

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH
BUDĚJOVICÍCH**

Zemědělská fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Jana Lepičová

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

ZEMĚDĚLSKÁ FAKULTA

Studijní program: Zemědělství

Studijní obor: Agroekologie



**Variantské řešení IV. Železničního koridoru v oblasti České
Budějovice – Ševětín.**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Vedoucí diplomové práce:
Doc. RNDr. Emilie Pecharová, CSc.**

**Vypracovala:
Jana Lepičová**

České Budějovice, duben 2008

Bakalářská diplomová práce

Lepičová, J., 2008. Variantní řešení IV. Železničního koridoru v oblasti České Budějovice – Ševětín.

Lepičová, J., 2008. Variant solving IV. Railway's corridor in the area České Budějovice – Ševětín.

Anotace: Práce je zaměřena na posouzení variantního řešení IV. železničního koridoru České Budějovice – Ševětín v problémové oblasti obce Hrdějovice. Shrnuji a hodnotím dostupné informace a jejich zpracování a posouzení v procesu EIA, která nebyla dosud dokončena. Problém jsem posuzovala z několika hledisek - ekologického, estetického, ekonomického a především dle vlivu na obyvatele dotčené oblasti.

Klíčová slova: železniční koridor, EIA, Hrdějovice, krajina

Annotation: The study targets an alternate solution examination of the IV. railway corridor from České Budějovice to Ševětín in the problem area of Hněvkovice village. I summarize and assess the available information and their processing and examination within EIA. That was not finished till today. I examined the problem in a few terms – ecologic, aesthetic, economic and according to the influence on the inhabitants of this area above all.

Key words: Railway's corridor, EIA, Hrdějovice, landscape

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně pouze s použitím citované literatury.

V Českých Budějovicích, dne 17.4. 2008

Poděkování:

Mé upřímné poděkování patří každému, kdo mi při psaní této práce jakýmkoli způsobem pomohl nebo mi svým optimismem dodal další energii. Především děkuji svému školiteli, kterým je paní Doc. RNDr. Emilie Pecharová, CSc., za její obětavost a trpělivost při vedení této práce. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat své rodině, za velkou podporu při studiu.

OBSAH:

| | |
|---|----|
| 1. ÚVOD | 1 |
| 2. LITERÁRNÍ PŘEHLED | 2 |
| 2.1. Historie železnice | 2 |
| 2.2. EIA - Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí | 5 |
| 2.2.1. Co všechno se posuzuje | 7 |
| 2.3. Kolizní situace | 8 |
| 2.3.1. Variantní řešení | 9 |
| 2.4. Významné dotčené prvky | 11 |
| 2.4.1. Obec Hrdějovice | 11 |
| 2.4.2. Obec Opatovice | 11 |
| 2.4.3. Důlní dílo Orty | 12 |
| 2.4.4. Historie dolu | 13 |
| 2.4.5. Struktura a popis dolu | 14 |
| 3. Metodika | 16 |
| 3.1. Sestavení dotazníku | 16 |
| 3.2. Dotazníkové šetření | 17 |
| 4. Výsledky | 18 |
| 4.1. Vyhodnocení dotazníkového šetření IV. železničního koridoru | 24 |
| 5. Diskuze | 34 |
| 5.1. Cíle stavby IV. železničního koridoru | 34 |
| 5.2. Navržené varianty IV. železničního koridoru | 34 |
| 5.3. Tabulka hlavních vlivů a variantní řešení | 36 |
| 5.4. Proč preferuji dopravu po kolejích? | 37 |
| 6. Závěr | 38 |
| 7. Literatura | 39 |
| 8. Přílohy | 41 |
| 8.1. Příloha 1.: Dotazník | 41 |
| 8.2. Příloha 2.: Osy variant v prostoru obce Hrdějovice | 47 |
| 8.3. Příloha 3. Vymezení koridorů ve variantách návrhu | 48 |
| 8.4. Příloha 4. Hrdějovice – situace variant | 49 |
| 8.5. Příloha 5. Celková situace a topografie důlních chodeb | 50 |
| 8.6. Příloha 6. IV. Tranzitní železniční koridor – Kaolinový důl Orty | 51 |

1. ÚVOD

V dnešní době dochází k modernizaci a úpravě veškerých dopravních cest. Česká republika se nachází ve střední Evropě, nazýváme ji proto „Srdcem Evropy“. Budují se zde železniční koridory, které by měly zlepšit dopravní situaci a propojit jižní Evropu se severní Evropou. V případě IV. železničního koridoru bylo hlavním důvodem zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře.

Většina železničních koridorů je stavěna či plánována na následující parametry:

- elektrifikovaná dvoukolejná trať
- moderní elektronické traťové zabezpečovací zařízení s automatickým blokem, umožňující použití dálkového řízení dopravy
- na traťová rychlost 160 km/h
- peronizované stanice s mimoúrovňovými přechody
- minimální počet úrovňových křížení se silnicemi (přejezdů).

Cílem mé práce bylo vyhodnocení jednotlivých navrhovaných tras IV. Železničního koridoru v úseku České Budějovice – Ševětín s důrazem na variantní řešení oblasti obce Hrdějovice. Situace je řešena cca od roku 2000. Žadatelem, který zadal vyhodnocení koridoru jsou ČD (České dráhy), Stavební správa Praha a investorem je Správa železničních cest. Vyhodnocení podléhá posouzení EIA, podle zákona 244/1992 Sb. Proces EIA není v případě této stavby dosud dokončen.

2. LITERÁRNÍ PŘEHLED

2.1. Historie železnice

Dopravu v České republice lze rozdělit do 4 skupin podle typu přepravy. Prvním typem je doprava železniční. Historie železničních koridorů je datována od roku 1827, kde na jihu Čech byla postavena první železnice na Evropské pevnině. Koněspřežní železnice České Budějovice - Linz, byla vystavěná v letech 1825 - 1832 (Braun, 2008).

Způsobem výstavby, novými konstrukčními principy, organizací práce a intenzitou provozu se stala přímou předchůdkyní moderních železnic. Projekt koněspřežní železnice Františka Josefa Gerstnera (1756 - 1832) vznikl v hrubých rysech již v 1. desetiletí 19. století jako varianta k plánovanému vodnímu kanálu mezi Vltavou a Dunajem. Realizace projektu



byla po více než dvaceti letech svěřena Gerstnerovu synovi Františku Antonínovi (1796 - 1840). Přeprava byla zahájena v úseku České Budějovice - Kerschbaum 1828, o čtyři roky později pak v celé délce trati mezi Českými Budějovicemi a Lincem (Braun, 2008).

Zpočátku šlo pouze o přepravu nákladu. Za rok se přepravilo až 50.000 tun zboží. Teprve v letech 1834 až 1836 byla zahájena i přeprava osob a trať byla prodloužena z Lince do Gmundenu (Braun, 2008).

V Českých Budějovicích se osobní nádraží nacházelo na rohu České a Piaristické ulice (č.p. 14 a 23). Cesta do Lince po trati dlouhé 130 km trvala cca 14 hodin, od 5 hodin ráno z Českých Budějovic s hodinovou polední přestávkou do 19 hodin v Linci. Cestování bylo na tehdejší dobu rychlé a pohodlné, jízdenka do Lince stála až 3 zlaté. Osobní přeprava však byla pouze v letním období od dubna do října. Provoz koněspřežky trval plných 40 let (Vlášková, 2008).

Přestože první pokusy využít parní lokomotivu v 50. letech skončily neúspěšně, 18. srpna 1868 slavnostně začala přestavba železnice na parní provoz. Trasu koněspřežky na českém území bylo možné až na menší úpravy použít i pro lokomotivní dráhu (Vlášková, 2008).

Datem ukončení existence koněspřežky se stal 15. prosinec 1870, kdy v úseku Urfahr - Lest, vyjel poslední vlak tažený koňmi. K 20. prosinci 1873 již byla zahájena přeprava na lokomotivní dráze České Budějovice - Linec (Vlášková, 2008).

Po koněspřežné dráze následovaly parní dráhy. Po parních drahách nastoupily dieselová a elektrická dráha, která se také kombinovala a používá se dosud. Velké soukromé železnice byly zestátněny nebo koupeny například košicko-bohumínská v letech 1920 – 1925. Zestátnění lokálních drah se uskutečnilo velmi rychle. V dnešní době železniční dráhy spravuje státní podnik České dráhy.



Kočár na kolejích tažený koňmi

Myšlenka spojit Prahu a Vídeň přes jižní Čechy se poprvé objevuje ve studiích generálního ředitelství státních drah z roku 1842. Přednost však dostala trasa Olomouc - Praha, hlavně pro svoji menší technickou náročnost. Z koncesované koněspřežky (1827) Praha – Plzeň s eventuelním prodloužením Plzeň – České Budějovice sešlo a trať skončila v lánských hvozdech nedaleko Prahy. Také snahy Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB, v originálním znění Kaiser Ferdinands-Nordbahn) spojit Vídeň s Plzní přes České Budějovice a České Velenice s Prahou, ke kterým dostala KFNB v letech 1861 a 1863 povolení k předběžným pracem, vyzněly naprázdno (Kunt, 2008).

Na základě nabídky (oferty) z 8.9.1866 byla stavba prvního úseku KFJB Plzeň - České Budějovice zadána firmě bratři Kleinové a Vojtěch Lanna, kterou zastupoval Jan Schebek. Ze strany KFJB na stavbu dohlíželo generální ředitelství KFJB vedené Jindřichem Kogererem, generálním sekretářem České západní dráhy. Jemu podléhalo stavební vedení (v Plzni) a tomu zas pět inženýrských oddělení na trase. Stavba probíhala rychle a bezohledně. Na poslední chvíli se podařilo odsunout trať z návsi ve Zlivi a přiblížit ji více Vodňanům (na důrazné přání obce) atp. Snahy píseckých o přiblížení trati městu vyšly již naprázdno. Z dochované korespondence je patrné, že lidé a obce nebyli proti dráze jako takové, ale spíše proti chování podnikatelů a šlechty se Schwarzenbergem v čele (Kunt, 2008).

Jistý odpor rolníků je také pochopitelný. Společnost dlouho odmítala platit náhrady za oseté plochy, které byly stavbou zničeny. KFJB také využívala několik let pozemky, které byly v pozemkových knihách psány ještě na původního vlastníka, a ten z nich platil daně (Zliv). Tyto problémy zavinila hlavně stavební firma, která výkup pozemků prováděla. Trať Plzeň – České Budějovice (135,771 km) byla předána do provozu 1. září 1868. Následovala spojení Eggenburg – Budějovice (134,582 km) dne 1.listopadu 1869 a Vídeň – Eggenburg (78,682 km) dne 23. června 1870 (Kunt, 2008).

Dne 27.-29. srpna 1868 proběhla na nádraží v Plzni a na trati Plzeň – Budějovice technicko – policejní zkouška lokomotiv čísel 156 až 164, které dostaly čísla 51 až 59 a jedné osobní lokomotivy výrobního čísla 173, která dostala číslo 1. Stroje vyrobila lokomotivka G. Sigl ve Vídeňském Novém Městě, tříosé tendry k nim vagónka F. Ringhoffer v Praze-Smíchově (Kunt, 2008).

Výstavba železničních koridorů byla považována v 90. letech za prioritní akci dopravní politiky České republiky. Snahou bylo povýšit desítky let zanedbávanou železniční přepravu na hlavních tazích na úroveň moderní, časově i cenově konkurenceschopnou formu jízdy. V rámci výstavby koridorů se rozlišují dva způsoby stavby na modernizaci (tj. zásadní přestavba trati včetně změny jejího vedení v terénu) a optimalizaci (tj. přestavba bez změny vedení trati v terénu)(Wikipedia,2008).

Na začátku 21. století začalo narůstat zpoždění ve stavbě koridorů, docházelo k navyšování původně plánovaných nákladů, navíc se postupně priority výstavby přesouvaly k dálničním stavbám, do kterých byl ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)

investován čím dál tím větší podíl. Snaha o ušetření prostředků mělo za následek, že několik původně plánovaných modernizací se změnilo v lokality s členitějším terénem na časově i finančně výhodnější optimalizace (příkladem může být úsek Choceň – Ústí n. Orlicí a většina úseku Svitavy - Brno). Uvedené změny měly za následek výrazné prodloužení jízdních časů. Např. v úseku Blansko - Brno je traťová rychlost na již dokončeném koridoru místy snížena až na 70 km/h (Wikipedia, 2008).

2.2. EIA - Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí

Procedura posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá ze zákona (244/1992 Sb. a od roku 2001 zákon č. 100/2001 Sb.) a týká se všech velkých průmyslových, dopravních a jiných staveb a záměrů (dálnice, továrny, letiště, lomy, elektrárny, přehrady, ale i rybníky, úpravy vodních toků, odlesňování apod.). Účelem procesu je zjistit, zda jsou negativní vlivy zamýšleného záměru společensky přijatelné, neboť určité negativní dopady s sebou přináší prakticky veškerá lidská činnost. Pokud převáží negativní vlivy na přírodu, lidské zdraví nebo hodnotu krajiny nad ekonomickým či jiným přínosem konkrétního projektu, žádný úřad by pro takový projekt neměl vydat povolení.

Zapojení veřejnosti do procesu hodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. EIA, z anglického Environmental Impact Assessment) je dnes již nedílnou součástí úředního povolování a mezinárodně uznávanou praxí. Cílem zapojení veřejnosti je nalezení celospolečensky (tj. zároveň ekologicky, sociálně a ekonomicky) nejpřijatelnější varianty každého navrhovaného záměru, čímž se předchází možným pozdějším konfliktům a škodám. Účast veřejnosti na procesu EIA je proto v zájmu jak investora, tak i orgánů veřejné správy. Umožňuje, aby byly za účasti všech dotčených stran vyřešeny všechny podstatné potenciální problémy spojené s navrhovaným záměrem dostatečně včas před jeho realizací (Vavroušek, 1993).

Z pragmatického pohledu investora umožňuje zapojení veřejnosti do raných fází přípravy navrhnout záměr tak, aby maximálně vyhovoval specifickým podmínkám dané lokality. Tím se snižuje nebezpečí neočekávaných problémů při realizaci záměru kvůli technickým nebo jiným komplikacím či nespokojenosti veřejnosti, a riziko následných časových prodlev, konfliktů a finančních ztrát. Účast veřejnosti, která mnohdy zahrnuje

i kvalifikované odborníky, může svými doporučeními podstatně přispět k nalezení ekologicky a ekonomicky výhodných úprav projektu.

Proces EIA probíhá v současné době zahajovaných akcí podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen "zákon o posuzování vlivů"). Výsledkem procesu může být doporučení záměr nerealizovat vůbec, častěji se však stanoví soubor omezujících podmínek, které by měly zajistit přiměřenost dané průmyslové aktivity. Výsledkem může být také navržení adekvátních kompenzačních opatření pro zmírnění nevyhnutelných negativních vlivů stavby či záměru (Vavroušek, 1993).

Proces EIA nepodléhá správnímu řádu, proti jeho výsledku se proto nelze odvolat ani jej nechat přezkoumat soudem (ačkoliv to vyžaduje Aarhuská úmluva). Závěrečné stanovisko má navíc pouze doporučující charakter (není závazné). Ačkoliv ve většině případů úřady stanovisko při následných povolovacích řízeních (územní, stavební atd.) respektují, nemusí tomu tak být vždy. Pokud dokáží svůj postoj zdůvodnit, mohou úřady povolit i realizaci záměru, který získal negativní stanovisko v procesu EIA - v praxi k tomu však naštěstí dochází jen zcela výjimečně. Tato situace je stejná jako v ostatních státech Evropské unie.

Výsledkem procesu EIA je shrnutí a zhodnocení všech negativních vlivů konkrétního záměru, včetně navržení limitů a omezujících podmínek pro jeho realizaci. Výsledné stanovisko EIA slouží jako odborný podklad pro správní orgány vydávající následná povolení. Úřady by měly podmínky, obsažené ve stanovisku, přejímat do všech následných rozhodnutí. Jde zejména o územní rozhodnutí a stavební povolení (podle stavebního zákona a další povolení v souvislosti s ochranou životního prostředí - k těžbě nerostů, nakládání s vodami, nakládání s odpady atd.) (Vavroušek, 1993).

Bez ukončeného posouzení vlivů na životní prostředí nemohou úřady pro daný průmyslový záměr vydat žádná další povolení. Proces EIA musí proběhnout před vydáním jakýchkoliv rozhodnutí, nejčastěji bývá zahajován ještě před zahájením veškerých správních řízení.

Předmětem posuzování vlivů jsou záměry uvedené v příloze č. 1 zákona o posuzování vlivů.

Nové záměry se dělí na dvě skupiny:

- velmi závažné záměry, u nichž se vždy posuzují vlivy na životní prostředí (kategorie I),
- méně závažné záměry, u kterých se nejprve o konání celé procedury EIA rozhoduje v tzv. zjišťovací řízení (kategorie II).

V procesu EIA se musí hodnotit také zásadní změny již existujících podniků či staveb, a to v případě:

- pokud má být významně zvýšena (výrobní) kapacita nebo (plošný či objemový) rozsah příslušného záměru, nebo
- pokud se významně mění výrobní či jiná technologie, řízení provozu nebo způsob užívání stavby či zařízení.

Kromě konkrétních záměrů (staveb) se hodnotí i vlivy na životní prostředí tzv. koncepcí (např. územních plánů). Pro posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (tzv. SEA – strategická EIA) je stanoven v zákoně o posuzování vlivů zvláštní režim (Vavroušek, 1993).

2.2.1. Co všechno se posuzuje

Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých i nepřímých (zprostředkovaných) vlivů na životní prostředí.

Posuzují se vlivy na lidské zdraví a vlivy na životní prostředí. Těmi jsou vlivy na živočichy, rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky. Při tom se vychází z dílčích právních předpisů na ochranu těchto složek (např. zákon o státní památkové péči, horní zákon, zákon o ochraně přírody a krajiny apod.). Posuzuje se i vzájemné působení a souvislosti jednotlivých vlivů.

V úvahu se berou nejen vlivy, které způsobí provozování konkrétního záměru, ale i jeho příprava, výstavba, ukončení provozu, případná sanace, demontáž či rekultivace. Zahrnutý musí být i vlivy možné havárie. Hodnotí se jak vlivy realizace záměru, tak i jeho neprovedení.

V rámci procesu EIA se vytvářejí návrhy opatření k předcházení, vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, popř. opatření ke zvýšení vlivů příznivých.

Stručně lze říci, že proces EIA by měl odpovědět na všechny otázky a nejasnosti, které jsou s realizací daného záměru spojeny. Způsob vedení procesu by měl zaručit, že se podaří najít optimální řešení z hledisek ekologických, ekonomických a sociálních (Vavroušek, 1993).

2.3. Kolizní situace

Ekonomický a politický vývoj po roce 1989 jednoznačně vytýčil postupně začleňování České republiky do Evropských struktur a z toho plynoucí propojování dopravních infrastruktur jednotlivých států. Pro nejbližší časový horizont do roku 2010 se rozvoj železniční dopravy zaměří v duchu „Zásad dopravní politiky“ na vytváření abstraktivní nabídky s cílem snižovat negativní účinky dopravy na okolní prostředí omezením růstu mezinárodní těžké silniční nákladní dopravy. K tomu je nezbytné modernizovat rozhodující část železniční sítě českých drah (Bajer, 2001).

Modernizace železničních koridorů je z hlediska významu prvořadá, neboť navazuje na obdobnou modernizaci železničních tratí sousedních států, s nimiž je projednávána časová i věcná koordinace. Celková délka koridorů na území České republiky je 1992 km, délka modernizovaných tratí pouze 1442 km, neboť některé koridory se vzájemně překrývají. Cílem modernizace koridorů je:

- zajistit úpravami trať na traťovou rychlost 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a pro vlaky osobní dopravy zvýšit rychlost do 160 km/h.
- odstranění přechodných a z větší části i trvalých omezení traťových rychlostí, závad v přechodnosti a prostorové průchodnosti, bezpečnosti provozu a dalších prvků

- nasazení vozidel s naklápěcí technikou v zájmu cestovní rychlosti vlaků osobní dopravy oproti traťové rychlosti vzhledem k tomu, že směrové poměry nedovolí dosáhnout rychlosti 160 km/h v celé délce koridoru.
- náprava nevyhovujícího stavu infrastruktury (zanedbané obnovy základních prostředků, nedostatečná údržba, ale i zpoždění) (Bajer, 2001).

Modernizace vybrané železniční sítě Českých drah byla zahájena v roce 1993 na I. Tranzitním koridoru. V roce 2000 byla zahájena modernizace II. A III. Železničního koridoru. V roce 2006 následovalo zahájení částečné modernizace IV. Tranzitního koridoru. Česká republika tak začíná naplňovat své závazky vyplývající z její účasti a celé řadě mezinárodních dohod a projektech (AGC – Dohoda o nejdůležitějších mezinárodních železničních trasách, AGTC – Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, TER – Síť multimodálních koridorů).

V letech 1996 – 1997 byla objednatel (ČD s.o.) objednána a následně vypracována předběžná studie proveditelnosti modernizace IV. železničního koridoru v úseku Praha – Horní Dvořiště/České Velenice. Na podkladě jejich výsledků vláda České republiky rozhodla, že stavba IV. železničního koridoru bude předcházet stavbě III. Tranzitního koridoru s tím, že zahájení výstavby bude v roce 2003 (Bajer, 2001).

2.3.1. Variantní řešení IV. železničního koridoru

Postupně byly zkoumány a předkládány různé varianty řešení umístění železničního koridoru v krajině. Ve své práci porovnávám vedení jednotlivých tras a jejich ovlivnění zájmové oblasti Hrdějovice.

1. **Trasa modrá (varianta C2)** – vycházející z výhybky Nemanice I., prochází mezi Těšínem a Borkem, přičemž před Borkem na úrovni velkoobchodu Makro je trasa umístěna v tunelu. Dále podchází trasu dálnice a směřuje údolím Kyselé vody k vrcholovému tunelu. Od obce Lhotice je v souběhu s dálnicí (východně od dálnice) až po vjezd do Ševětína.

2. **Trasa červená (varianta Z)** – Stávající trať vedoucí skrz obec Hrdějovice. Až po zastávku Hosín optimalizuje směrové poměry v současné trase. Za zastávkou Hosín vchází trasa do tunelu délky 1530 m pod vrchem Račice. Na opačné straně vychází trasa z tunelu cca 16 m pod současnou trasou a dále pokračuje v úbočí nad obcí Dobřejovice sklonem 12‰. Pod obcí Chotýčany vchází do vrcholového tunelu, přičemž u západního portálu je umístěna nová zastávka Chotýčany (docházková vzdálenost do středu obce je 600 m). Délka tunelu je 2010 m.
3. **Trasa zelená (varianta Z1)** – je alternativou červené minimalizací délky vrcholového tunelu a lepšího využití terénu. Tunel je zkrácen na 540 m, avšak trasa zasahuje v délce 500 m chráněnou oboru a prochází cca 1,5 km rekreační oblastí v údolí Libochovky.
4. **Trasa světle fialová (varianta D)** – je koncepčně odlišná, neboť vychází z výhybky Nemanice II. na plzeňské trati, vede 2 km rovinou při Vltavě a u obce Opatovice začíná stoupat. Protíná hřbet kopce Račice blíže Hluboké nad Vltavou – Zámostí, u severního portálu je možné umístit novou zastávku Hluboká Zámostí. Problémem je budoucí kolize s rozvojem čistého bydlení vyšší společenské úrovně východně od Hluboké Zámostí. Dále trasa pokračuje přes Luční potok a silnici II/146 a podchází tunelem vrch Kanín (461m). Mostem délky 600 m překračuje Dobřejovický potok a tunelem pod sedlem Jeleního vrchu se dostává do úbočí v údolí Libochovky. Dále prochází v délce 2 km VKP Poněšická obora (chráněná od roku 1854), v níž částečně zasahuje přírodní rezervaci Libochovka. Po opuštění obory stejně jako zelená trasa prochází rekreační oblastí.
5. **Trasa žlutá (varianta A)** - je podobná trase světle fialové, neboť také vychází z výhybky Nemanice II. na plzeňské trati. Je vedena 4 km rovinou při Vltavě a za obcí Opatovice začíná stoupat. Protíná hřbet kopce Račice blíže Hluboké nad Vltavou – Zámostí, u severního portálu je možné umístit novou zastávku Hluboká Zámostí. Problémem je budoucí kolize s rozvojem čistého bydlení vyšší společenské úrovně východně od Hluboké Zámostí. Dále trasa pokračuje přes Luční potok a silnici II/146 a podchází tunelem vrch Kanín (461m). Mostem délky 600 m překračuje Dobřejovický potok a tunelem pod sedlem Jeleního vrchu se dostává do úbočí v údolí Libochovky. Dále prochází v délce 2 km VKP Poněšická obora (chráněná od roku

1854, v níž částečně zasahuje přírodní rezervaci Libochovka). Po opuštění obory stejně jako zelená trasa prochází rekreační oblastí.

2.4. Významné dotčené prvky

Území se nachází v ploché sníženině, tzv. Českobudějovické pánvi. Jedná se o horopisný celek jižních Čech, který se rozprostírá od Č. Budějovic směrem na severozápad k Písku a Strakonici a geologicky patří k českému masivu. Masiv tvoří součást a zbroušený zbytek karbonského vyvrásnění. Toto vyvrásnění svojí výškou a rozlohou značně předčilo dnešní Alpy. Později byla velká část tohoto starého horstva odnosem roztroušena a pokryta mladšími usazeninami. Během mezozoiku byl český masiv postupně zarovnan v parovinu a v terciéru pak tlakem vrásnicích se Alp a Karpat rozpukán v řadu ker, z nichž mnohé poklesly. Vznikl tak základ dnešního reliéfu krajiny. Východní ohraničení je tvořeno částečně tokem Vltavy (k Týnu nad Vltavou), západní pak pomyslnou hranicí spojnice měst Strakonice, Vodňany a Netolice. Na východě sousedí s Třeboňskou pánví a hranici mezi těmito pánvemi tvoří vyvýšenina – tzv. Lišovský práh (Záleský, 2006).

Zájmová oblast zahrnuje z hlediska výstavby IV. Železničního koridoru tři významné problematické prvky, kterými jsou obec Hrdějovice, obec Opatovice a důlní dílo Orty.

2.4.1. Obec Hrdějovice

Malebná obec v Jihočeském kraji, ležící 5 km severně od Českých Budějovic. Mají 462 domů, 1 567 obyvatel a jejich katastrální výměra činí 883 ha. Zajímavostí v obci je studánka „Těšín“, kde stávala kaplička se soškou Panny Marie, poté byla zbořena za Josefa II. Dnes je na Těšíně poutní kaple Panny Marie Lurdské.

2.4.2. Obec Opatovice

Opatovice jsou malebnou obcí v Jihočeském kraji, která se rozprostírá 2,5 km severozápadně od obce Hrdějovice a 2,5 km jihovýchodně od městečka Hluboká nad Vltavou. Obklopena zemědělsky využívanou půdou a návsí, kde se nachází statky s jihočeskou selskou barokní architekturou, byla tato vesnice zařazena do státem chráněných kulturních památek.

2.4.3. Důlní dílo Orty

Důlní dílo Hosín, lidově známé pod jménem Orty, se nachází ve stinném lese, severně od okraje Českých Budějovic, v lese 1,5 km jihovýchodně od obce Hosín a 700 m severozápadně od českobudějovického předměstí Borek. Katastrální území patří obcím Hosín a Hrdějovice. Průměrná nadmořská výška pánve se pohybuje okolo 400 – 450 m. Jen málo lidí zná tajemství tohoto téměř 200 let starého, ale přesto stále fantastického a ohromujícího lidského díla (Záleský, 2006).

Území se nachází v ploché sníženině, tzv. Českobudějovické pánvi. Jedná se o horopisný celek jižních Čech, který se rozprostírá od Č. Budějovic směrem na severozápad k Písku a Strakonici a geologicky patří k českému masivu. Masiv tvoří součást a zbrousený zbytek karbonského vyvrásnění. Toto vyvrásnění svojí výškou a rozlohou značně předčilo dnešní Alpy. Později byla velká část tohoto starého horstva odnosem roztroušena a pokryta mladšími usazeninami. Během mezozoiku byl český masiv postupně zarovnan v parovinu a v terciéru pak tlakem vrásnic se Alp a Karpat rozpukán v řadu ker, z nichž mnohé poklesly. Vznikl tak základ dnešního reliéfu krajiny. Východní ohraničení je tvořeno částečně tokem Vltavy (k Týnu nad Vltavou), západní pak pomyslnou hranicí spojnice měst Strakonice, Vodňany a Netolice. Na východě sousedí s Třeboňskou pánví a hranici mezi těmito pánvemi tvoří vyvýšenina – tzv. Lišovský práh (Záleský, 2006).

„Při návštěvě těchto podzemních chodeb je člověk fascinován při pohledu na vysoce klenuté stropy a nedozírně dlouhé temné chodby, na jejichž konec zdaleka nedosvítila ani ta nejsilnější baterka. Při představě, že zde před sto lety kutali horníci za světla olejových lampiček, posazených v malých výklencích ve stěnách, které dodnes nesou stopy očouzení plamenem. V těchto podzemních místech se dá bez mapy velice snadno a rychle zabloudit. V případě, kdy vám tu zhasne světlo (ať už dobrovolně nebo po vybití baterií) se kolem vás rozprostře absolutní tma a absolutní ticho, kdy slyšíte pouze váš zrychlený tep a dech“ (Záleský, 2006).

Hlavní surovinou hosínského dolu je hrubozrnný kaolinitický nebo kaolin-illitický pískovec až jemnozrnný slepenec. Obě horniny pochází z klikovského souvrství senonského stáří (svrchní křída). Jejich plavením se získává bílý kaolín, který je žáruvzdorný, ale díky

křemennému siltu málo vazký. V důlním materiálu se nacházejí také tzv. hosínské koule, geologicky železité konkrece.

Limonitické konkrece (železité konkrece) nazývané též železivce nebo ortsteiny, jsou zakulacené útvary, druhotného původu, vzniklé stmelěním pískových zrn sloučeninami železa a manganu kolem jádra v píscích a opracovaných štěrcích, působením prostupujících roztoků. Tvar mají kulovitý, ledvinovitý, hroznovitý, struktura je zrnitá. Působením vody, za účasti půdního oxidu uhličitého, vzniká hydrogen uhličitanu železnatého a pod vlivem atmosférického kyslíku se mění na hydroxid železitý. Ten vyplňuje póry a slepuje zrna, příkládá se koncentricky kolem zrn písku. Za mokra se obohacuje o nový hydroxid železa a za sucha vyvločkovává a zesiluje obal. Tento novotvar nazýváme rezkou; mladé rezký jsou měkké, staré tvrdnou. V železitých konkrecích se vyskytuje též vždy mangan. Podle množství mluvíme o konkrecích železitomanganatých nebo manganatoželeznatých. Zakulacené nebo protáhlé železité konkrece velikosti vlašského ořechu až lidské hlavy, se nacházejí ve stěnách bývalého dolu na kaolin společně s limonitickými slepenci, hlízkami a deskami s vysokým obsahem železa (obsah oxidu železnatého dosahuje až 80%, proto v minulém tisíciletí sloužily železivce jako důležitá surovina na výrobu železa) (Záleský, 2006).

2.4.4. Historie dolu

O počátcích těžby v dole, jakožto o přesném stáří štol, neexistují žádné dochované informace. Nejstarší písemná zmínka pochází až z roku 1873. Je však jisto, že štoly byly raženy již před rokem 1870, protože v mapách z roku 1872 je již značena plavírna kaolínu značkou Hardtmuth-Schlemme (Záleský, 2006).

V jedné štole byl nalezen také vyznačený letopočet 1893. Je také známo, že od nepaměti zde existovaly šachticky s několika rozrážkami, odkud místní lidé brali materiál na domácí keramiku. V polovině 19. století Josef Hardtmuth, světoznámým výrobce tužek, vyráběl ve Vídni napodobeniny bílé anglické keramiky Wedgwood i ala China a chystal se přestěhovat svoji firmu do Českých Budějovic, kde chtěl surovinu těžít v blízkém Hosíně. Volba tohoto místa byla velice výhodná, neboť zde byla snadná dostupnost materiálu, vhodná poloha na trase tehdejší koněspřežky (1. železnice na evropském kontinentě) a v neposlední řadě i levná pracovní síla. Díky těmto faktorům firma poměrně prospívala.

Využívala kaolín výhradně na jemnou a hrubší keramiku, jako byly malířské misky, tyglíky a dlaždice.

V dalších letech (1904 – 1906) používala plavený kaolín firma Jarolím k výrobě umělého mramoru, zvláště pro desky na kavárenské stolky. V období 1. světové války bylo ložisko opuštěno a teprve roku 1918 využil haldy písků, vzniklých jako odpad při plavení kaolínu a skladovaných bez užitku, pan Mika z Nemanic k výrobě cementového zboží, hlavně tašek. Po zpracování vhodných surovin byla těžba zastavena a ložisko bylo definitivně opuštěno (Záleský, 2006).

2.4.5. Struktura a popis dolu

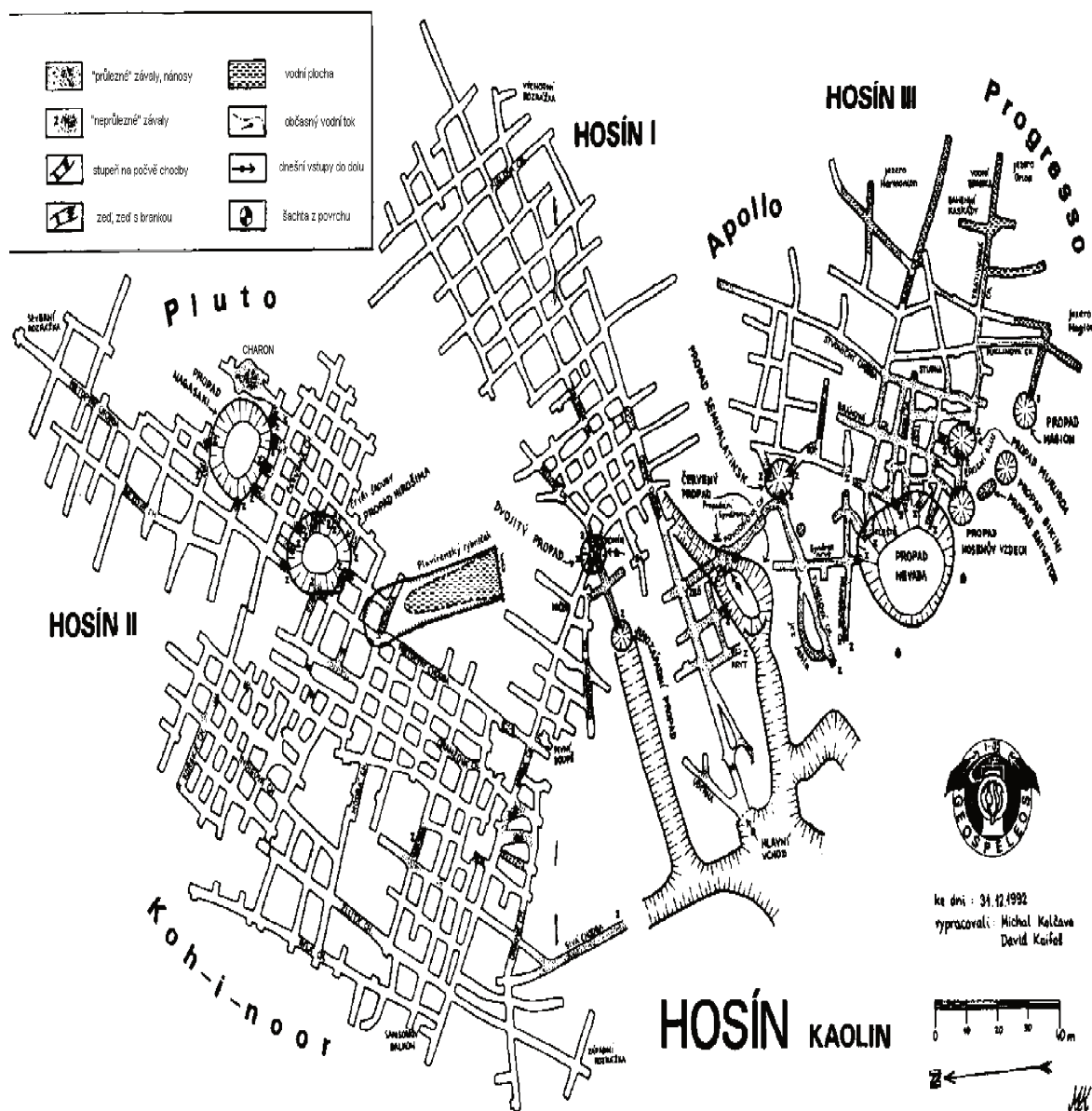
Důl Orty, je téměř výlučně horizontální a je rozdělený jako obrovské vějíře na tři části: střední tzv. Hosín I, severozápadní Hosín II a jižní Hosín III. Všechny části se sice téměř dotýkají, ale až na výjimky nejsou propojeny. Mocnost nadloží ložiska, která je v jižní části okolo 3 metrů, směrem na sever postupně stoupá, až na nejsevernějším výběžku ložiska dosahuje 15 metrů. Vznikla tak soustava téměř šesti kilometrů pravoúhlých chodeb. Každý ze tří "vějířů" měl nejméně jeden vlastní vchod a jednu chodbu do sousední části, kterou bylo možné uzavřít dvířky, a která mohla sloužit jako nouzový východ. Vchody většinou zanikly při sesuvech nadloží (Cílek, 1990).

Surovina se dobývala ručně, za použití špičáku a na dřevěných kolečkách se vyvážel ven z dolu. Na povrchu se nechával postupně rozpadnout a poté se promývala v dlouhých dřevěných žlabech, ze kterých se usazený kaolín ručně vybíral a odvážel povozy do Českých Budějovic. Těžilo se metodou tzv. chodbicování, kdy se razily řady souběžných, navzájem pravoúhle se křížících a šachovnicovitě uspořádaných chodeb velkého profilu, mezi kterými byly ponechány široké pilíře zabraňující prolomení nadloží (Cílek, 1990).

Plavení bylo prováděno velmi primitivně. Po plavicím zařízení zbylo do dnešní doby několik jímek, dnes zatopených, zbytky žlabu a malý rybníček, který sloužil jako zásobárna vody (Záleský, 2006).

| část dolu | délka chodeb (m) |
|---------------------|------------------|
| Hosín I | 1390 |
| Hosín II | 3155 |
| Hosín III | 1214 |
| Hosín celkem | 5759 |

Obr.1: Schéma podzemí Ort (převzato Záleský, 2007)



3. Metodika

V této práci jsem využila textové a mapové podklady dokumentace EIA (Bajer a kol., 2001) k sestavení charakteristik jednotlivých variantních řešení IV. Železničního koridoru v oblasti Hrdějovice. Na základě vlastního terénního šetření jsem vyhodnotila jejich vhodnost z hlediska přírody, krajiny a obyvatelstva.

Zejména jsem se věnovala sledování vlivu na obyvatelstvo obce Hrdějovice. Sestavila jsem dotazník, kterým jsem osobně oslovila 100 respondentů. Z tohoto počtu respondentů mi odpovědělo 84 osob. Metodika sestavení dotazníku byla použita dle Lickové (2007).

3.1. Sestavení dotazníku

Cílem dotazníkového šetření bylo především získat pravdivý obraz názorové hladiny obyvatel nejvíce dotčené obce (Hrdějovice). Celý dotazník je řešen jako anonymní. Design dotazníku je uveden v příloze 2.

a) představení

Tento bod obsahuje jméno tazatele a důvod výzkumu. Především je zdůrazněna anonymita a nekomerčnost výzkumu.

b) socio-ekonomické informace

Z důvodů citlivosti údajů jsou tyto otázky anonymní. Jedná se o informace o věku, povolání a vzdělání dotazovaného člověka.

c) formulace scénáře

Zde je uvedeno o jakou stavbu se jedná, jeho změny a dopady změny na dotazovaného člověka.

Dotazník byl koncipován tak, aby umožnil zjistit od dotazovaných hodnocení charakteristiky životního prostředí obce a jejího okolí, to znamená vyjádřit se k plánované stavbě IV. Železničního koridoru České Budějovice – Ševětín. Tyto dokumenty byly doručovány v obálkách.

3.2. Dotazníkové šetření

Dotazníkové šetření probíhalo v obci Hrdějovice formou textové dokumentace anonymně. Textová dokumentace byla vyhotovena ve 100ks dotazníků a rozdána do poštovních schránek v době 10. – 12. ledna 2008. Cílem bylo oslovit co největší počet obyvatel, kteří by byli ochotni vyplnit dotazník. Celkem se mi podařilo získat 84 řádně vyplněných dotazníků. Cílovou skupinou dotazovaných byli obyvatelé obce Hrdějovice, proto se moje otázky týkaly především informovaností obyvatel o stavbě, zda se stavbou souhlasí či nikoli, zda by takovou stavbu povolili, kdyby měli danou pravomoc a možnost výběru z několika variant podle jejich uvážení.

Data, týkající se variantního řešení IV. Železničního koridoru České Budějovice – Ševětín, jsem procentuálně a graficky zpracovala v programu MS Excel.

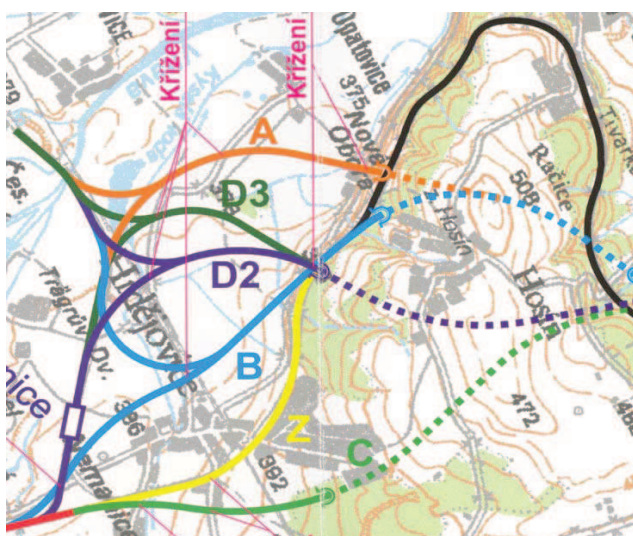
4. Výsledky



Sledované území leží v jihočeském kraji, severně od krajského města České Budějovice v oblasti nivy Vltavy. Tato oblast je geograficky nazývána Českobudějovickou pánví, která je mírně zvlňená a průměrná nadmořská výška činí 400-600 m.



Ve sledovaném území je navrhována modernizace a optimalizace IV. Železničního koridoru o délce cca 20 km. Optimalizace trati se provádí z důvodu zvýšení rychlosti a to tím, že dojde k možnému narovnání trati. Mapový podklad je převzat z podkladů Správy železničních cest pro posouzení EIA (Bajer a kol., 2001).



Kritickým místem řešení je obec Hrdějovice a její nejbližší okolí. Řešení IV. Železničního koridoru je v 6ti možných variantách. Variantami jsou trasy A, B, C2, D (D2 a D3) a varianta Z. Varianty A, B a D jsou navrhovány tak, že v oblasti Hosina jsou vedeny do tunelu. Varianta Z je stávající trasou. Varianty A, B, D3 a Z již byly v předchozích fázích řešení zamítnuty. Mapový podklad je převzat z podkladů Správy železničních cest pro posouzení EIA (Bajer a kol., 2001).



Kritickým a nedořešeným místem je vedení varianty D2 (červeně označená). Jedná se o problém křížení s nově navrhovanou severní silniční tangentou, která je zde znázorněna modře. Jedná se o silniční tangentu, která by měla podle návrhů vést mezi Nemanicemi a Hrdějovicemi směrem na Plzeň. Mapový podklad je převzat z podkladů Správy železničních cest pro posouzení EIA (Bajer a kol., 2001).



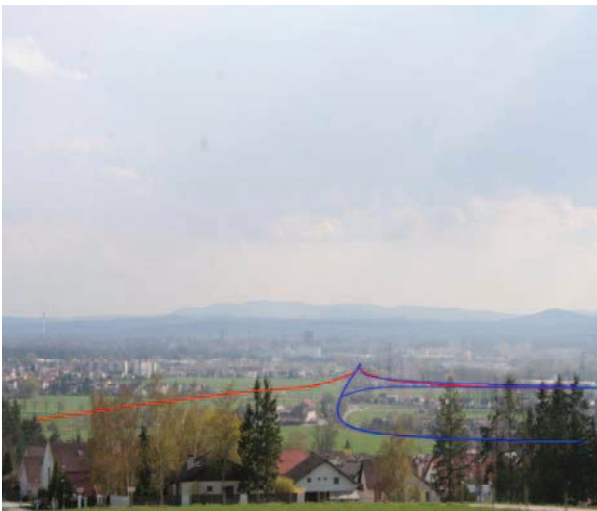
Varianta C2 je řešena mostním objektem, který je veden od Nemanic směrem na Hrdějovice okolo fotbalového hřiště. Dále vstupuje do tunelu, který vyústí u obce Chotýčany. Vizualizace přepostění zpracoval Vorel (2005). Vizualizace je řečena v podkladu do zimní krajiny.



Mostní objekt varianty C2 s pohledem na krajské město České Budějovice. Zde je řešeno vedení elektrických sítí s vedením železničních sítí. Celková vizualizace zahrnuje pouze mostní objekt. Za významný nedostatek pokládám to, že nezahrnuje napojení na komplex Hosína a neřeší extrémě vysoký násep (v první variantě vizualizace).



Varianta D2 je vedena po estakádě, jižně od obce Hrdějovice. Vstup do tunelu je v místech kde se momentálně nachází železniční stanice Hosín na stávající trase České Budějovice – Tábor. Ve druhé variantě vizualizace je patrně značné narušení krajinného rázu široké nivy Vltavy s dominantami Hosína a Hluboké nad Vltavou.



Pohled z Hosínského kopce na obec Hrdějovice a krajské město české Budějovice, kde dochází k modernizaci a optimalizaci IV. Železničního koridoru. Modře je znázorněna stávající trasa (varianta Z) a červeně nově navrhovaná trasa C2. Pravděpodobně nejvhodnější řešení.



Stávající železniční křížení u Nemanic ze směru Tábor – České Budějovice a Plzeň. V této části by mělo dojít ke zdvojení a rozšíření železniční trati a vybudování nového křížení u varianty C2. U varianty D2 by v těchto místech došlo ke zrušení stávající železniční trati.



Přejezd mezi Hrdějovicemi a Nemanicemi. Nově opraven v roce 2007. Pohled od obce Hrdějovice. Po pravé straně přechod přes koleje pro chodce – trasa dětí z Nemanic do základní školy v Hrdějovicích. Přestože je obec historicky vzniklá, na křižovatce dopravních cest je v současné době vhodné vedení železnice mimo obec.



Pohled od obchodního domu Makro směrem na Hrdějovice. Vpravo se rozkládá lesní porost. Na okraji lesa by měl být portál tunelu trasy C2. Tato trasa je vedena mimo obec a železniční koridor vstupuje do předpokládaného portálu tunelu hlubokým zářezem.



Pohled z přejezdu u čističky odpadních vod ve směru České Budějovice – Plzeň. V tomto úseku je nyní trať jednokolejná. V budoucnosti se uvažuje o dvoukolejné trati. Toto řešení je součástí připravovaná modernizace a rekonstrukce železničního koridoru České Budějovice – Plzeň.



Cesta k železniční zastávce Hosín. V těchto místech by měl být hlouben tunel pro variantu D2 železničního koridoru. Toto místo se nachází přímo pod obcí Hosín. Z krajinářského a přírodovědního pohledu je portál tunelu v části svahu s různověkým lesem polopřirozeného charakteru nevhodný.



Silniční spojnice ve směru Hrdějovice – Hluboká. V těchto místech by podle návrhu mělo dojít k vústění estakády železniční varianty D2 do plánovaného tunelu pod obcí Hosín. Masív Hosína ve své jižní expozici patří k významným vegetačním prvkům okraje Českobudějovické pánve. Z pohledu krajinného rázu má mimořádně velkou hodnotu.



Variantní řešení D2 IV. Železničního koridoru. V místech vústění estakády do tunelu pod Hosínem se nachází památný strom, který by měl být pokácen pro uvolnění vybudování varianty D2. I když památní stromy jsou stromy značně staré, jejichž existence je časově omezená. Památné stromy jsou významnými prvky v krajině, které je nutné respektovat.



Hlavní vchod do podzemí Ort. Zde se nachází tabule, která upozorňuje na nebezpečí, které hrozí návštěvníkům podzemních chodeb. Dále je zde uvedeno, že tyto podzemní chodby byly uznány přírodní památkou. Jednou z námitek proti vedení železničního koridoru v blízkosti Ort byla obava z jejich narušení a zejména ovlivnění zimoviště netopýrů.



Křížení chodeb v podzemí Ort. Je místem, kde se udržuje stálá hladina vody tzv. jezírko. Voda se zde udržuje díky nepropustnému podloží. Na stěnách je patrné usazování a v důsledku k tvorbě této horniny. Výsledky podrobného geologického průzkumu Ort prokázaly, že komplex podzemních chodeb nebude vedením tunelu v masívu kopce ovlivněn (Záleský, 2007).



Ručně hloubená chodba v podzemí Ort. Chodby byly hloubeny od shora dolů při těžbě kaolinitu. Chodby i v některých částech dosahují výšky 3,5m. Kaolinit se využíval v minulosti a stále se využívá na výrobu keramiky. Chodby jsou v určitých částech roku zaplavovány. Jedním z možných kompenzačních opatření při realizaci železničního koridoru je i úprava vodního režimu důlního díla tak, aby nedocházelo k poškození vodou.

4.1. Vyhodnocení dotazníkového šetření

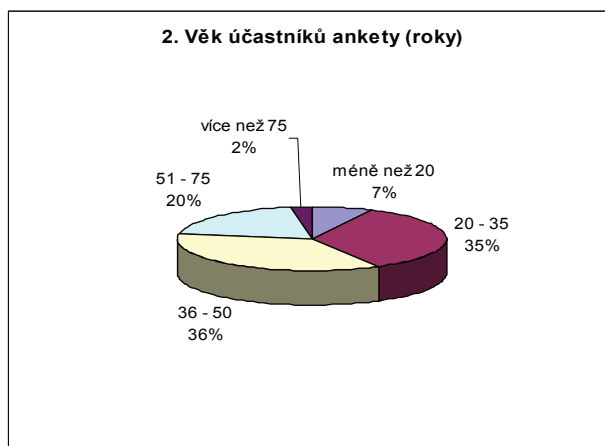
Dotazníkové šetření jsem provedla v období od 10.1.2008 do 20.1. 2008 v obci Hrdějovice. Ze 100ks dotazníků mi respondenty bylo vráceno 84ks dotazníků. Vyhodnocené výsledky je možno použít při rozhodování mezi variantami při konečném rozhodování o umístění IV. Železničního koridoru České Budějovice – Ševětín.



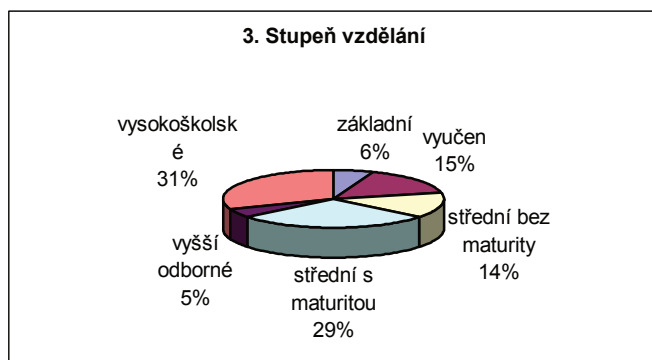
(graf č.1).

U první otázky jsem se dotazovala na pohlaví obyvatel, kteří vyplňovali dotazník. Z 84 obyvatel dotazník vyplnilo 40 mužů, což je 48% a 44 žen, což je podle grafu 52%. Tento údaj není srovnatelný s obecním vyhodnocováním, jelikož pracuji jenom s cca 30% z celkového počtu obyvatel této obce

Druhá otázka se týkala věkových kategorií obce. Zde okruh potencionálních účastníků ankety, kteří trvale žijí v obci Hrdějovice je 93% starších 20let a 7% mladších 20ti let. Věkový průměr tohoto vyhodnocení obyvatel je okolo 36ti let. Tento údaj také není srovnatelný s obecním vyhodnocováním.



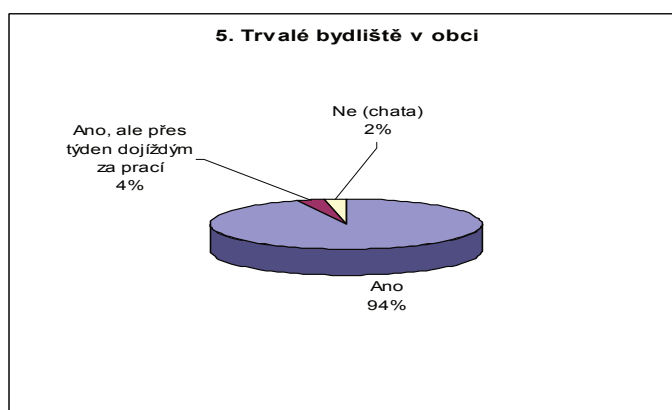
První kategorie je tvořena účastníky do 20ti let, kde dotazník vyplnilo 6 osob (7%). Dále byla kategorie 20 – 35let, kde dotazník vyplnilo 29 účastníků (35%), dále pak kategorie 36 – 50 let, kde dotazník vyplnilo 30osob (36%). Kategorie 51 – 75 let byla vyplněna 17ti účastníky (20%) a poslední kategorie více než 75 let byla vyplněna dvěma účastníky (2%) (graf č.2).



odborného dosáhlo 4 osoby (5%) a dosaženého vysokoškolského vzdělání má 26 osob (31%)(graf č. 3).

U čtvrté otázky jsem zjišťovala orientačně jakou prací se obyvatelé obce živí. Většina z nich je osobou výdělečně samostatně činnou (podnikatelé) a to tvoří 48%. Dále zaměstnanci (32%) a studenti (14%), dále obyvatelé, kteří přiznali, že jsou v důchodu (4%) a 2% obyvatel udali v dotazníkovém šetření tzv. mateřskou dovolenou. Typy zaměstnání u zaměstnaných byly učitel v mateřské škole, učitel na ZŠ, zástupce ředitele ZŠ, dělník, prodavač, technik, státní zaměstnanec, kuchař, ekonom, účetní, zdravotní sestra a zaměstnanec magistrátu města.

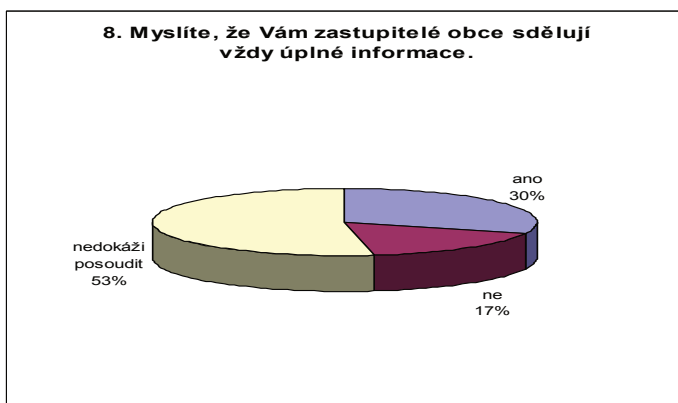
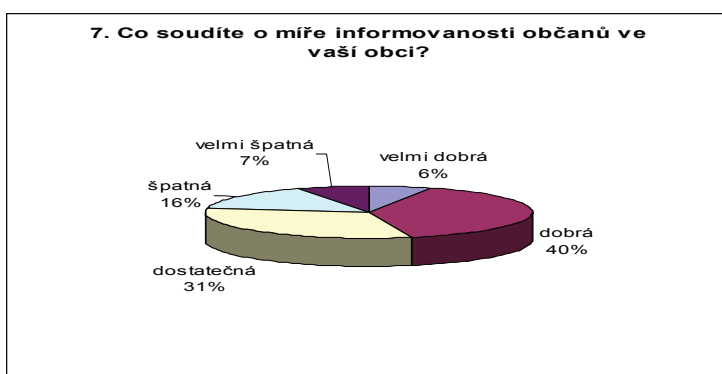
U páté otázky jsem se dotazovala na trvalé bydliště v obci Hrdějovice. Z trvale žijících obyvatel obce, 3 občané (4%) zde mají trvalé bydliště, ale dojíždějí za prací, 2 občané (2%) tu nemají trvalé bydliště a 79 občanů zde trvale žije (94%).





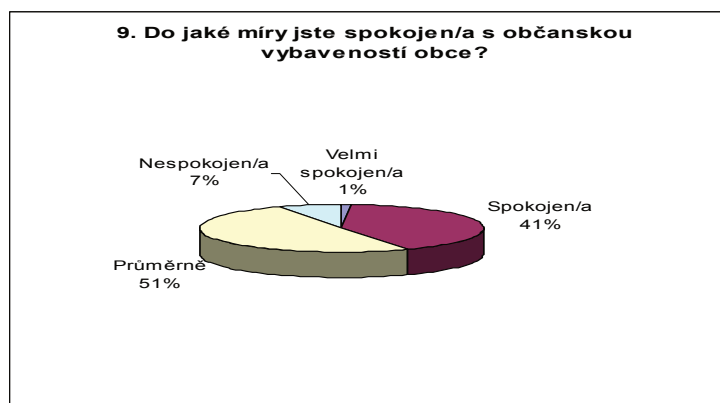
doplněno obecní Hrdějovické listy (zpravodaj), novinami (komerčními listy) a nebo Hrdějovickými internetovými stránkami (graf č.6).

U sedmé a osmé otázky pak občané posuzují míru informovanosti a ochotu obce se sdělením dostačujících (úplných) informací občanům (grafy č.7 a č.8).



U otázky číslo 8. se informují na dostupnost informací sdělením obce nebo zastupitelů obce. 53% účastníků odpovědělo „nedokáží posoudit“, dále 30% z celkového počtu odpovědělo, že dosud sdělené informace jsou dostačující a úplné a 17% je se sdílností obce nespokojeno.

Obyvatelé obce odpovídající na otázku č.9 ohledně občanské vybavenosti obce (tím je myšleno služba, kultura, dopravní obslužnost, sportovní vyžití aj.). Nejvyžívanější službou a nejžádanější je spojení s městem. V obci je vedená linka městské



hromadné dopravy (MHD), a to autobusy 6 a 104. Dále služby obce jako například zimní údržba silnic v obci a zajištění prořezávky suchých větví. Kulturním dění v obci jsou například plesová sezóna, čarodějnice, hasičské soutěže, různé akce pro děti a sportovním využití je třeba možnost využití fotbalového hřiště a volejbalového kurtu, a v prostorách obecního úřadu v malém sále je pro veřejnost k dispozici jóga. 51% účastníků byla průměrně spokojena s touto vybaveností obce (graf č.9.).



Obyvatelé obce u dalších dvou otázek hodnotili „Spokojenost se životním prostředím obce“ (graf č. 10) a „Spokojenost se sociálním společenstvím obce“ (graf č. 11). Jak je patrné z následujících grafů je převážná většina obyvatel průměrně spokojena až spokojena.

Spokojenost s okolím, ve kterém člověk žije, se odráží v celkové spokojenosti se životem jako celkem.

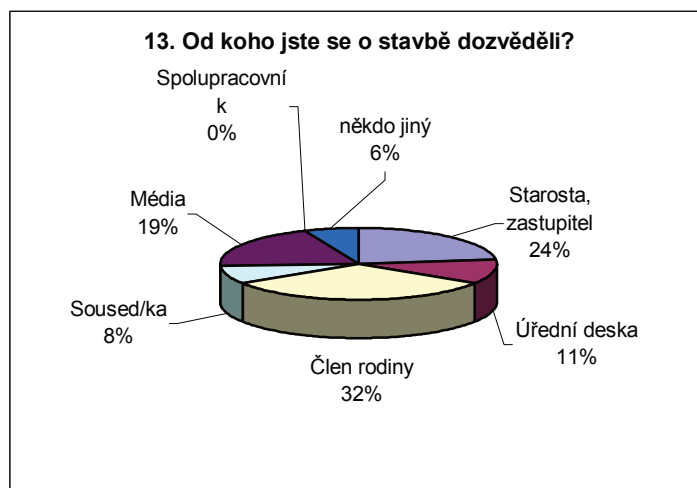




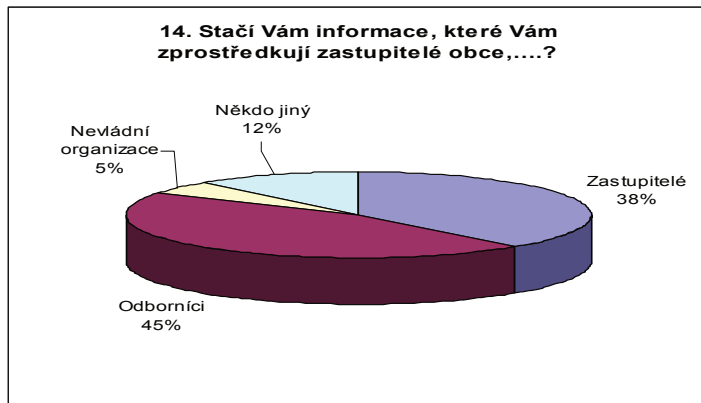
Na otázku č.12 „Víte o tom, že je v blízkosti vaší obce plánována výstavba rychlostního železničního koridoru?“ (graf č.12). Tato otázka je tzv. otázkou informativní. Zjišťuje zda občané vědí o plánované výstavbě rychlostního železničního

koridoru v blízkosti obce. Z celkových 84 obyvatel, kteří vyplnili dotazník, jen jeden člověk nevěděl o této stavbě. Zbýlých 83 občanů (99%) o plánované stavbě vědí.

Na otázku č.13 od koho byli občané informováni o budoucí plánované stavbě. Byly podané odpovědi jako např.: spolupracovník, soused, člen rodiny, starosta či zastupitel (a to veřejným projednáním), nebo byli informováni formou médií, úřední deskou a nebo byli informováni

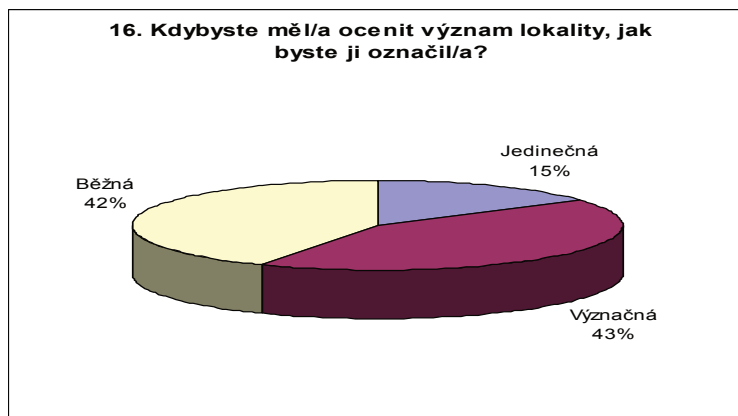
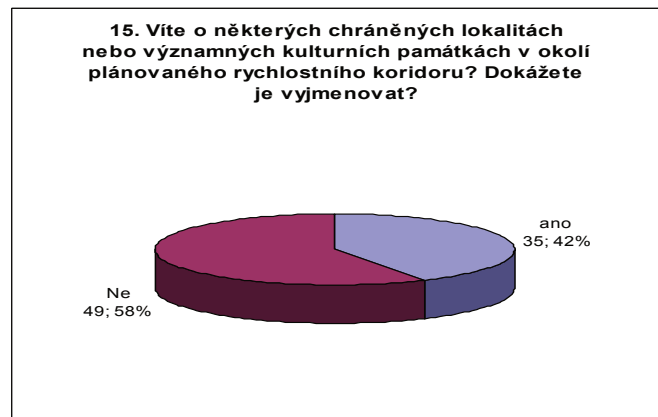


cizí osobou. Většina obyvatel byla informována členy rodiny (34 osob; 32%), na dalším místě jsou zástupci obecního úřadu (25 osob; 24%). Z toho vyplývá, že snaha obce informovat veřejnost o situaci v obci je velmi dobrá a prospěšná. Snaha zapojit veřejnost do řešení problémů obce je díky veřejnému projednávání velice úspěšná.



získali 45% (35 obyvatel), zástupci dostali 38% (tomu odpovídá 30 hlasů).

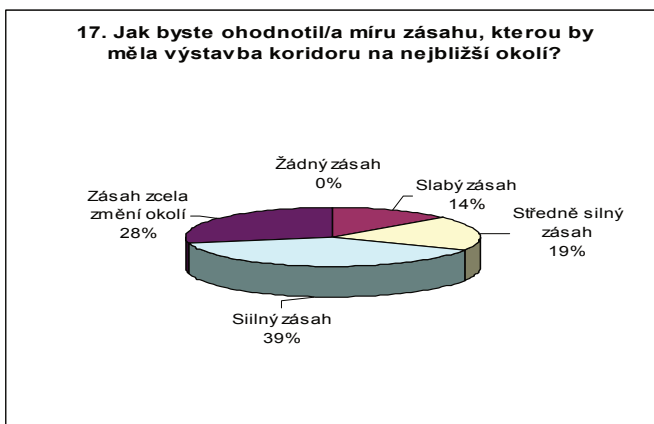
Otázka číslo 15, která zní: „Víte o některých chráněných lokalitách nebo významných kulturních památkách v okolí plánovaného rychlostního koridoru? Dokážete je vyjmenovat?“ Zde mě udivilo jak málo občanů zná okolí obce, ve které žijí. Chráněná lokalita v okolí obce Hrdějovice je přírodní památka Orty a mezi kulturní památky jsou Opatovice, které patří pod obec Hrdějovice.



své okolí a okolí obce.

U otázky číslo 14, která zní zda občanům „Stačí informace, které poskytují zastupitelé obce, nebo by uvítali setkání s odborníky nebo zástupci nevládních organizací, případně s někým dalším?“ Zde se občané dávají přednost odborníkům, kteří zde

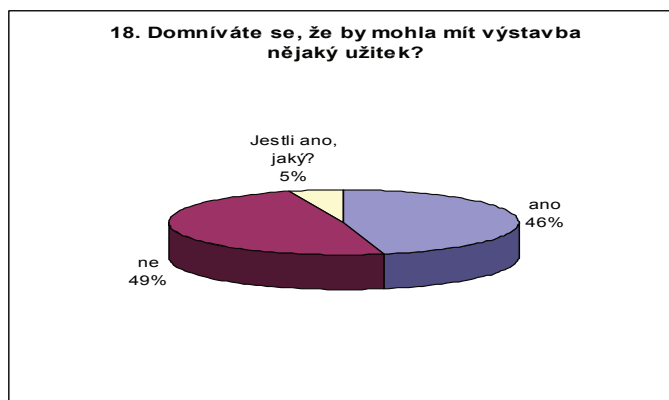
Otázka číslo 16., která zní: „Kdybyste měl/a ocenit význam lokality a jak byste ji označil/a?“ Označení „jedinečná“ získalo 15% (14 hlasů), „běžná“ získalo 42% (34 hlasů) a označení „význačná“ získalo 43% (36 hlasů). Zde je vidět jak si obyvatelé obce oceňují



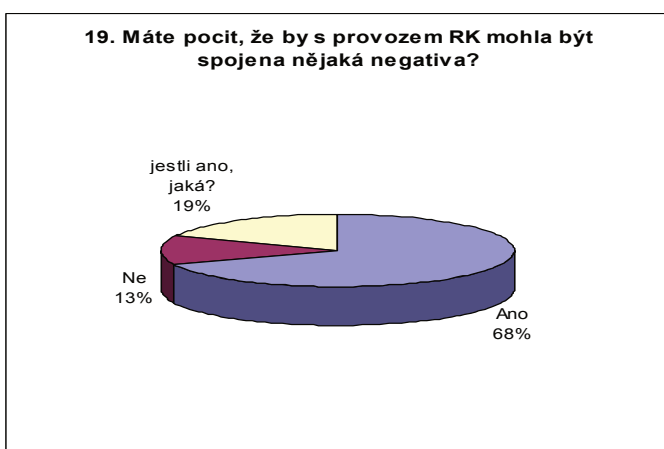
U otázky číslo 17. o ohodnocení míry zásahu, kterou by měla výstavba koridoru okolí obce a samotnou obec dotazovaní odpověděli takto. 28% (23 dotazovaných) odpovědělo, že stavba bude mít takový zásah, který zcela změni okolí. 39%(32 dotazovaných)

si myslí, že stavba bude mít silný zásah na okolí a 33% (26 dotazovaných) si myslí, že stavba bude mít na okolí slabý až středně silný vliv.

Osmnáctá otázka je zaměřena na užitek, který by stavba mohla mít na své okolí. Podle dotazovaných, které jsem oslovila si 41 (51%) z nich myslí, že stavba bude mít užitek. Dalších 39 dotazovaných (49%) si myslí, že stavba mít užitek pro své okolí nebude a 4 z dotazovaných

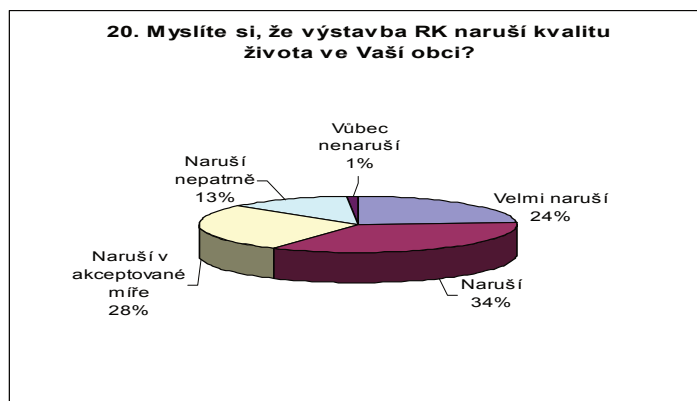


dodali možnosti užitku dané stavby. Užitky podle obyvatel jsou spojení se světem, kratší doba trvání jízdy a levnější jízdné.

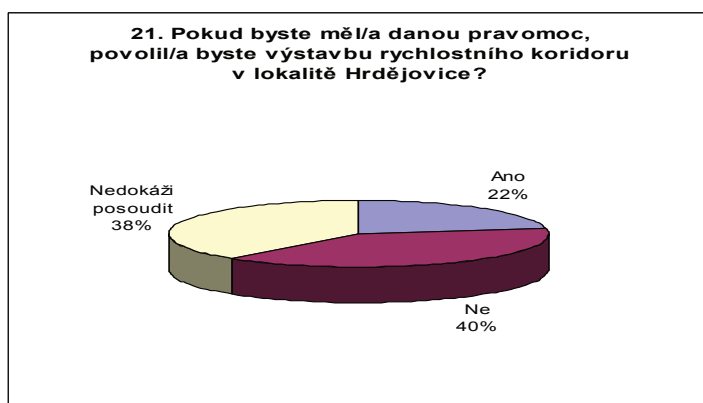


U otázky s číslem devatenáct více jak polovina respondentů souhlasí s negativama spojenýma s výstavbou železničního koridoru. Tyto negativa jsou dále uvedena pod otázkou s číslem 22.

Na tuto otázku dotazovaní odpovídali takto 58% (47 z dotazovaných) si myslí, že naruší až velmi naruší. 28% (22 z dotazovaných) si myslí, že výstavba železničního koridoru naruší kvalitu života obce, ale v akceptované míře. 13% (10



dotazovaných) si myslí, že výstavba naruší nepatrně a 1% z dotazovaných odpovídá na danou otázku, že výstavba vůbec nenaruší kvalitu života v obci.



U 21. otázky jsem se dotazovala na to, pokud by dotazovatel měl takovou pravomoc, zda by tuto výstavbu povolil. 40% dotazovaných (32občanů) by stavbu nepovolilo, 22% (18občanů) dotazovaných by stavbu povolilo a 38% (31občanů) odpovědělo

nerozhodně z důvodu neznalosti technického a odborného posouzení. Ve výsledku se odráží míra zájmu obyvatel, kteří nechtějí podporovat rozvoj obce.

U následující otázky s číslem 22.: „Co vás k tomuto rozhodnutí vede?“ se mezi odpověďmi spíše nežádoucího charakteru pro výstavbu železničního koridoru se nejčastěji objevoval důvod: 1) narušení přírody, 2) zábor pozemků pro výstavbu rodinných domků, 3) snížení biodiverzity v dané lokalitě, 4) změna krajinného rázu, 5) hluk 6) omezení dopravy a 7) rozdělení obce na dvě částí.

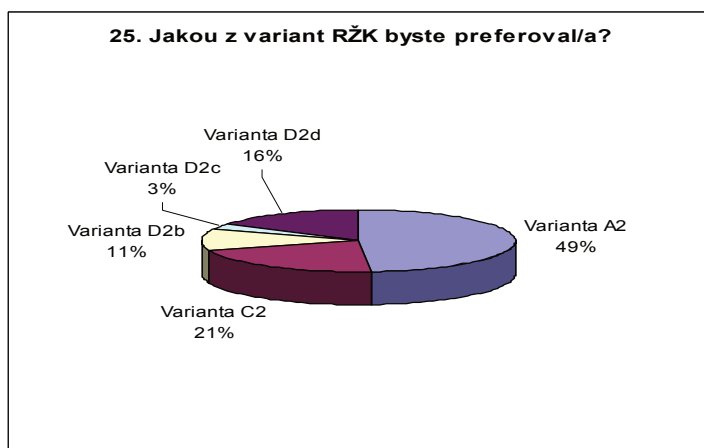
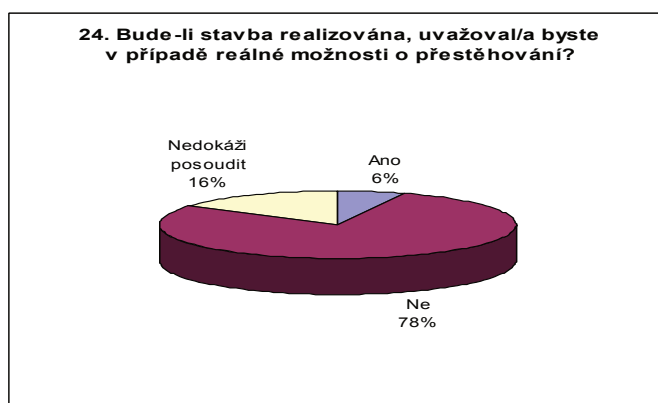
Z odpovědí podporující výstavbu železničního koridoru se nejčastěji objevovali tyto důvody: 1) finanční přínos do rozpočtu obce, 2) snížení doby cestování, 3) spojení severní Evropy s jižní Evropou, 4) snížení emisních zplodin a 5) podpora ekologičtější stavby než je silniční doprava.



Otázka do jaké míry se zastupitelé zajímají o názor dotazovaných mi podle grafu vyšlo: 8 % (6 dotazovaných) si myslí o plném zájmu, 58% (47 dotazovaných) o dostatečném až průměrném zájmu a 28% (22 dotazovaných) podle svého názoru si myslí, že zastupitelé obce neprojevují žádný zájem o názor

obyvatel.

U otázky pokud bude stavba realizována, jsou občané ochotni se stěhovat či ne, více jak polovina neuvažuje o přestěhování z obce.



U této otázky jsou navrženy varianty železničního koridoru, kde je v příloze přiložena mapka navržených tras. Varianta A2 získala 49% hlasů, varianta C2 získala 21% hlasů, varianta D2d získala 16% hlasů, varianta D2b získala 11% hlasů a varianta D2c jen pouhé 3% hlasů. Zde je patrné, že variantní

řešení nejdále od obce má vyšší oblibu.

U poslední otázky dotazující psali svůj názor na variantní řešení u předešlé otázky. Proč právě tuto variantu.

Důvody u varianty A2 byly takové: 1) nejdále od obce, 2) nenaruší život obce, 3) nejméně zasahuje do okolí obce a 4) nenarušuje spodní vody.

Varianta C2 : 1) povede podél obce, 2) v tunelu se hluk ztratí, 3) neomezuje dopravu, 4) nezabírá zemědělsky využívané pozemky a 5) neznehodnotí ráz krajiny.

Varianta D2b: 1) neomezuje dopravu a 2) daleko od obce.

Varianta D2d: stejná názorová hladina jako u varianty D2b.

Varianta D2c: stejná názorová hladina jako u varianty D2b.

5. Diskuze

Variantní řešení IV železničního koridoru od doby zadání (2001) bylo vytvořeno v 5ti hlavních řešeních. Některé již byly zamítnuty a další jsou stále v projednávání.

Tato trať je součástí IV. tranzitního železničního koridoru Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha – Děčín. IV. tranzitní koridor je součástí jedné z hlavních evropských magistrál, svůj význam má v mezinárodním spojení Jadran – Balt a svou důležitou roli sehrává i ve vnitrostátní přepravě. Modernizace trati je součástí plánu Evropské unie na modernizace evropské sítě jako přeshraniční propojení Praha-Linz. Po skončení modernizace bude trať v celém úseku zdvojkolejněna a v určitých úsecích bude zvýšena maximální rychlost na 160 km/h. V úseku Benešov u Prahy – České Budějovice bude trať vedena po nových přeložkách, které zkrátí její délku o 7 kilometrů.

5.1. Cíle stavby IV. železničního koridoru jsou:

- zkrácení doby přepravy mezi jižními Čechami a Prahou, v širších souvislostech mezi Rakouskem a Čechami
- zajištění dostatečné kapacity železnice
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu
- snížení dopadů provozu na lidi žijící v okolí dráhy a na životní prostředí
- zajištění provozní propojenosti v rámci evropského železničního systému

5.2. Navržené varianty IV. železničního koridoru

Varianty v katastru obce Hrdějovice jsou v řešení navrženy podle dostupných materiálů předkládaných v procesu EIA, které jsem hodnotila ve třech kategoriích.

A, v současné době nepřijatelné

Varianta Z kopíruje s malou odchylkou stávající trať přes obec

Varianta B odbočuje za železniční stanicí Nemanice je vedena zhruba 300 m za koncem parcel ve Školní ulici je vedena po estakádě na stávající trať pod Hosínem ,kde je zavedena do tunelu

B, přijatelné s velkou výhradou

Varianta A prochází terminálem ROLA před Opatovicemi se stáčí v oblouku a Novou oborou přechází do tunelu za Hosínem

C, přijatelné s výhradou

Varianta C odbočuje ze stanice Nemanice východním směrem prochází mezi posledními domy Nemanic a Hrdějovic v Jubilejní ulici podchází vedení vysokého napětí prochází mezi Makrem a prvními domy Hrdějovic stáčí se do lesa pod Těšínem. V úseku mezi lesem a Makrem jde po zhruba čtyři metry vysokém náspu a na lukách pod vysokým napětím po estakádě

Varianta D2 odbočuje z terminálu ROLA a před bažantnicí se stáčí na estakádě vysoké cca 15m do tunelu před Hosínem tak, že portál tunelu je zhruba ve výšce silnice Hrdějovice Hosín Tato varianta je řešena ještě jako D3, která byla již vyřazena.

Podle Bajera (2001) jsou základní výhrady k jednotlivým variantám následné:

- **vlivy na charakter odvodnění** (u varianty A, B a C, D lze očekávat problémy z hlediska zpevněných ploch u obou tunelů)
- **vlivy na vodní toky a plochy** (u variant A, B a D)
- **vlivy na kvalitu podzemních vod** (A, B, D(mimo D2) a Z)
- **vlivy na obyvatelstvo** (u variant A, B, C, D a Z)
- **vlivy na chráněné části přírody** (u variant A, C a D)
- **vlivy na faunu** (u variant A, B, C, D a Z)
- **vlivy na floru a fytocezozy** (u variant A, B, D a Z)
- **vlivy na lesy** (u variant A, B, C, D a Z)
- **vlivy na mimolesní porosty** (u variant A, B a D)
- **vlivy na estetické parametry území a krajinný ráz** (u variant A, B a D)

Dle mého výzkumu jsou navržené varianty (Bajer a kol., 2001) posouzeny dostatečně s veškerými informacemi.

5.3.Tabulka hlavních vlivů a variantní řešení

| varianty | Vliv na přírodní památky | Vliv na člověka | Vliv na vodu | Vliv na faunu |
|----------|------------------------------|-----------------------------------|---|-----------------------------|
| A | Zasahuje do CHOPAV Třeboňsko | Má vliv z estetického hlediska | Vliv na podzemní i povrchovou vodu | Prochází pastvinou |
| B | Poražení památečných stromů | Estetické hledisko, hluk | Vliv na podzemní i povrchovou vodu | Prochází pastvinou |
| C | Orty | Hluk | Může dojít k částečnému odvodnění | Tunel ústí těsně před lesem |
| D | Poražení památečných stromů | Estetické hledisko a hluk | Může dojít k odvodnění studní na Hosíně, znečištění povrch. vod při vypouštění odpadních vod z tunelů | Prochází pastvinou |
| Z | Nemá vliv | Hluk, rozdělení obce na dvě části | Nemá vliv | Nemá vliv |

5.4. Proč preferuji dopravu po kolejích?

Železniční doprava je vzhledem k životnímu prostředí šetrnější než silniční doprava. Produkuje mnohem méně emisí než doprava automobilová. Vybudování tratě je z hlediska prostoru méně náročné než vybudování nové dálnice. Je prokázáno, že hluk ze železniční dopravy je člověkem vnímán méně rušivě než například hluk z dálnice.

V současné době je stav takový, že se rozhoduje mezi var. C a D2. Variantu C požaduje Ministerstvo dopravy a obec Hrdějovice. Variantu D2 požaduje občanské sdružení, Krajský úřad a magistrát České Budějovice. V případě neshody do roku 2010, kdy má výstavba koridoru začít o sporu bude rozhodovat vláda. Záměr jako takový bude vyžadovat trvalý zábor půdního fondu, a to jak zemědělské, tak i lesní půdy.

Podle mého uvážení a probrání veškeré dokumentace okolo výstavby IV. železničního koridoru jsem toho názoru, že nejšetrnější pro zájmovou lokalitu bude variantní řešení C2. Ta by měla vést mezi velkoobchodem Makro a obcí Hrdějovice. Dojde k záboru půdy a obecních lesních pozemků, ale z hlediska estetiky a působení na krajinný ráz nebude taková možnost negativní. Les je možno po výstavbě obnovit, jen se změní podmínky tím, že může dojít k částečnému odvodnění okolí výstavby. A podle mého uvážení ani k narušení podzemí Ort nedojde.

U varianty D2 dochází především k záboru intenzivně zemědělsky využívané půdy. Tato půda je využívána zemědělským družstvem, které si ji pronajímá od soukromých vlastníků a ti odvádějí obci daň z pozemků. Tato varianta negativně ovlivňuje estetiku krajiny tím, že zasahuje do krajinného rázu a také by zde negativně působila hlučnost, protože by trať vedla otevřenou krajinou. Dále zde není řešena plánovaná tangenta.

Varianta Z, nazývaná také jako červená nebo stávající již sice byla zamítnuta, ale proč? Myslím si, že každý z nás by nechtěl, aby koridor rozdělval obec na dvě části. A přímo za vaším barákem byla postavena vysoká zeď, která by sice snižovala hlučnost, ale kdo by chtěl koukat do zdi místo do krajiny?

6. Závěr

Vypracovala jsem literární rešerži týkající se kolizní situaci v dané lokalitě obce Hrdějovice. Využila jsem popis historie železnice a charakterizovala oblast s popisem obce Hrdějovice a dále jsem uvedla charakteristiku dolu Orty.

Vytvořila jsem anonymní dotazník, ve kterém jsem se zjišťovala u občanů Hrdějovic, zda jsou nebo byli dostatečně informovaní o výstavbě IV. Železničního koridoru České Budějovice - Ševětín, kdo jim podal informace a jakou formou. V dotazníku bylo možné podle uvážení občana obce vybrat jednu z pěti variant a odůvodnit proč tak učinili.

Díky anonymního dotazníku jsem získala podklady pro vyhodnocení názorové hladiny obyvatel obce Hrdějovic. Výsledky šetření jsem porovnávala s dokumentací EIA (Bajer a kol., 2001).

7. Literatura

1. **Míchal, I., (1999):** Hodnocení krajinného rázu a jeho uplatňování ve státní správě. Metodické doporučení, Praha.
2. **Míchal, I., (2003):** Krajinný ráz, Lesnické práce, s.r.o., Kostelec nad Černými lesy.
3. **Míchal, I., (1994):** Ekologická stabilita, VERONICA – ekologické středisko ČSOP, Brno.
4. **Kindl, Z. a kol., (2007):** Zpracovatelé Územně plánovací dokumentace, Českobudějovická sídelní regionální aglomerace: Návrh změny č. 2 územního plánu velkého územního celku, Praha.
6. **Sklenička, P., (2003):** Základy krajinného plánování, Centa spol. s.r.o., Brno.
7. **Bajer, T. a kol., (2001):** Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí dle zákona ČNR č. 244/92 Sb. IV. železniční koridor, část: České Budějovice (včetně) – Veselí nad Lužnicí, SOM, s.r.o., Praha.
8. **Dirner, V., (1997):** Skripta Ochrana životního prostředí, Montanex, a.s. Ostrava, Praha.
9. **Mackovič, V. a kol., (2007):** Zpracovatelé dokumentace SEA (součást ÚPD).
11. **Záleský, O., (2006):** Seminární práce z geologie: Současná podoba důlního díla Orty, PF JU České Budějovice.
12. **Godron, M., (1993):** Krajinná ekologie. Akademia, Praha.
13. **Primack, R., B. a kol. (2001):** Biologické principy ochrany přírody. Portál, s.r.o., Praha
14. **Tikman, P., (2007):** Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, podklady pro EIA, mapová dokumentace, SUDOP Praha a.s.
15. **Konvička, V., (2008):** www.hornictvi.info
16. **Kunt, (2008):** www.archiv.kvalitne.cz
17. **Vavroušek, J. (1993):** eia.arnika.org
18. **Braum, J. (2008):** janbraum.unas.cz
19. **Anonymus, (2008):** koridor.hrdejovice.cz
20. **Anonymus, (2008):** www.wikipedia.org
21. **Vlášková, (2008):** www.c-budejovice.cz

22. **Cílek, V.,(1994):** Svět v podzemí: sborník příspěvků z 1. národního speleologického kongresu ČSS, Jedlovice.

8. Přílohy

8.1. Příloha 1.

Dotazník

Milí občané, prosím nezahazujte hned vše do koše či kotle, věnujte mi chvilku svého drahého času a vyplňte přiložený dotazník. Dotazník je anonymní.

Jsem studentkou Zemědělské fakulty v Českých Budějovicích a při svém studiu se pokouším proniknout do hodnocení vlivu staveb na okolní prostředí a především do hodnocení vlivu staveb na obyvatele a jejich pohodu. Tedy jak lidé vnímají změny ve svém nejbližším okolí a jak na ně doléhají různé stavební záměry.

Vás se přímo dotýká plánovaná výstavba IV. Železničního koridoru České Budějovice – Ševětín, proto mě zajímá nejen Váš názor na samotnou výstavbu železničního koridoru, ale i Vaše pocity spojené s plánovanou výstavbou železničního koridoru.

Spolu s anonymním dotazníkem Vám byla doručena i obálka (odpovědní zásilka se zpáteční adresou). Odpovědné zásilky jsou předplacené, není tedy potřeba známky. Vložte prosím vyplněný dotazník do přiložené obálky a obálku „rychle“ odnese na poštu nebo ji vhodte do nejbližší poštovní schránky.

Předem Vám velmi děkuji, že jste mi věnovali chvilku Vašeho času.

Jana Lepičová
Katedra Agroekologie
Fakulta zemědělská
Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Dotazníková část

1, Jste muž/žena?

- A. muž
- B. žena

2, Kolik je Vám let?

- A. méně než 20
- B. 20 – 35
- C. 36 – 50
- D. 51 – 75
- E. více než 75

3, Jaký je stupeň Vašeho vzdělání?

- A. Základní
- B. Vyučen
- C. střední bez maturity
- D. střední s maturitou
- E. vyšší odborné
- F. vysokoškolské

4, Jaké je Vaše povolání? _____

5, Máte v Hrdějovicích trvalé bydliště?

- A. ano, žiji zde trvale
- B. ano, ale přes týden dojíždím za prací jinam
- C. ne (chatař, chalupář)

6, Jakým způsobem Vaše obec informuje své občany o stavebních aktivitách?

- A. prostřednictvím úřední desky
- B. rozhlasem
- C. veřejným projednáním
- D. kombinací více způsobů
- E. jiným způsobem (uved'te):

7, Co soudíte o míře informovanosti občanů ve Vaší obci?

- A. velmi dobrá
- B. dobrá
- C. dostatečná
- D. špatná
- E. velmi špatná

8, Myslíte si, že Vám zastupitelé obce sdělují vždy úplné informace?

- A. ano
- B. ne
- C. nedokáži posoudit

9, Do jaké míry jste spokojen/a s občanskou vybaveností vaší obce (služby, kultura, dopravní obslužnost, sportovní vyžití)?

- A. velmi spokojen/a
- B. spokojen/a
- C. průměrně
- D. nespokojen/a
- E. velmi nespokojen/a

10, Jste spokojen/a s životní prostředím obce, ve které žijete (veřejná zeleň, architektura, čistota životního prostředí...)?

- A. velmi spokojen/a
- B. spokojen/a
- C. průměrně
- D. nespokojen/a
- E. velmi nespokojen/a

11, Jste spokojen/a se sociálním společenstvím obce, ve které žijete (sousedé, zastupitelé, místní organizace...)?

- A. velmi spokojen/a
- B. spokojen/a
- C. průměrně
- D. nespokojen/a
- E. velmi nespokojen/a

12, Víte o tom, že je v blízkosti vaší obce Hrdějovice je plánována výstavba rychlostního železničního koridoru?

- A. ano
- B. ne

13, Od koho jste se o stavbě dozvěděl/a?

- A. starosta či jiný zastupitel
- B. úřední deska
- C. člen rodiny
- D. sused/ka
- E. lokální média (TV, rádio, internet)
- F. spolupracovník
- G. někdo jiný

14, Stačí Vám informace, které Vám zprostředkují zastupitelé obce, nebo byste uvítal setkání s odborníky nebo zástupci nevládních organizací případně někým dalším?

- A. zastupitelé
- B. odborníci
- C. nevládní organizace
- D. někdo jiný

15, Víte o nějakých chráněných lokalitách nebo významných kulturních památkách v okolí plánovaného rychlostního koridoru? Dokážete je vyjmenovat?

16, Kdybyste měl/a ocenit význam lokalit, které byly pro výstavbu rychlostního koridoru navrženy, označil/a byste tuto lokalitu jako:

- A. jedinečnou
- B. význačnou
- C. běžnou

17, Jak byste ohodnotil míru zásahu, kterou by měla stavba rychlostního koridoru na nejbližší okolí?

- A. žádný zásah
- B. slabý zásah
- C. středně silný zásah
- D. silný zásah
- E. zásah zcela měnící místo určené k výstavbě

18, Domníváte se, že by plánovaná výstavba mohla mít nějaký užitek?

- A. ano
- B. ne
- C. jestli ano, jaký (uved'te):

19, Máte pocit, že by s provozem rychlostního koridoru mohla být spojena nějaká negativa?

- A. ano
- B. ne
- C. jestli ano, jaká (uved'te):

20, Myslíte si, že výstavba rychlostního koridoru naruší kvalitu života ve Vaší obci?

- A. velmi naruší
- B. naruší
- C. naruší v akceptovatelné míře
- D. naruší nepatrně
- E. vůbec nenaruší

21, Pokud byste měl/a danou pravomoc, povolil/a byste výstavbu rychlostního koridoru v lokalitě Hrdějovice?

- A. ano
- B. ne
- C. nedokáží posoudit

22, Co vás k tomuto rozhodnutí vede?

23, Do jaké míry se zastupitelé obce zajímali o Váš názor na stavbu?

- A. plně
- B. dostatečně
- C. průměrně
- D. pouze formálně
- E. vůbec ne

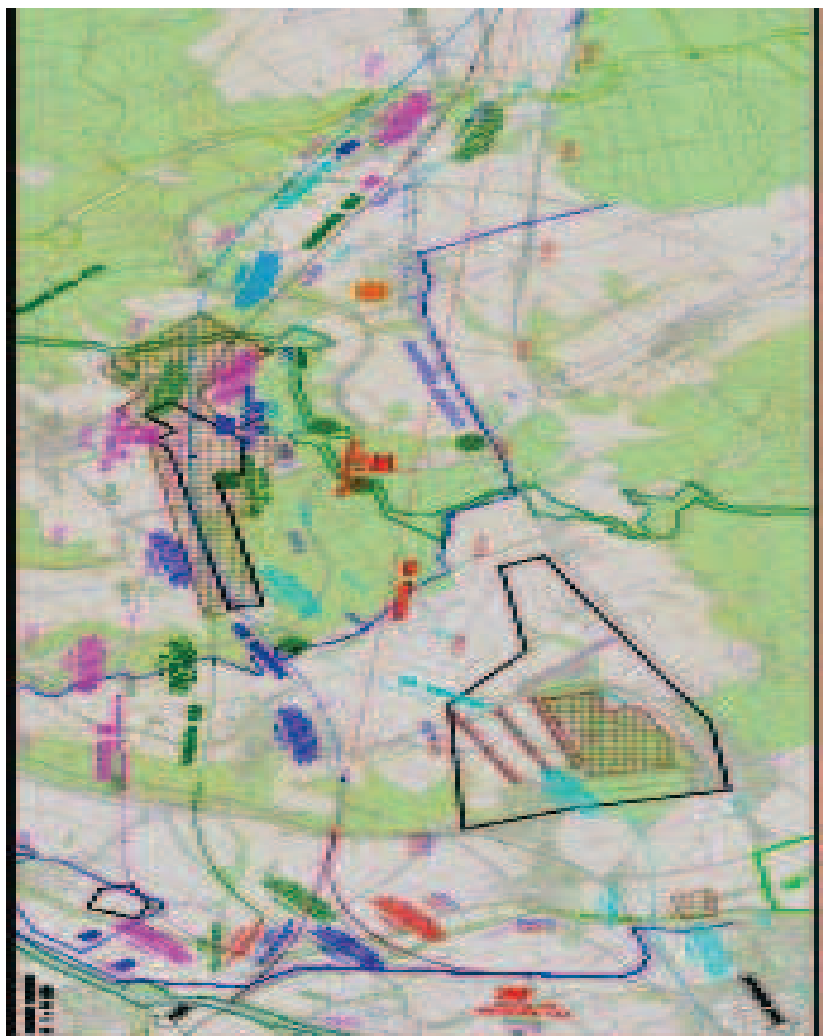
24, Bude-li stavba realizována, uvažoval/a byste v případě reálné možnosti o přestěhování?

- A. ano
- B. ne
- C. nedokáži posoudit

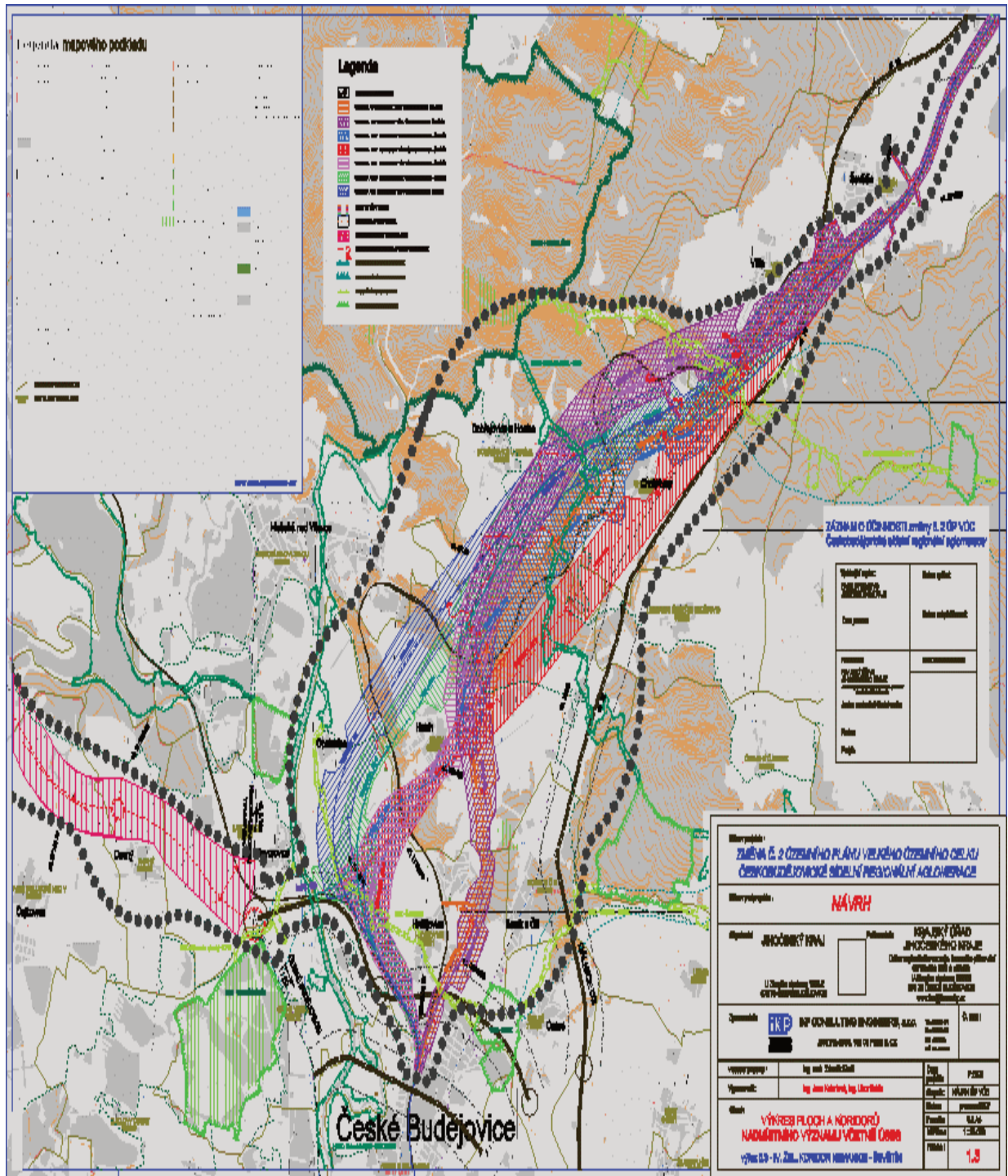
25, Jakou z variant RŽK byste preferoval/a (viz mapka v příloze)?

- A. Varianta A2
- B. Varianta C2
- C. Varianta D2b
- D. Varianta D2c
- E. Varianta D2d

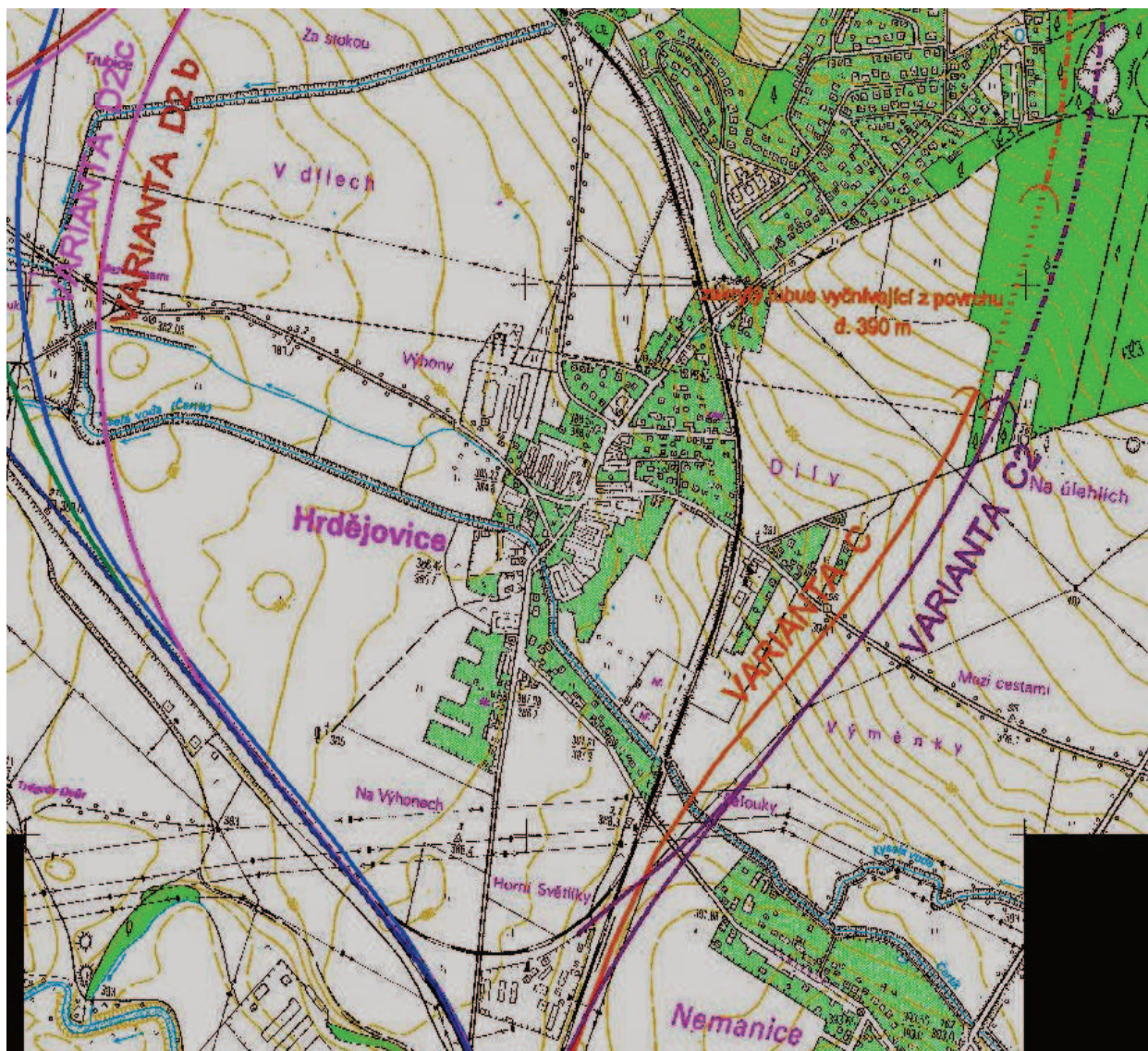
26, Pokud jste si vybrali preferovanou variantu, napište zde proč?



8.3. Příloha 3. vymezení koridorů ve variantách návrhu

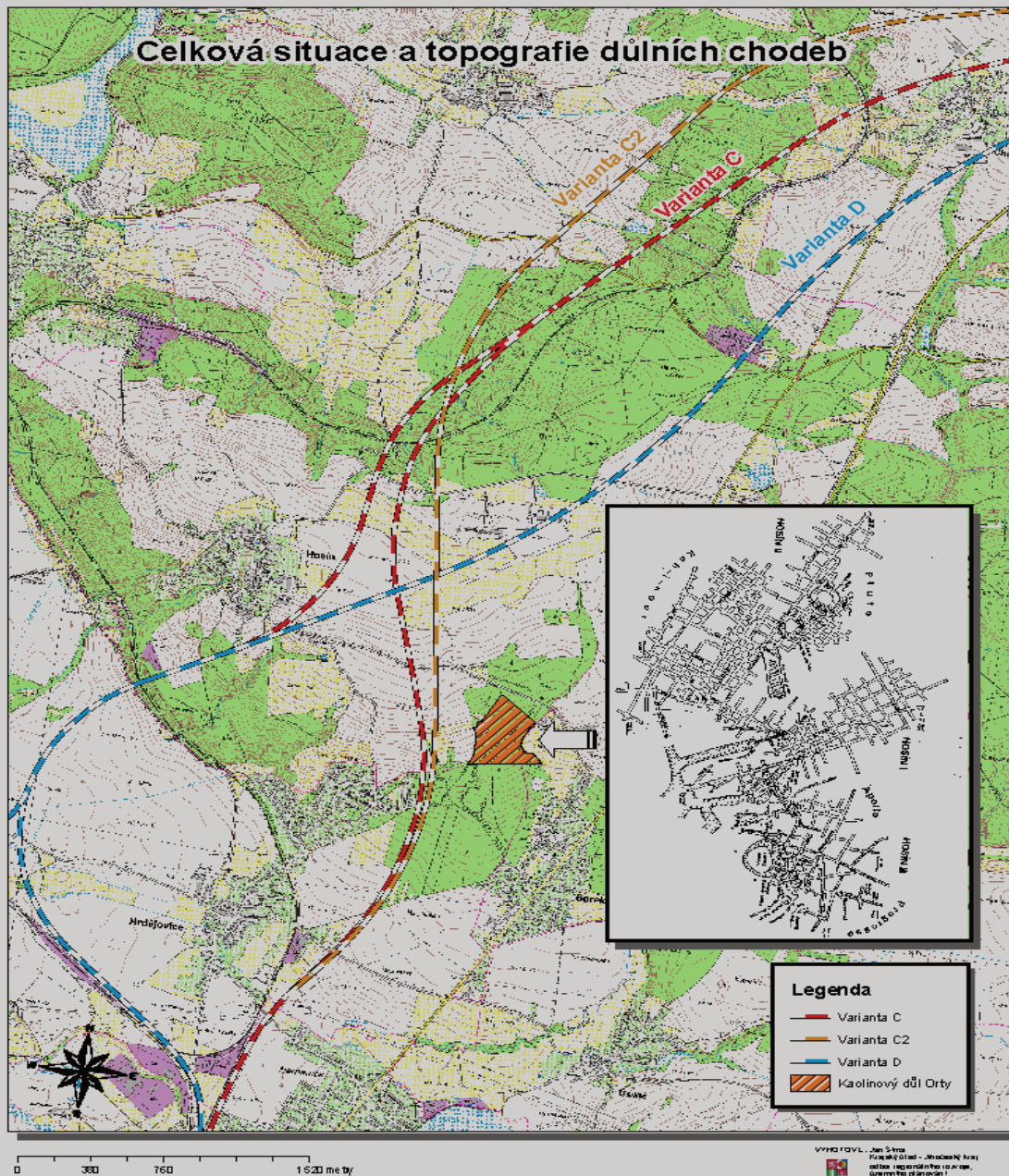


8.4. Příloha 4. Hrdějovice – situace variant



8.5. Příloha 5.

IV. TRANZITNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR - NÁVRH; KAOLINOVÝ DŮL ORTY



8.6. Příloha 6.

