podle předchozího znění metodiky vycházel rozdíl mezi denním a nočním obdobím téměř ve všech případech více než 10 dB (a pro formulaci závěrů tak bylo rozhodující denní období), při přepočtu podle Novelizované metodiky vychází tento rozdíl (u silnic I. třídy) cca 3 – 4 dB; pro formulaci závěrů se tak stává rozhodujícím nočním obdobím. Tuto skutečnost potvrzují i zkušenosti z měření hlukových poměrů, zejména v posledních letech. (Reflektují skutečnost po vstupu ČR do EU projevující se nárůstem kamiónové dopravy na hlavních dopravních tazích až o 60 % a to zejména v nočním období).

Z tohoto důvodu se zásadním způsobem mění pohled na potřebu ochrany před nadlimitním hlukem a tedy i rozsah potřeby návrhů aktivních či pasivních protihlukových opatření v porovnání s výsledky posuzování dokumentace EIA (v případě Lásenice), případně Změny ÚPnM Jindřichova Hradce, na základě které byla povolována současná bytová zástavba v Horním Žďáře (kolem roku 2000).

Na průtahu silnice I/34 v **Lásenici** posouzeno podrobným výpočtem 24 výpočtových bodů umístěných vesměs na nejexponovanějších (případně bočních) fasádách rodinných domů – objektů bydlení situovaných v prvním pořadí vůči průtahovému úseku silnice I/34. Z analýzy výsledků posouzení vyplývá, že v době denní se hlukové zatížení objektů situovaných při hraně uliční čáry pohybuje v rozmezí 68 – 70 dB, tedy na hranici hygienického limitu pro „starou hlukovou zátěž“. V době noční se hlukové zatížení těchto objektů pohybuje v rozmezí 64 – 67 dB, tedy s překročením hygienického limitu pro „starou hlukovou zátěž“ až cca o 7 dB (viz tabulka v příloze str. L 5). Zhruba obdobné výsledky poskytuje výpočet pro rok 2030 (kde se na jedné straně projevuje další nárůst objemů silniční

dopravy, který však na druhé straně bude eliminován atraktivností dálnice D3, která odčerpá část dopravních vztahů ze silnice I/34, jednak nižšími hodnotami měrných emisí hluku u vozidel moderních konstrukcí).

Hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ je v současné době (jakož i do budoucnosti) překročen u cca 18 objektů bydlení, které bude nutno v každém případě v rámci navrhované rekonstrukce průtahového úseku protihlukově chránit.

Pro posouzení míry překročení „základního“ hygienického limitu (50 dB v noční době) vypočtena isofona pro noční dobu pro hodnotu $L_{Aeq} = 47$ dB (výška 6 m nad úrovní terénu, tj. 2. NP domu) – viz příloha str. L 3, L 4. Tato isofona představuje hodnotu hygienického limitu sníženého o 3 dB (představující hodnotu odrazu hluku od vlastního objektu bydlení). Tato isofona představuje vzdálenost cca 65 – 80 m od osy průtahového úseku silnice I/34, která se kolem rybníka (odrazivá povaha vodní hladiny) zvyšuje až na 180 m. Tato isofona vymezuje území, ve kterém by bylo nutno případně nově navrhované objekty (o výšce nejvýše dvou nadzemních podlaží) protihlukově chránit. Zároveň vymezuje území, ve kterém je u objektů bydlení (na fasádách situovaných směrem k průtahovému úseku silnice I/34) pravděpodobně překročen „základní“ hygienický limit (v současné době cca 30 – 35 domů).

Hygienický limit v chráněném venkovním prostoru (v zahradách přilehlých k rodinným domům) posouzen výpočtem isofon pro denní období (60 dB; v chráněném venkovním prostoru se pro noční období neurčuje snižující korekce) napočtených ve výšce 2.0 m nad úrovní terénu (viz přílohy L 1, L 2). Z jejich analýzy vyplývá, že se tato isofona pohybuje ve vzdálenosti cca 15 – 25 m; částečně tak zasahuje do prostoru zahrad přilehlých průtahovému úseku silnice I/34. Do některých zahrad může zasahovat i isofona pro $L_{Aeq} = 70$ dB (tedy v menších částech těchto zahrad může být v době denní překročen i hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“).

Konkrétní návrh pasivních protihlukových opatření bude předmětem dalších stupňů dokumentace. Obecně však (a svým způsobem v rozporu se závěry dokumentace EIA) nedoporučujeme použití protihlukových stěn ve větším rozsahu. Účinnost těchto stěn v zastavěném území obce je sporný; odraz hluku od nich způsobuje průnik hluku (buď v sublimitních hodnotách) do větší plochy obce, při potřebě návrhu stěn na obou stranách komunikace (což se z větší části v daném případě jeví jako pravděpodobné) se účinek odrazu násobí. Ve struktuře zástavby obce působí protihlukové stěny cize a negují účinnost výše uvedených retardačních prvků (podvědomě evokují použití vyšší rychlosti); nelze vyloučit negativní vliv na bezpečnost silniční dopravy (zejména zhoršené rozhledové poměry pro chodce a v křižovatkách).

Doporučujeme v zásadě ochranu vnitřních prostor domů výměnou oken typy s dostatečným protihlukovým účinkem. Podle Vyhlášky MMR ČR č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu (§ 37) musí tato okna splňovat podmínku účinného větrání i tehdy, jsou-li zavřená; je proto nutno je vybavit větracími šterbinami (nikoli „mikroventilací“). Potřebná hodnota útlumu hluku (vážená neprůzvučnost oken R_w) je dána třídou zvukové izolace dle ČSN 73 0532; v daném případě přicházejí v úvahu okna třídy 4 s hodnotou útlumu hluku R_w 40 – 44 dB.

Pro zajištění ochrany venkovního prostoru (zahrad) doporučujeme použít protihlukové úpravy oplocení (protihlukové stěny na hranicích pozemků výšky cca 2 m) a to s tím, že budou architektonicky pojednané (v žádném případě v celé obci unifikované), v maximální míře upravené tak, aby pohlcovaly hluk (například pnoucí zelení).

Hlukové posouzení stávající nové zástavby rodinných domů v **Horním Žďáře** bylo zpracováno s cílem prověření, zda územním plánem navržený odstup této zástavby od trasy

přeložky silnice I/34 (a její aktuální podoba dle původní studie) jsou dostatečné pro naplnění předpokladu, že zástavbu nebude nutno protihlukově chránit, případně, zda není žádoucí doporučit například změnu nivelety trasy přeložky navržené v původní studii (viz poznámky v úvodu této části zprávy).

Podrobným výpočtem bylo posouzeno 6 výpočtových bodů umístěných převážně na nejexponovanějších fasádách přilehlých rodinných domů. Z analýzy výsledků posouzení vyplývá, že v době denní se jejich hlukové zatížení bude pohybovat v rozmezí 51 – 56 dB, tedy s dostatečnou rezervou vůči hygienickému limitu. V době noční se hlukové zatížení těchto objektů bude pohybovat v rozmezí 45 – 47 dB, pouze u jednoho výpočtového bodu (bod č. 3) 49.8 – 51.3 dB, tedy na hranici až mírně za hranicí hygienického limitu. Tedy tento (zatím) jeden objekt bude nutno protihlukově chránit. To bude předmětem dalších stupňů dokumentace. Z důvodů uvedených v popisu pasivních protihlukových opatření u obce Lásenice vyplývá, že ani v tomto případě nelze předpokládat použití protihlukových stěn (křižovatka s místní komunikací). Nicméně překročení hygienického limitu je malé, pro ochranu stávající zástavby před nadlimitním hlukem lze doporučit v dalším stupni dokumentace počítat s maximálním ozeleněním prostoru mezi trasou přeložky a okrajem stávající zástavby, na obou stranách (alespoň však na pravé /severovýchodní/ straně) přeložky. Ozelenění by mělo být provedeno ve všech patrech, tj. keřovém i stromovém, pro zajištění protihlukové účinnosti i v zimním období nutno počítat se zastoupením jehličnanů.

Niveletu (ani polohu) trasy přeložky navržené původní studií není nutno měnit.

Předložené posouzení se týká současné zástavby (zjištěné terénním průzkumem v době zpracování předkládané dokumentace). Apelujeme na to, aby současný rozsah zástavby v prostoru přilehlém k trase navržené přeložky zůstal nadále nezastavěn; zástavba případných objektů byt' s nebytovou funkcí, případně změna terénu z pohltivého na odrazivý (například hřiště, vodní plocha apod.) by měla za následek změnu hlukových poměrů (odraz, šíření hluku).

Samostatná příloha:

Situace a tabulky výpočtu hlukového zatížení v obci Lásenice a v obci Horní Žďár (místní část města Jindřichův Hradec)

B. Posouzení upravené doporučené trasy varianty A.

1. Horninové prostředí a geologie

Archivní rešerše inženýrskogeologických poměrů pro Územní studii silnice I/34 u obce Lásenice – varianta A

Týká se posouzení inženýrskogeologických poměrů (horninového prostředí) podle archivní rešerše v trase řešené varianty A státní silnice I/34 z Lásenic ve směru k Jindřichovu Hradci.

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 štěrkovitými sedimenty v pobřežních částech řeky Nežárky, kde se setkáme také s mělkou hladinou podzemní vody stejně jako v prostoru mezi četnými rybníky v rovinnatém 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.

Celkové vyhodnocení

V průběhu řešení územní studie silnice I/34 u obce Lásenice je dále posuzovaná doporučená varianta „ A „ v upřesněné trase.

Následující technické posouzení vychází z podkladů geologické mapy a z dřívějších průzkumných prací v blízkém okolí.

Upřesněná, doporučená 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 přibližně vyrovnané.

Toto stavební dílo je ve studii mimo jiné posuzováno z hlediska náročnosti rozsahu zemních prací jejichž efekt se v trase A výrazně lišil od dalších posuzovaných variant především ve smyslu výrazně nižší nákladovosti a lepšího ekonomického efektu trasy A. Doporučená trasa nevyžaduje stavbu mostů a je zde minimalizován nárok na terénní zářezy a násypy, stejně tak přestup přes vodní plochy a místní vodoteče. Výsledkem tohoto hodnocení je potřeba realizace 2 malých mostků a minimální přesun hmot pro zářezy v délce 500 m a násypy v délce 400 m. Přestup stávajících vodních ploch je v této trase v délce 60 m.

Tato varianta bude dále vyžadovat provedení podrobného inženýrskogeologického průzkumu v prostoru malých mostků a posouzení zemin z hlediska vhodnosti do podloží a do násypu.

2. Vodní režim

Toto kritérium hodnotí záměr z pohledu “optimálního režimu vody” z hlediska stavby silnice I/34 pro doporučenou variantu A. 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.

Celkové hodnocení

Z celkového hodnocení varianty A je tato doporučována i z titulu výsledného efektu ovlivnění vodního režimu v krajině a sice nejmenší délkou zářezů a násypů a minimalizací změn odtokových poměrů. Nejsou zde žádné střety se záplavovým územím řeky Nežárky.

Přeložka silnice ve všech variantách vede ochranným pásmem 2. stupně jímacího území vodovodu Stráž nad Nežárkou 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 doporučené trase na režim povrchových a podzemních vod nebude významný.

Stavba nevyvolá změnu odtokových poměrů a v případě HPV v zářezech může silnice vyvolat lokální změny v proudění.

3. Hygiena životního prostředí

Na průtahu silnice I/34 v Lásenici posouzeno podrobným výpočtem 24 výpočtových bodů umístěných vesměs na nejexponovanějších (případně bočních) fasádách rodinných domů – objektů bydlení situovaných v prvním pořadí vůči průtahovému úseku silnice I/34.

Konkrétní návrh pasivních protihlukových opatření bude předmětem dalších stupňů dokumentace. Obecně však (a svým způsobem v rozporu se závěry dokumentace EIA) nedoporučujeme použití protihlukových stěn ve větším rozsahu. Účinnost těchto stěn v zastavěném území obce je sporný; odraz hluku od nich způsobuje průnik hluku (buť v sublimitních hodnotách) do větší plochy obce, při potřebě návrhu stěn na obou stranách komunikace (což se z větší části v daném případě jeví jako pravděpodobné) se účinek odrazu násobí. Ve struktuře zástavby obce působí protihlukové stěny cize a negují účinnost výše uvedených retardačních prvků (podvědomě evokují použití vyšší rychlosti); nelze vyloučit negativní vliv na bezpečnost silniční dopravy (zejména zhoršené rozhledové poměry pro chodce a v křižovatkách).

Doporučujeme v zásadě ochranu vnitřních prostor domů výměnou oken typy s dostatečným protihlukovým účinkem. Podle Vyhlášky MMR ČR č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu (§ 37) musí tato okna splňovat podmínku

účinného větrání i tehdy, jsou-li zavřená; je proto nutno je vybavit větracími štěrbinami (nikoli „mikroventilací“). Potřebná hodnota útlumu hluku (vážená neprůzvučnost oken R_w) je dána třídou zvukové izolace dle ČSN 73 0532; v daném případě přicházejí v úvahu okna třídy 4 s hodnotou útlumu hluku R_w 40 – 44 dB.

Pro zajištění ochrany venkovního prostoru (zahrad) doporučujeme použít protihlukové úpravy oplocení (protihlukové stěny na hranicích pozemků výšky cca 2 m) a to s tím, že budou architektonicky pojednané (v žádném případě v celé obci unifikované), v maximální míře upravené tak, aby pohlcovaly hluk (například pnoucí zelení).

Hlukové posouzení stávající nové zástavby rodinných domů v **Horním Žďáře** bylo zpracováno s cílem prověření, zda územním plánem navržený odstup této zástavby od trasy přeložky silnice I/34 (a její aktuální podoba dle původní studie) jsou dostatečné pro naplnění předpokladu, že zástavbu nebude nutno protihlukově chránit, případně, zda není žádoucí doporučit například změnu nivelety trasy přeložky navržené v původní studii (viz poznámky v úvodu této části zprávy).

Podrobným výpočtem bylo posouzeno 6 výpočtových bodů umístěných převážně na nejexponovanějších fasádách přilehlých rodinných domů.

Celkové hodnocení a doporučení protihlukových opatření

Z předložených posouzení a přiložené dokumentace výpočtů je výsledkem následující závěr:

Ochrana proti hluku je navržena pro přesně určený výčet objektů trvalého bydlení, s tím, že se týká výměny oken a nevyžaduje použití protihlukových stěn podél upravené silnice I/34

4. Ochrana přírody a krajiny

Z hlediska ochrany přírody a krajiny byly v trase varianty A silnice I/34 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)
chráněná krajinná oblast (CHKO)
národní přírodní rezervace (NPR)
přírodní rezervace (PR)
národní přírodní památka (NPP)
přírodní památka (PP)

Posuzovaná varianta A silnice I/34 nevstupuje do žádného velkoplošného (NP, CHKO) ani maloplošného (NPR, PR, NPP, PP) zvláště chráněného území ve smyslu výše citovaného zákona.

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 předkládané vyhodnocení.

V zájmovém území posuzované varianty A silnice I/34 nebyl identifikován žádný střet s prvkem nadregionální úrovně, byly ovšem zjištěny dva střety s regionálními biocentra a jeden střet s regionálním biokoridorem:

regionální biocentrum: U Lip

Lišný Dvůr

regionální biokoridor: U Lip – Vojířov

Na základě výsledků analytické části multikriteriální analýzy byla varianta A dílčím způsobem upravena, v důsledku této úpravy protíná varianta A regionální biokoridor v jednom místě oproti původnímu návrhu (2 střety).

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.

Posuzovaná varianta A silnice I/34 nekříží žádnou evropsky významnou lokalitu ani neprochází 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.

Varianta A vstupuje do okrajové části jmenovaného přírodního parku, v porovnání s původní variantou A vyhodnocovanou v analytické části je délka průchodu nepatrně kratší.

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).

Varianta A silnice I/34 nekříží žádný registrovaný významný krajinný prvek, kříží však řadu následujících významných krajinných prvků ze zákona:

les 8 střetů
rybníky 3 střety
vodní toky 10 střetů

Obdobně jako v případě střetů varianty A s prvky ÚSES i v tomto případě v důsledku úpravy směrového vedení varianty A došlo ke snížení počtu střetů s lesními porosty a to z původních 9 střetů na 8 střetů.

Památné stromy

Mimořádně 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.

V případě posuzované varianty A nedojde ke střetu 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 multikriteriální 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

Poněkud překvapujícím se může zdát fakt, že varianta A je z hlediska střetů s RBC hodnocena jako horší než varianta B, ačkoliv při průchodu RBC U Lip využívá těleso stávající silnice. Při pohledu do mapy je však zřejmé, že do RBC vstupuje varianta A v odlišném směrovém vedení než stávající silnice (v délce cca 140 metrů) a cca v km 3,4 se od stávající silnice odklání a je opět vedena v novém směrovém vedení. Celková délka nového úseku v RBC U Lip činí 673 metrů. Dále varianta A kříží RBC Lišný Dvůr, kde opět vede jen část posuzované varianty po stávající silnici I/34, v délce 327 metrů se znovu jedná o nový průchod regionálním biocentrem. Celkem tak v případě realizace varianty A bude postaveno 1000 metrů nové silnice vedoucí přes některé RBC. Oproti tomu varianta B prochází pouze RBC Lišný Dvůr a to v celkové délce 498 metrů.

Jak již bylo zmíněno výše, vyhodnocení střetů silnice s vybranými složkami v rámci multikriteriální analýzy bylo provedeno dle sedmimístné stupnice nabývací 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 multikriteriální 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:

<u>interval</u>	<u>popis</u>	<u>hodnocení</u>
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 multikriteriální 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

Zábory zemědělské půdy pro variantu A

Vyhodnocení vlivu jednotlivých variant na zemědělskou půdu bylo provedeno v šíři 25 metrů, tj. 12,5 m na každou stranu od vyznačené osy komunikace. Příslušné BPEJ byly převedeny na třídy ochrany podle aktualizované přílohy metodického pokynu ze dne 12. 6. 1996 MŽP, č.j.: OOLP/1067/96. 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

Pro nejobektivnější posouzení skutečného vlivu 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 vyplynulo, že nejmenší vliv na zemědělskou půdu má varianta A, a proto bylo následující hodnocení provedeno právě pro ni.

Zábor zemědělského půdního fondu

Zábor podle BPEJ

BPEJ	Plocha záboru v m ²	Třída ochrany příslušné půdy
7.21.13	5000	IV
7.22.10	14742	II
7.22.12	19593	III
7.22.13	9030	III
7.29.11	12440	I

BPEJ	Plocha záboru v m ²	Třída ochrany příslušné půdy
7.29.14	6894	III
7.32.11	1925	II
7.32.14	1507	IV
7.32.44	650	V
7.37.15	2724	V
7.50.01	10505	III
7.50.11	14855	III
7.67.01	33568	V
7.68.11	3957	V
7.71.01	3610	V
Celkem	141000	

BPEJ	Charakteristika půdy
7.21.13	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.365 dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy a drnové půdy, rendziny a ojediněle i nivní půdy na písčích, velmi lehké a silně výsušné; sklonitost 3 – 7°, expozice všesměrná; půdy středně skeletovité, hluboké.
7.22.10	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.365 dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy a rendziny na zahliněných písčítých substrátech, většinou lehčí až středně těžké; sklonitost 3 – 7°, expozice všesměrná; půdy bezskeletovité, hluboké.
7.22.12	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.365 dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy a rendziny na zahliněných písčítých substrátech, většinou lehčí až středně těžké; mírný svah (3°-7°) jižní expozice. Slabě skeletovitá půda hluboká (cca 60 cm).
7.22.13	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.365 dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy a rendziny na zahliněných písčítých substrátech, většinou lehčí až středně těžké; sklonitost 3 – 7°, expozice všesměrná; půdy středně skeletovité, hluboké.
7.29.11	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.365 dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědá půda kyselá včetně slabě oglejené formy na kyselých horninách. Středně těžká až lehčí půda, mírně šterkovitá, s dobrými vláhovými poměry. Půda ve svahu 3 – 7°, expozice všesměrná; půda bezskeletovitá až slabě skeletovitá, hluboká až 60 cm.

BPEJ	Charakteristika půdy
7.29.14	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědá půda kyselá včetně slabě oglejené formy na kyselých horninách. Středně těžká až lehčí půda, mírně šterkovitá, s dobrými vláhovými poměry. Půda ve svahu 3 – 7°, expozice všesměrná; půda středně skeletovitá, hluboká až středně hluboká.
7.32.11	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědá půda kyselá včetně slabě oglejené formy na kyselých horninách. Slabě až středně šterkovitá, s vyšším obsahem hrubšího písku, značně vodopropustná, s vláhovými poměry velmi závislými na dešťových srážkách. Půda na mírném svahu (3 - 7°) jižní expozice. Půda slabě skeletovitá až bezskeletovitá. Hluboká půda s profilem ~ 60 cm.
7.32.14	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědá půda kyselá včetně slabě oglejené formy na kyselých horninách. Slabě až středně šterkovitá, s vyšším obsahem hrubšího písku, značně vodopropustná, s vláhovými poměry velmi závislými na dešťových srážkách. Půda ve svahu 3 – 7°, expozice všesměrná; půda středně skeletovitá, hluboká až středně hluboká.
7.32.44	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědá půda kyselá včetně slabě oglejené formy na kyselých horninách. Slabě až středně šterkovitá, s vyšším obsahem hrubšího písku, značně vodopropustná, s vláhovými poměry velmi závislými na dešťových srážkách. Půdy na středním svahu (7°-12°) jižní expozice, středně skeletovité, hluboké až středně hluboké.
7.37.15	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy na všech horninách, lehké, v ornici většinou středně šterkovité až kamenité, v hloubce 30 cm silně kamenité až pevná hornina, kromě vlhkých oblastí výsušné půdy. Půdy na rovině až svahu do 3° se všesměrnou expozicí, slabě skeletovité, mělké. Výsušné půdy.
7.50.01	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy oglejené a oglejené půdy na různých horninách (žuly a ruly), zpravidla středně těžké, slabě až středně šterkovité až kamenité, dočasně zamokřené; sklonitost 0 – 3°, expozice všesměrná; půdy bezskeletovité až slabě skeletovité, hluboké.
7.50.11	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Hnědé půdy oglejené a oglejené půdy na různých horninách (žuly a ruly), zpravidla středně těžké, slabě až středně šterkovité až kamenité, dočasně zamokřené. Půda ve svahu 3 – 7°, expozice všesměrná; půda bezskeletovitá až slabě skeletovitá, hluboká až 60 cm.

BPEJ	Charakteristika půdy
7.67.01	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Glejová půda mělkých údolí a rovinných celků při vodních tocích. Středně těžká až velmi těžká půda, zamokřená, po odvodnění vhodná především pro louku. Půda v úplné rovině bez projevů plošné vodní eroze, všesměrná expozice. Půda slabě skeletovitá až bezskeletovitá, prakticky bez štěrku a kamení v ornici i spodině. Hluboká půda s profilem ~ 60 cm.
7.68.11	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Glejová zrašelinělá půda a glejová půda úzkého údolí včetně navazujících svahů lemujících malé vodní toky. Středně těžká až velmi těžká, zamokřená, po odvodnění vhodná pro trvalý travní porost. Půda na mírném svahu ($3 - 7^{\circ}$) jižní expozice. Půda slabě skeletovitá až bezskeletovitá. Hluboká půda s profilem ~ 60 cm.
7.71.01	Klimatický region mírně teplý, vlhký, $\sum_{T>10^{\circ}\text{C}} = 2200 - 2400$, $T_{\emptyset} = 6-7^{\circ}\text{C}$, $\emptyset\sum_{\text{srážek}} = 650 - 750 \text{ mm.}365 \text{ dnů}^{-1}$, pravděpodobnost suchých vegetačních období = 5 - 15, vláhová jistota = 10. Gleje fluvické, fluvizemě glejové, na nivních uloženinách, popřípadě s podložím teras, při terasových částech úzkých niv, středně těžké až velmi těžké, při zvýšené hladině vody v toku trpí záplavami. Sklonitost $0 - 3^{\circ}$, expozice všesměrná; půdy bezskeletovité až slabě skeletovité, hluboké.

Zábor půdy klasifikovaný podle příslušných tříd ochrany

Třída ochrany	Plocha záboru m ²	% zastoupení z celkového záboru
I	12440	8,8
II	16667	11,8
III	60877	43,2
IV	6507	4,6
V	44509	31,6
Celkem	141000	100

Třídy ochrany 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 eventuelní 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.

Zábory pozemků určených k plnění lesa pro variantu A

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

Dále byly z typologických map a údajů v LHP příslušným porostním skupinám přiřazeny SLT v místě předpokládaného záboru. Podle metodických doporučení byly 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.

Vlastní výpočet umožnil srovnání vlivu jednotlivých variant na PUKPFL. Ten byl uskutečněn tak, že délka osy jednotlivé varianty (v metrech) v jednotlivé porostní skupině byla vynásobena hodnotou produkčního potenciálu (PP), výsledný součin = sloupec „Hodnocení“.

V předposledním řádku „Celkem“ je uvedena celková délka příslušné varianty na PUKPFL a celkový součet všech dílčích hodnocení po porostních skupinách.

V posledním řádku „Přepočet 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	Varianta B	SLT	PP	Délka	Hodnocení
138 C 0	4S	4	38	152	193 B 1	0G	4	25	100
138 C 11	0K	2	4	8	193 B 13	4K	3	33	99
138 C 3	0K	2	25	50	292 A 102	4K	3	20	60
138 C 5a	0K	2	2	4	292 A 7	4K	3	10	30
138 E 12	4K	3	116	348	292 A 8	3S	4	51	204
138 E 2	4K	3	37	111	292 D 8	3F	4	50	200
138 E 3	4K	3	21	63	296 G 110	4F	4	15	60
138 E 9	4K	3	32	96	296 G 7	4F	4	20	80
140 B 1	4K	3	13	39	Celkem			224	833
140 B 5	4K	3	81	243	Přepočet na m		3,72		
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					
Přepočet na m		2,73							

Varianta C	SLT	PP	Délka	Hodnocení	Varianta D	SLT	PP	Délka	Hodnocení
138 C 0	4S	4	38	152	138 C 0	4S	4	38	152
138 C 11	0K	2	4	8	138 C 11	0K	2	4	8
138 C 3	0K	2	25	50	138 C 3	0K	2	25	50
138 C 5a	0K	2	2	4	138 C 5a	0K	2	2	4
138 E 12	4K	3	116	348	138 E 12	4K	3	116	348
138 E 2	4K	3	37	111	138 E 2	4K	3	37	111
138 E 3	4K	3	21	63	138 E 3	4K	3	21	63
138 E 9	4K	3	32	96	138 E 9	4K	3	32	96
140 B 1	4K	3	13	39	140 B 1	4K	3	13	39
140 B 5	4K	3	81	243	140 B 5	4K	3	81	243
140 F 11a	0K	2	3	6	140 F 11a	0K	2	3	6
140 F 11b	0K	2	42	84	140 F 11b	0K	2	42	84
140 F 14	0K	2	86	172	140 F 14	0K	2	86	172
140 F 2	0K	2	3	6	140 F 2	0K	2	3	6
140 F 3	0K	2	18	36	140 F 3	0K	2	18	36
140 F 3a	0K	2	102	204	140 F 3a	0K	2	102	204
140 F 4	4O	5	65	325	140 F 4	4O	5	65	325
140 F 7	0K	2	20	40	140 F 7	0K	2	20	40
140 F 7a	0K	2	8	16	140 F 7a	0K	2	8	16
140 F 8	0K	2	15	30	140 F 8	0K	2	15	30
140 F 8a	0K	2	73	146	140 F 8a	0K	2	73	146
157 A 13	0K	2	80	160	157 A 13	0K	2	80	160
157 A 5	0K	2	35	70	157 A 5	0K	2	35	70
157 B 7	3S	4	15	60	157 B 11	3K	3	2	6
158 A 101	0K	2	70	140	157 B 5	3K	3	2	6
158 A 4	0K	2	10	20	157 B 7	3S	4	27	108
160 A 5	0K	2	5	10	158 A 101	0K	2	70	140
160 B 4	0K	2	57	114	158 A 4	0K	2	10	20
160 B 9	3S	4	92	368	160 A 5	0K	2	5	10
160 K 1	4P	4	23	92	160 B 4	0K	2	70	140
160 Q 7	3K	3	10	30	160 B 9	3S	4	45	180
160 Q 13	3K	3	44	132	160 D 102	3S	4	18	72
160 Q 13a	3K	3	35	105	160 D 11	3S	4	115	460
160 R 3	3N	2	21	42	160 D 2	3S	4	7	28
160 R 9	3N	2	21	42	193 B 1	0G	4	25	100
193 B 0	4P	4	15	60	193 B 13	4K	3	33	99
193 B 1	0G	4	70	280	296 K 9	3F	4	10	40
193 B 13	4K	3	100	300	Celkem			1358,00	3818,00
193 B 5	4P	4	45	180	Přepoččet na m		2,81		
193 B 8	4P	4	45	180					
Celkem			1552,00	4384,00					
Přepoččet na m		2,82							

Z uvedených údajů vyplývá, že při přepočtu produkčního potenciálu lesních porostů na jednotku délky příslušné varianty má tuto hodnotu nejnižší varianta A, pro kterou je rovněž dále uveden přesně vypočítaný zábor.

Zábor PUKPFL

Detailní vymezení porostních skupin	SLT	Plocha záboru v m ²
-------------------------------------	-----	--------------------------------

Detailní vymezení porostních skupin	SLT	Plocha záboru v m ²
193 B 1	0G	527
193 B 13	4K	325
160 M 1 + 9	3K + 4P	1716
157 C 8	3K	1292
160 D 0a + 104	3K	1339
160 D 1 + 2 + 4 + 9 + 11	3K + 3S	5750
160 B 4 + 9	0K + 3S	2872
157 B 7	3S	520
157 A 5 + 13	0K	1680
158 A 4 + 101	0K	1627
140 F 2/11a + 8 + 3 + 3a + 4 + 7 + 7a + 8a + 11b + 14	0K + 4O	10436
140 B 1 + 5	4K	3044
138 E 2 + 3 + 9 + 12	4K	5140
138 C 0 + 3	0K + 4S	1302
Celkem		37570

Celkový zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa činí necelé 4 hektary, a je umístěn na výše uvedených porostních skupinách.

6. Technická infrastruktura

V zájmovém území se nacházejí následující inženýrské sítě:

Počet střetů z vyhodnocení kritérií technická infrastruktura z multikriteriální analýzy – střety s trasou A:

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

Celkové hodnocení

U většiny těchto sítí se předpokládají úpravy nebo přeložky.

Vedení VVN bude zachováno, bude nutno tomu přizpůsobit niveletu nové komunikace.

Dálkový optický kabel s ochranným pásmem 1,5 m se dostává do kontaktu s trasou lokálně po celé délce úseku.

U vodovodního řadu skupinového vodovodu VDJ Fedrpuš – Hamr DN 500 bude nutno upravit trasu minimálně při souběžném vedení – viz situace.

Ochranná pásma

Přeložka silnice vede ochranným pásmem 2. stupně jímacího území vodovodu Stráž nad Nežárkou (HV1 a HV2) a prochází ochranným pásmem 2. stupně jímacího území „Horní Žďár“ pro objekty ZD a rekreace. Jedná se o střet již stávající komunikace.

Záplavové území

Trasa přeložky A je vedena mimo stanovené záplavové území Q₁₀₀.

7. Sociodemografické podmínky

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 zabezpečena dojíždka 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 dojíždka 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 dojíždka 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 dostupně 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 současného zastavěného území obce, kde se na protékajícím toku řeky Nežárky stýká několik rybníčních soustav a to jak na pravobřežním, tak na levobřežním území celého katastru

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.

Funkční a historická jedinečnost je fenoménem, který je tolik vyhledáván pro celoroční pobyt v Lásenici. Tento stav je rozhodující.

V tomto území je efektnější a snažší dostupnost provedení I/34 ve variantě A mimo jiné i snažší 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 napojeno 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 párů 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.

Celkové hodnocení

Výsledkem hodnocení je doporučení upravené varianty A s ohledem na zachování všech kvalit obytného prostředí a zachování podmínek umožňujících kvalitní obsluhu obce jako celku v příměstské oblasti města Jindřichova Hradce.

8. Bydlení a rekreace

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 linií dopravní bariérou.

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 zvláště 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 zřizování 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.

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 zatravňování 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.

Celkové hodnocení bydlení a rekreace

Doporučenou variantou A (po její úpravě v návrhu) budou zachovány mimořádné kvality obytného a rekreačního prostředí po obou stranách Nežárky. V těchto prostorech bude umožněna přestavba a rozvoj obytných a rekreačních ploch. Tento vývoj svými důsledky podpoří kvalitu veřejné infrastruktury, veřejných prostranství a zvýší hodnotu veškeré zástavby.

9. 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.

Celkové hodnocení

Podél doporučené upravené trasy A je řada venkovských sídel v přímém kontaktu s údolím řeky Nežárky. Podmíněnost průchodnosti stávající a doporučené úpravy trasy A je v celé délce koridoru mezi Dolní Lhotou až Horním Žďárem stabilní. Postupným odstraněním všech stávajících kolizních míst, tato silnice v krátkém časovém období podpoří vznik nových podnikatelských aktivit, které budou mít vliv na zvýšení všech kvalit krajinného zázemí obcí a místních částí v uvedeném prostoru.

10. Bezpečnost v obci

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, tedy i v variantě A. Potřeba řešení problému je velmi naléhavá a proto z hlediska vlivu na bezpečnost dopravy je favorizována varianta A, která se jeví jako nejrealnější (potřeba řešení problému v čase) a to jak jako celku, tak s ohledem na možnosti etapovosti výstavby. Z hlediska rizika nehod a jejich následků (obecně) není u silničních novostaveb bohužel rozdílu 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.

Celkové hodnocení doporučení

Aby se riziko nehod na průtahu Lásenic 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 centru obce (tedy v porovnání se současným stavem spíše s pozitivním vlivem).

Podrobný popis doporučených úprav (retardačních opatření) viz kapitola A. Dopravní řešení

11. Závěr

Na základě výsledků multikriteriální analýzy studie silnice I/34 bylo provedeno komplexní zpracování doporučené a upravené varianty A do této územní studie v řešeném území Dolní Lhota – Jindřichův Hradec. Výsledkem těchto prací je poměrně detailní upřesnění situace upravené varianty A v měřítku státní mapy odvozené 1 : 5 000 a katastrální mapy 1 : 2 000 tak, aby přesně dokumentovaly čitelnost jednotlivých detailů v hodnoceném terénu. V rámci celkového hodnocení tohoto předloženého elaborátu lze konstatovat reálnou, etapovou proveditelnost všech navržených úprav. Toto je možné realizovat v krátkých na sebe navazujících časových úsecích.

Výsledkem bude zlepšení nejen kvality dopravní infrastruktury jako celku a její bezpečnosti, ale i krátkodobě dosažitelné řešení všech opatření týkajících se podmínek pro trvalého bydlení, rekreace, podnikání a životního prostředí v území.

Objednatel: Jihočeský kraj

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

zastoupený:

- Ing. Bc. Ludvíkem Zímou, vedoucím odboru regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, ve věcech smluvních, na základě plné moci udělené hejtmanem 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