

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Změny v dopravním systému Jihočeského kraje se zaměřením
na silniční dopravu**

**Changes in the transport system of the South Bohemian
region with a focus on road transport**

Simona Marhounová

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Změny v dopravním systému Jihočeského kraje se zaměřením na silniční dopravu* vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 10.04.2015

.....

podpis autora

Poděkování

Děkuji doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D za odborné vedení mojí bakalářské práce, za cenné rady, věcné připomínky, za trpělivost, čas a rychlé jednání, který mi věnoval při konzultacích.

V Plzni dne 10.04.2015

.....

Marhounová Simona

Obsah

Úvod	6
1 Cíle práce	7
2 Metodika	8
3 Zhodnocení literatury a dalších zdrojů informací	9
4 Vymezení zájmového území	11
4.1 Charakteristika kraje	11
4.2 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky	11
4.3 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky	12
4.3.1 Obyvatelstvo	12
4.3.2 Hospodářství	13
4.3.3 Silniční doprava	14
4.3.4 Železniční doprava	19
5 Plánované změny v silniční dopravě Jihočeského kraje	20
5.1 Dálnice D3	20
5.2 Problematika obchvatu okolo obcí Lišov – Štěpánovice	22
5.2.1 Vybrané charakteristiky obce Lišov	23
5.2.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Lišov	24
5.2.3 Vybrané charakteristiky obce Štěpánovice	30
5.2.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Štěpánovice	31
5.3 Vzájemné porovnání terénních výzkumů k problematice obchvatu v obcích Lišov a Štěpánovice	37
5.4 Problematika obchvatu okolo sídla Češnovice a obce Dasný	38
5.4.1 Vybrané charakteristiky sídla Češnovice	39
5.4.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice ochvatu v sídle Češnovice	40
5.4.3 Průzkumy obce Pištín o intenzitě dopravy v sídle Češnovice	46
5.4.4 Vybrané charakteristiky obce Dasný	47
5.4.5 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Dasný	47
5.5 Vzájemné porovnání terénních výzkumů v obci (sídle) Češnovice a Dasný ...	52
6 Závěr	53
7 Seznam tabulek a obrázků	55
8 Seznam použitých zkratk	57
9 Seznam použité literatury	58
10 Seznam příloh	61

Úvod

Od začátku vývoje společnosti fungovala doprava. Byla a stále je nedílnou součástí našeho života. Stanislav Mirvald (1993) ve své publikaci říká, že „*doprava je výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety a je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti*“. Podle Marady (2010) patří doprava „*k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a pro svůj rostoucí význam v každodenním životě obyvatel je také problematikou intenzivně vnímanou širokou veřejností*“. V dnešní době se stále více projevuje zájem o problematiku dopravy a to především v důsledku nárůstu dopravy.

Geografie dopravy totiž všeobecně zkoumá „*zákonitosti geografického rozšíření a rozmístění dopravy a jejích odvětví. Studuje vztahy mezi dopravou a územní dělbou práce, vztahy dopravy a mechanického pohybu obyvatelstva a vliv přírodních a společenských podmínek na dopravu*“ (Brinke, 1999).

V bakalářské práci se zabírám problematikou silniční dopravy v Jihočeském kraji. Z pohledu kvality silnic se jedná o silnice zpevněné. Silnice jsou pozemní komunikace, které umožňují trvalou, bezpečně plynulou dopravu (Toušek, 2009). Silniční doprava je výhodná především na kratší vzdálenosti. Silnice jsou méně závislé na přírodních i socioekonomických podmínkách, proto nevznikají tak velké bariéry jako v dopravě železniční (Mirvald, 2000).

V práci se zabývám především změnami v dopravním systému Jihočeského kraje. Jedná se o plánované změny v silniční dopravě a následné zjištění intenzity zatížení vybraných komunikací.

1 Cíle práce

Hlavním cílem mé bakalářské práce je analyzovat silniční dopravu v Jihočeském kraji. Důležité je získat informace o situaci v silniční dopravě tohoto zájmového území a zmapovat dopravní infrastrukturu kraje.

Na základě získaných dokumentů zjistit plánované změny v silniční dopravě Jihočeského kraje a následně intenzitu zatíženosti vybraných komunikací, kterých se plánované změny týkají. Posléze konfrontovat data celostátního sčítání dopravy s daty vlastního šetření obce.

Pomocí terénního výzkumu získat data, na základě kterých lze analyzovat očekávané dopady u vybraných příkladů plánovaných změn v konkrétním zájmovém území.

V plánovaných změnách se práce zaměří především na výstavby silničních obchvatů na páteřních komunikacích Jihočeského kraje, které se týkají obcí Češnovice – Dasný a Lišov – Štěpánovice. Následně se zaměřit na dostavbu dálnice D3, která v budoucnu propojí Prahu s Jihočeským krajem a následně s rakouským Lincem.

V souladu s cíli práce jsou dané tyto hypotézy:

1. Při komparaci dat o intenzitě silniční dopravy v jednotlivých letech bude zaznamenán nárůst počtu projíždějících vozidel.
2. Plánované změny v silniční dopravě Jihočeského kraje budou mít pozitivní i negativní dopady na obce.
3. Výstavba silničního obchvatu více ovlivní podnikatele malých obcí než podnikatele větších obcí (měst).

2 Metodika

Před začátkem psaní bakalářské práce proběhl kabinetní výzkum, kde bylo nutné nastudovat dostupnou literaturu, která se zabývá tematikou dopravních systémů a silniční dopravy. Data sekundárního charakteru byla čerpána jak z knižních publikací, z odborných článků, tak z disertačních prací.

Pro situační analýzu byla použita sekundární data o zájmovém území, která byla získána především ze statistických ročenek Jihočeského kraje, které poskytuje Český statistický úřad (ČSÚ), Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) a Úřadu práce (ÚP). Informace pro charakteristiku silniční dopravy byla použita data z Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Další základní zdroje pro mou práci byly oficiální webové stránky Jihočeského kraje a jednotlivých obcí. Důležitá data poskytl také Obecní úřad (OÚ) Pištín.

Terénní výzkum byl nedílnou součástí pro získání primárních dat, která byla získána expertními rozhovory se starosty jednotlivých obcí. Následujícím zdrojem primárních dat byl krátký dotazník (prázdné dotazníky viz přílohy A a B), který byl vyplněn podnikateli a obyvateli jednotlivých obcí. V každé obci bylo obyvateli vyplněno 50 dotazníků, kdy každý dotazník zastupuje jeden dům.

Na základě vyplněných dotazníků byly odpovědi roztríděny do jednotlivých tabulek a následně graficky zpracovány. V práci byla k lepšímu znázornění některých informací použita kartografická vizualizace dat.

V práci byla aplikovaná komparativní analýza, která sloužila k porovnání informací z různých zdrojů dat. Komparace byla použita i u odpovědí dotazníkového šetření, kde byly srovnávány odpovědi jednotlivých obcí.

3 Zhodnocení literatury a dalších zdrojů informací

Geografie dopravy je samostatný vědní obor, který je součástí humánní geografie. O základních pojmech z geografie dopravy hovoří Brinke (1999) v publikaci *Úvod do geografie dopravy*. V díle jsou také zmíněna negativní působení dopravy na životní prostředí. Tato kapitola byla pro mou práci přínosná při vytváření otázek do dotazníkového šetření. O vlivu dopravy na životní prostředí hovoří také Mirvald v díle *Cvičení z ekonomické geografie I. Geografie dopravy* (1986). V důsledku stáří toho díla jsem o vlivu dopravy na životní prostředí čerpala ze zmíněné publikace od Josefa Brinke (1999).

Podobně jako Brinke (1999) popisuje obecnou strukturu geografie dopravy především na teoretické úrovni ve své publikaci *Geografie dopravy I* (1993) Mirvald. V publikaci rozebírá postavení a význam dopravy v národním hospodářství. Mirvald poukazuje na to, jak je významná doprava pro lidskou společnost. Vysvětluje, jak doprava spojuje a snižuje bariéru mezi různě vyspělými částmi území. V druhé monografii *Geografie dopravy II* (2000) se Mirvald zaměřil jen na železniční a silniční dopravu. Pro mou práci byla významná část zabývající se dopravou silniční. Mirvald v učebním textu poukazuje na propustnost hranic, kdy byla vytvořena bariéra pro přeshraniční spolupráci a možnost integrovat ČR do Evropy. To je právě charakteristické pro Jihočeský kraj, kde se tento problém vyskytoval. V monografii dále porovnává železniční a silniční dopravu a uvádí možné důvody v souvislosti s nárůstem silniční dopravy. O expanzi silniční dopravy hovoří také Toušek a kol. (2008), kde konstatuje rozsáhlé geografické dopady v důsledku této expanze.

Radek Toušek (2009) ve své knize *Management dopravy* definuje základní pojmy jako silnice a dálnice. Dále stejně jako Brinke (1999) a Marada (1986) popisuje nežádoucí aspekty silniční přepravy a jejich vliv na životní prostředí.

Marada a kol. (2010) v díle *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku* ukazují, že páteřní komunikace regionů ovlivňují lokalizaci služeb. Např. při hodnocení výstavby dálnice jako faktoru regionálního rozvoje konstatuje, že přítomnost dálnice podpořila vznik lokalizace nových ekonomických aktivit. Marada, Květoň (2010) říkají, že od konce 20. století dochází k určité stabilizaci počtu spojení hromadnou dopravou,

ale dodávají, že hromadná doprava je čím dál více vystavena konkurenci dopravy automobilové. Shodně jako Mirvald (1993) tak i Marada a kol. (2012) ve svých publikacích konstatuje určitou bariéru mezi různě vyspělými částmi území, kdy poukazuje na menší dopravní obslužnost venkova.

Mezi současné tuzemské dopravní geografů patří Seidenglanz (2007), který se ve své dizertační práci věnoval dopravní poloze a úrovni dopravní obslužnosti venkovského prostoru. Autor došel k závěru, že je venkov z pohledu dopravy heterogenní. V rámci venkova lze vyčlenit místa (obce), která jsou dobře, průměrně i špatně obsluhované hromadnou dopravou.

O postavení regionu v dopravním systému a možnosti jeho rozvoje mluví Kraft, Vančura (2009) ve svém příspěvku. Uvádějí, že pokud region leží ve výhodné dopravní poloze, může to přispívat k výraznému rozvoji. Tento fakt by se dal aplikovat i pro jednotlivé obce, které pokud leží na páteřní komunikaci, mají větší příležitost pro rozvoj.

Pro charakteristiku Jihočeského kraje z hlediska fyzicko-geografického i socioekonomického pohledu byly použity webové stránky Jihočeského kraje a Českého statistického úřadu (ČSÚ). Jednalo se především o Statistickou ročenku Jihočeského kraje, která je každoročně vydávána. Některé informace pro charakteristiku kraje byly čerpány z publikace Václava Touška a kol. Česká republika: portréty krajů (2005). Informace o míře nezaměstnanosti v jednotlivých sektorech byly poskytnuty Úřadem práce. Základní literatura, která se zabývá charakteristikou jednotlivých obcí, byla čerpána z oficiálních webových stránek obcí a z *Historického lexikonu obcí České republiky* (Růžková, Škrabal 2006). V Historickém lexikonu se autoři zabývají vývojem počtu domů a počtu obyvatel pro všechny obce a sídla za jednotlivá sčítání lidu, domů a bytů. Pro data z posledního sčítání v roce 2011 bylo důležité nahlédnout do databáze na webových stránkách SLDB (Sčítání lidu, domů a bytů 2011). Pro určení půdorysů obcí a konstatování o rozrůstání napomohl mapový server Mapy.cz.

Údaje týkající se silniční dopravy byly získány na webových stránkách Dálnice – silnice a Ředitelství silnic a dálnic, kde byly k nahlédnutí i mapové výřezy plánovaných změn. Doplňující data pro dálnici D3 poskytly internetové stránky Dálnice – D3.

4 Vymezení zájmového území

4.1 Charakteristika kraje

Jihočeský kraj (obrázek č. 1) má polohu v části České republiky, která ležela dříve na Železné oponě. Oblast Šumavy, kde se nacházela Železná opona, je touto událostí dodnes ovlivněna, neboť v jejím okolí nebyla a stále není tak rozvinutá dopravní síť jako jinde v kraji. V dnešní době je snaha o vytváření lepší dopravní sítě, ale je to náročné, nejen finančně. Jihočeský kraj sousedí především s bohatými a vyspělými sousedy jako je Horní a Dolní Rakousko, Spolková země Bavorsko, Plzeňský, Středočeský a Jihomoravský kraj. Dále sousedí s krajem Vysočina.

Výhodná příhraniční poloha kraje poskytuje možnosti přeshraniční spolupráce v oblasti výroby, služeb a cestovního ruchu. Jihočeský kraj je součástí Euroregionu Šumava, Euroregionu Silva Nortica a Evropského regionu Dunaj – Vltava (ČSÚ, 2015).

Rozloha kraje činí 12,8 % z území České republiky. Společně s Plzeňským krajem tvoří oblast Jihozápad (NUTS 2). Jihočeský kraj se skládá ze 7 okresů: České Budějovice, Český Krumlov, Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor a Jindřichův Hradec. Území je rozděleno na 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem. V kraji se nachází celkem 623 obcí s přibližně 2 000 sídly (ČSÚ, 2015).

4.2 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky

Geograficky kraj působí jako uzavřený celek. Z geomorfologického pohledu zde vidíme kontrast pohoří v oblasti jihozápadního pohraničí a sníženin, které tvoří jihočeská kotlina (Českobudějovická a Třeboňská pánev). Mezi členité kopcovité terény patří: Středočeská pahorkatina, Českomoravská vrchovina, Novohradské hory a Šumava (ČSÚ, 2015). Tyto přírodní poměry ovlivnily vytváření dopravní sítě regionu.

Nejvyšším bodem kraje je Plechý (1 378 m n. m.), který nalezneme na Šumavě. Šumava na základě své členitosti je jedním z míst, kde je právě nejméně hustá dopravní síť (viz příloha C). Naopak nejnižším bodem je hladina přehrady Orlík (330 m n. m.), který se nachází v okrese Písek (ČSÚ, 2015).

Mezi dominantu přírodní krajiny kraje patří rozsáhlé lesy a rybníční soustavy, které tvoří více jak třetinu Jihočeského kraje. V okolí těchto dominant jsou rozsáhlé cyklostezky. Nachází se zde i významná vodní díla Lipno, Orlík nad Vltavou, Římov (zásobárna pitné vody pro většinu kraje) a Hněvkovice (Česká republika – Portréty krajů, 2005).

Obr. č. 1: Mapa Jihočeského kraje

Geografická mapa Jihočeského kraje

Geographical map of the Jihočeský Region



Zdroj: ČSÚ, 2015

4.3 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky

4.3.1 Obyvatelstvo

K 31.12.2013 žilo v kraji 636 443 obyvatel (ČSÚ, 2015). V porovnání s počtem obyvatel v jednotlivých krajích je Jihočeský kraj šestý největší. Tento kraj má nejmenší hustotu zalidnění v celé České republice, na jeden km² zde připadá pouhých 63 obyvatel (průměrná hustota v ČR 133,3 obyvatel na km²). Počet obyvatel v kraji ovlivnily historické události, kdy došlo v pohraničí (oblast Sudet) po 2. světové válce k odsunu Němců a následně zde byla zrušena některá sídla. V dnešní době se obyvatelé

koncentrují především v blízkosti komunikací (kopírují dopravní síť) a větších obcí. Jak můžeme vidět v příloze C a D nejmenší hustota zalidnění je právě v pohraničí a v okolí Novohradských hor, kde je nižší hustota dopravní sítě. To vysvětluje skutečnost, že okresy Prachatice a Český Krumlov mají nejmenší hustotu zalidnění v kraji. V tabulce č. 1 můžeme pozorovat vývoj počtu obyvatel za poslední deset let (ČSÚ, 2015).

Tab. č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Jihočeském kraji (k 31.12.)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obyvatel	625 712	627 766	630 006	633 264	636 328

2009	2010	*2011	2012	2013
637 643	638 706	636 138	636 611	636 707

*počet obyvatel k 31.12.2011 byl navázán na výsledky SLDB 2011 a není srovnatelný s předchozími roky

Zdroj: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2015

Z tabulky č. 1 je patrné, že v posledních dvou letech (2012, 2013) je počet obyvatel přibližně stejný. Mezi lety 2004 – 2010 počet obyvatel rostl. (ČSÚ, 2015).

V kraji se nachází nejvíce obyvatel v produktivním věku (15 – 64 let). Pod tuto skupinu spadá celkem 67,5 % obyvatel. Předproduktivní věk tvoří 15,1 % obyvatel, který se nepatrně zvýšil o 0,2 % oproti roku 2011. Poproduktivní skupinu obyvatel tvoří 17,5 %, to je o 0,6 % více než v roce předešlém. Díky těmto informacím můžeme konstatovat, že v Jihočeském kraji působí demografické stárnutí. Jedním z důvodů tohoto trendu může být především odkládání mateřství do vyššího věku. Průměrný věk zde byl 41,6 let k 31.12.2013 (ČSÚ, 2015).

4.3.2 Hospodářství

Možnosti pro rozvoj jednotlivých regionů jsou značně ovlivňovány postavením v dopravním systému. Pokud se region vyskytuje ve výhodné dopravní poloze,

může to přispívat ke značnému rozvoji, neboť je doprava neustále jedním z eminentních lokalizačních faktorů pro rozvoj území (Kraft, Vančura, 2009).

V Jihočeském kraji v roce 2013 tvořil podíl HDP v České republice 5,2%. Pokud tento výsledek porovnáme s ostatními kraji, řadí se kraj na 6. místo dle podílu regionu na tvorbě HDP v ČR (ČSÚ, 2015).

Průměrná nezaměstnanost v kraji v roce 2013 byla 6,5 %, což je o 1,2 % méně než celorepublikový průměr (ÚP, 2015). Nejvíce lidí bylo zde v roce 2013 zaměstnáno v terciárním sektoru (53,9 %), jak můžeme vidět v tabulce č. 2. V terciárním sektoru (služby) byly zaměstnané především ženy. Z celkového počtu pracujících žen, pracovalo v tomto sektoru 70,8 %. Naopak muži byli nejčastěji zaměstnáni v sekundárním sektoru (průmysl). Pracovalo zde 52,2 % mužů. Sekundární sektor v roce 2013 evidoval celkem 157 podnikatelských subjektů. Nejméně lidí v kraji bylo zaměstnáno v primárním sektoru (5,5 %), ale i přesto byla zaměstnanost v tomto sektoru vyšší, než je celorepublikový průměr 2,41 %. Je to dáno tím, že je zde vyšší zaměstnanost i v lesnictví a velký počet lidí pracuje i v oboru rybářství, který je pro kraj charakteristický (Toušek a kol., 2005). V tomto sektoru bylo v roce 2013 evidováno 4 783 zemědělských podniků (ČSÚ, 2015).

Tab. č. 2: Počet lidí zaměstnaných v jednotlivých sektorech v roce 2013

	Celkem (v tis.)	Celkem (v %)	Muži (v tis.)	Muži (v %)	Ženy (v tis.)	Ženy (v %)
Primární sektor	16,2	5,5	11,0	6,4	5,2	4,1
Sekundární sektor	120,8	40,7	89,2	52,2	31,6	25,1
Terciární sektor	160,1	53,9	70,8	41,4	89,3	70,8

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ÚP, 2015

4.3.3 Silniční doprava

V České republice spadá silniční (především individuální automobilová) doprava mezi nejrozvinutější a nejdůležitější druh dopravy. Značný nárůst této dopravy byl zaznamenán především po roce 1989. Stoupala nejen intenzita zatížení na hlavních silničních komunikacích, ale vzrostl i nárůst osobních automobilů především v městských a příměstských oblastech. Vznikala tak dopravní spojení mezi jednotlivými

centry a jejich zázemími (Kraft, 2013). V dnešní době se považuje silniční doprava za nejrychleji se rozvíjející druh dopravy (Toušek, 2009).

Silnice v Jihočeském kraji jsou dlouhé 6 149 km. Nachází se zde část dálnice D3, která momentálně dosahuje délky 40 km, ale její další části jsou ve výstavbě nebo v plánované výstavbě (Čihák a kol., 2013). V Jihočeském kraji se nachází silnice I. třídy o délce 651,2 km (10,61 %). Rychlostní silnice zde měří pouhých 6,7 km (0,11 %). Komunikace II. třídy měří 1634,6 km (26,58 %). Nejčastější jsou zde silnice III. třídy, které jsou dlouhé 3816,5 km (62 %). Jednotlivé zastoupení komunikací v okresech a jejich délku nalezneme znázorněnou v tabulce č. 3.

Tab. č. 3: Délka komunikací (km) v okresech Jihočeského kraje k 01.01.2015

Okres	Dálnice	I. třída	Rychlostní	II. třída	III. třída	Celkem
České Budějovice	0	84,3	0	290,9	716,9	1092,1
Český Krumlov	0	68,4	0	177,6	440,4	686,4
Prachatice	0	65,2	0	226,8	386,7	678,7
Strakonice	0	96,8	0	167,2	543,2	807,2
Písek	0	113,5	6,7	158,6	447,8	726,6
Tábor	40	84,4	0	263,4	590,5	978,3
Jindřichův Hradec	0	138,6	0	350,1	691	1179,7
Celkem	40	651,2	6,7	1634,6	3816,5	6149

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ŘSD, 2015a

V Jihočeském kraji je 10 silnic I. třídy. Seznam těchto komunikací je umístěn v tabulce č. 4. Komunikace I/4 je částečně rychlostní silnicí R4, která vede ve směru Praha – Skalka – Milín – Lety – Čimelice – Mirovice – Třebkov – Nová Hospoda – státní hranice České republiky a Spolkové republiky Německo. Na území Jihočeského kraje měří tato komunikace zatím 6,7 km. Nachází se v okrese Písek. Nyní jsou v provozu dvě části stavby Mirovice – Třebkov a křižovatka I/20 Nová Hospoda. Zbylé tři úseky, které propojí Jihočeský kraj se Středočeským, jsou zatím v přípravě k realizaci (Rychlostní silnice R4, 2015).

Tab. č. 4: Seznam silnic I. třídy v Jihočeském kraji k 31.12.2013

I/3	Mírošovice - Benešov - Olbramovice - Tábor - Dráčov - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Kamenný Újezd - D.Dvořiště - Rakousko
I/4	Praha - Dubenec - Milín - Lety - Nová Hospoda - Strakonice - Volyně - Vimperk - Strážný - Německo
I/19	Nezbavětice - Rožmitál p.Třemšínem - Lety - Milevsko - Oltyně - Tábor - Pelhřimov - Pohled - Ždár nad Sázavou - Nové Město na Moravě - Sebranice
I/20	Jenišov - Plzeň - Nezbavětice - Blatná - Nová Hospoda - Písek - Vodňany - České Budějovice
I/22	Draženov - Domažlice - Klatovy - Strakonice - Vodňany
I/23	Dráčov - Kardašova Řečice - Jindřichův Hradec - Jarošov nad Nežárkou - Telč - Kasárna - Třebíč - Kývalka - Brno západ - Brno Pisárky
I/24	Veselí nad Lužnicí - Třeboň - Halámky - Rakousko
I/29	Písek - Oltyně
I/34	České Budějovice - Třeboň - Jindřichův Hradec - Jarošov nad Nežárkou - Pelhřimov - Humpolec - Havlíčkův Brod - Pohled - Ždírec - Svitavy - Koclířov
I/39	Kamenný Újezd - Český Krumlov - Horní Planá - Volary - Houžná

Zdroj: vlastní zpracování dle dat ŘSD, 2015b

Jihočeským krajem také prochází tři mezinárodní silnice. Mezinárodní silnice E49, která vede z Magdeburgu přes Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice do Vídně. Na území kraje je silnice vedena jako silnice I/20, v Českých Budějovicích přechází v silnici I/34 odkud vede až do Třeboně. Od města Třeboň po hraniční přechod Halámky je silnice značena jako I/24. Druhá mezinárodní silnice je značena E55, která vede z Prahy přes Mírošovice – České Budějovice do Dolního Dvořiště. Třetí mezinárodní silnice je silnice E551, která propojuje město České Budějovice s městem Třeboň a dále vede do Humpolce. Je značena též jako silnice I/34 (Dálnice – silnice, 2015).

V tabulce č. 5 můžeme vidět vývoj počtu registrovaných vozidel v Jihočeském kraji, kde jsou zaznamenávané údaje od roku 2011 – 2013.

Tab. č. 5: Počet registrovaných vozidel

Motorová vozidla (stav k 31. 12.)	2011	*2012	2013
Osobní automobily	297 420	306 022	307 594
Nákladní automobily	37 011	38 015	37 616
Silniční tahače	791	552	453
Návěsy	5 114	4 332	4 232
Autobusy	1 059	1 090	1 041
Motocykly	70 345	72 777	72 972

*stav k 1. 7. 2013 (k 31. 12. 2012 nejsou data)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat ČSÚ, 2015

Registrovaných osobních automobilů bylo v kraji 307 594 (k 31. 12. 2013). Tento počet je vyšší než počty registrovaných automobilů v předešlých dvou letech. Dá se předpokládat, že tato stoupající tendence bude pokračovat i v roce 2014 a dále. Stejný případ pozorujeme i u registrovaných motocyklů, kterých je stále více.

Naopak na území klesá počet registrovaných nákladních automobilů, který se v roce 2013 pohyboval okolo 37 600, dále klesají i silniční tahače a návěsy.

Na konci 20. století sice došlo ve většině území České republiky k určité stabilizaci počtu dopravních spojení, ale v dnešní době je hromadná doprava čím dál více vystavena konkurenci automobilové dopravy (Marada, Květoň, 2010). V prosinci 2013 bylo registrovaných celkem 1041 autobusů, to je o 49 méně než v červenci 2013. Pokud bude zaznamenán další pokles registrovaných autobusů, mohlo by dojít k tomu, že veřejná doprava nebude dostatečně obsluhovat malé obce Jihočeského kraje (některé spoje budou zrušené).

Tab. č. 6: Seznam dopravců k zajištění základní dopravní obslužnosti Jihočeského kraje k 01.01.2015

COMETT PLUS, spol. s r.o.	ICOM transport a.s.
ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s.	Josef Štefl-tour
ČSAD JIHOTRANS a.s.	ARRIVA Praha s.r.o.
ČSAD Jindřichův Hradec a.s.	Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o.
ČSAD STTRANS a.s.	Dopravní podnik Města Vlachovo Březí, s.r.o.
Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.

Zdroj: Jihočeský kraj, 2015a

V Jihočeském kraji od ledna 2015 zajišťuje základní dopravní obslužnost 12 dopravců (tabulka č. 6). Mezi nejrozšířenější dopravce patří akciové společnosti ČSAD.

V tabulce č. 7 je uvedeno srovnání objemů přepravy při použití autobusové dopravy v letech 2011 – 2013. Pokles počtu přepravených osob v rámci kraje klesá od roku 2012. Z čísel je evidentní, že obyvatelé kraje raději využijí jinou dopravu než autobusovou (např. automobilovou). Individuální doprava osobními automobily má určité výhody. Jedná se především o rychlou a flexibilní přepravu „door - to – door“, kdy se lidé v libovolném čase přesunou z místa na místo, aniž by vznikala další časová náročnost v podobě přesunu na zástavky apod. (Brinke, 1999). Na jedné straně se jedná o vyšší pohodlí člověka, ale na druhé straně vzniká dlouhodobě rostoucí automobilová doprava (Seidenglanz, 2007). Tato skutečnost ovlivňuje i to, že dopravci snižují počet dopravních spojů v rámci kraje. V roce 2012 sice počet spojů stoupl oproti roku 2011 o 353 spojů, ale již v roce 2013 počet spojů klesl.

Jihočeský kraj patří mezi kraje s nižší nehodovostí na silničních komunikacích. I přesto, že je zde nehodovost vyšší než v předešlých letech. V roce 2013 zde bylo 3 557 nehod (o 350 nehod více než v roce 2012), tzn. 4,21 % z celkového počtu dopravních nehod v České republice. Nejvíce dopravních nehod se stalo v okrese České Budějovice (ČSÚ, 2015).

Tab. č. 7: Veřejná autobusová doprava v Jihočeském kraji

Veřejná autobusová doprava (stav k 31. 12.)	2011	2012	2013
Přeprava cestujících v rámci kraje (tis. osob)	18 106	16 954	16 765
Autobusové spoje v rámci kraje (*ps/rok):	29 954	30 307	30 195
v pracovní den (ps/rok)	22 364	22 597	22 587
v sobotu (ps/rok)	3 237	3 316	3 299
v neděli a svátek (ps/rok)	4 353	4 394	4 309

*ps – počet spojů

Zdroj: ČSÚ, 2015

4.3.4 Železniční doprava

Železniční tratě v Jihočeském kraji jsou dlouhé 978 km (k 31. 12. 2013). Jedná se o kraj s třetí nejdelší provozní železniční tratí (za Středočeským a Ústeckým krajem). Územím neprochází žádný hlavní železniční koridor, ale je zde několik důležitých uzlů (ČSÚ, 2015).

Mezi zajímavost Jihočeského kraje patří zbytky koněspřežní železnice (spojovala České Budějovice a rakouský Linec), která byla jako první na evropské pevnině. Nachází se zde i nejvýše položená železniční stanice v České republice. Touto stanicí je Kubova Huť (západní směr od Prachatic). Mezi další zajímavost železniční dopravy v kraji patří úzkokolejné dráhy, které vedou z Jindřichova Hradce do Obrataně a do Nové Bystřice (ČSÚ, 2015).

V tabulce č. 8 můžeme vidět znázorněný objem osobní přepravy v jednotlivých letech 2011, 2012 a 2013. Výsledky nám ukazují, že je zde patrný pokles přepravovaných osob oproti předešlým rokům. Je otázkou, zda pokles železniční dopravy nenastal v důsledku snižování vlakových spojů a na základě toho lidé nezačali více využívat silniční dopravu, která zaznamenává nárůst.

Tab. č. 8: Objem osobní přepravy v Jihočeském kraji

Železniční doprava (k 31.12.)	2011	2012	2013
Přeprava cestujících v rámci kraje (tis. osob)	4 142	4 004	3 793
Vlakové spoje v rámci kraje (*ps/rok):	9 575	9 370	9 271
v pracovní den (ps/rok)	3 968	3 940	3 922
v sobotu (ps/rok)	2 783	2 770	2 740
v neděli a svátek (ps/rok)	2 824	2 660	2 609

*ps – počet spojů

Zdroj: ČSÚ, 2015

5 Plánované změny v silniční dopravě Jihočeského kraje

5.1 Dálnice D3

Pod pojmem dálnice se rozumí pozemní komunikace, která je vyšší technické úrovně, určená pro rychlou motorovou silniční dopravu osob a nákladů. Dálnice spojuje významná centra (Toušek 2009).

Dálnice D3 bude propojovat město Prahu – České Budějovice – Dolní Dvořiště – Rakousko. Pro obyvatele České republiky se touto dálnicí zlepší mobilita, zvýší se bezpečnost na silnicích, sníží se negativní dopady na obyvatele obcí, kterými se projíždí nyní (např. Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí, Soběslav, Olbramovice, Mirošovice apod.). Za další přínos výstavbou D3 se považuje zkrácení časové náročnosti mezi Prahou – Českými Budějovicemi a Rakouskem. D3 je s přestávkami stavěna mnoho let. Výstavba se protahuje na základně nedostatku finančních prostředků a střídavé politické podpory (ŘSD, 2015c).

Úsek dálnice D3 v Jihočeském kraji je vymezen od obce Mezno do obce Dolní Dvořiště (viz obrázek č. 2). V Jihočeském kraji začíná dálnice již funkčním celkem, kterým je úsek mezi obcemi Mezno - Tábor. V roce 2004 byl otevřen další úsek a to Chotoviny – Čekanice, další rok byla zprovozněna druhá část mostu v Čekanicích a následného půlkilometrového úseku dokončena část (8,3 km) D3 v okolí obce Tábor (ŘSD, 2015c).

Obr. č. 2: Plánovaná trasa dálnice D3 na území Jihočeského kraje



Zdroj: ŘSD; 2015c

Další částí je propojení obce Veselí nad Lužnicí s obcí Bošilec. Úsek je situován v oblasti současného obchvatu obce Veselí nad Lužnicí. Tato část dálnice D3 bude končit přibližně na hranicích bývalých okresů České Budějovice a Tábora. Územní plán této stavby je navržen mimo zástavbu, trasa povede především po zemědělských pozemcích. Územní rozhodnutí již nabylo právní moci v květnu 2011 (ŘSD, 2015c).

Z obce Ševětín povede další úsek do obce Borek (postupná příprava k realizaci). Tato část bude navazovat na již současnou silnici I/3. Obec Borek bude propojena s obcí Hodějovice (cca 10,4 km). Úsek prochází především zalesněnou částí území. Od obce Úsilné se trasa dostává do velmi urbanizované části území. Dále trasa vede přes obec Třebonín přes obce Kaplice do Nažidel, kde se ale mění dálnice D3 na rychlostní silnici R3. Zde bude rychlostní silnice nahrazovat silnici I/3, jenž je v některých úsecích zcela

nevyhovující pro současnou automobilovou zátěž. Silnice I/3, po které vede i mezinárodní tah E55 (Praha - České Budějovice – Rakousko), je nejvíce zatíženou dvoupruhovou silnicí v ČR. Stavba nepovede přes urbanizované území, ale bude míjet západním směrem Kaplici a další obce. U obce Suchdol se rychlostní silnice napojí na postavenou část obchvatu obce Dolní Dvořiště (ŘSD, 2015c, Dálnice D3, 2015). U obce Dolní Dvořiště se rychlostí silnice R3 napojí přes hraniční přechod na Rakouskou silniční síť S10, která povede do Unterweikersdorfu. Zde začíná dálnice A7, která vede do Lince (Jihočeský kraj, 2015b).

Tab. č. 9: Přehled přípravy a výstavby dálnice D3

Stavba	EIA	DÚR	ÚR	DSP	SP	zahájení výstavby
Veselí nad Lužnicí - Bošilec	8/1997	10/2003	05/2004	12/2008	07/2012	2015
Bošilec - Ševětín	10/2002	12/2007	04/2011	12/2010	2014	2015
Ševětín - Borek	10/2002	12/2006	04/2011	12/2010	2015	2015
Borek - Úsilné	10/2002	12/2005	03/2011	07/2008	07/2012	2015
Úsilné - Hodějovice	11/2001	05/2009	09/2011	2014	2015	2016
Hodějovice - Třebonín	11/2001	12/2005	10/2011	2014	2015	2016
Třebonín - Kaplice	11/2001	12/2005	10/2008	2015	2016	2017
Kaplice - Nažidla	11/2001	12/2005	12/2008	2015	2016	2017
Nažidla - státní hranice ČR/ Rakousko	11/2001	12/2006	2013	2015	2016	2017

DÚR – dokumentace pro územní rozhodnutí, ÚR – územní rozhodnutí, DSP – dokumentace pro stavební povolení, SP – stavební povolení

Zdroj: Dálnice – D3, 2015

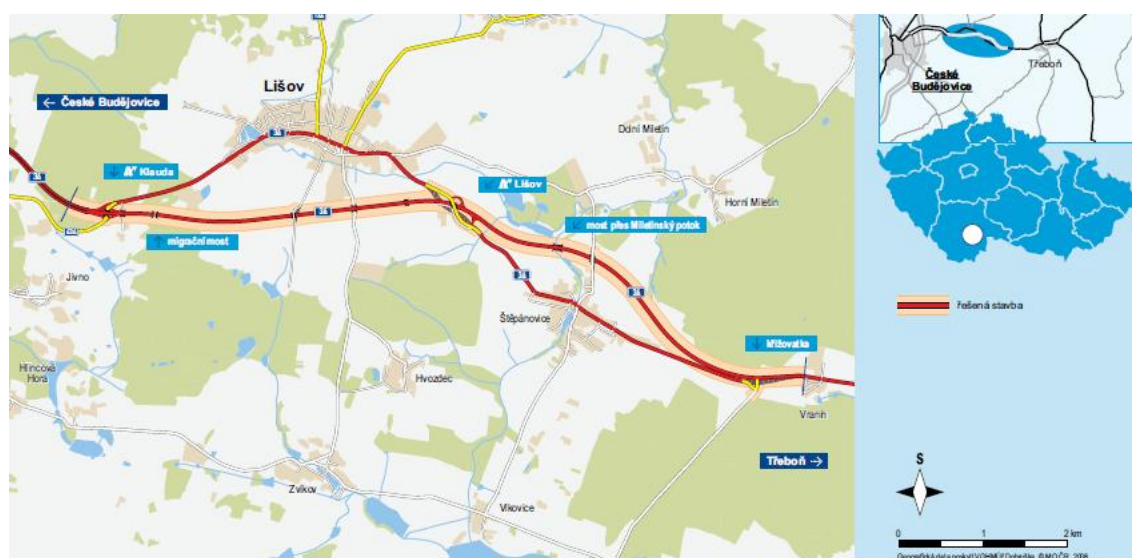
5.2 Problematika obchvatu okolo obcí Lišov – Štěpánovice

Plánovaný obchvat je součástí silnice I/34 vedené z krajského města České Budějovice do města Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Humpolec. Silnice I/34 nevyhovuje v úseku od obce Lišov až za obec Štěpánovice z kapacitních i technických důvodů, které se navzájem ovlivňují. Vlivem zvýšené zatíženosti silnice dochází často k dopravním nehodám právě mezi obcemi Lišov a Štěpánovice. Stavba obchvatu by měla oddělit dálkovou (především kamionovou) dopravu od místní dopravy. Na základě této stavby by mělo dojít k významnému zlepšení životního prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu. Nadměrná intenzita dopravy vytváří výraznou bariéru mezi jednotlivými částmi obce, neboť tato silnice I/34 prochází právě středem města Lišov

a středem obce Štěpánovice. Doprava velice zatěžuje dané obce hlukem, znečištěným ovzduším v přílehlé i vzdálenější zástavbě a snižuje bezpečnost obyvatel (ŘSD, 2015f). Dle sčítání dopravy v roce 2005 zde projelo denně 10 990 vozidel, v roce 2010 to bylo 10 167 dopravních prostředků (ŘSD, 2005d, 2010e). I přesto, že se počet vozidel snížil, intenzita dopravy je stále vysoká.

Dle nákresu plánované stavby (obrázek č. 3), by měl obchvat procházet jižním směrem od obce Lišov a severně od obce Štěpánovice.

Obr. č. 3: Plánovaný obchvat obcí Lišov a Štěpánovice



Zdroj: ŘSD, 2015f

Obchvat by byl postaven v blízkém okolí zahrad, přes pozemky, které jsou zemědělsky využívané, po lesní plochy. Stavba se sice nachází mimo zástavbu obou obcí, ale bude vyžadovat velké narušení okolní krajiny, jelikož celková délka obchvatu je naplánovaná na 9,26 km (ŘSD, 2015f).

5.2.1 Vybrané charakteristiky obce Lišov

Město bylo založeno v druhé polovině 13. století. První zmínka pochází z roku 1334 (Růžková, Škrabal 2006). Lišov je centrem mikroregionu Lišovsko, který leží v okrese České Budějovice. Součástí obce Lišov jsou další místní části (sídla): Červený Újezdec, Hrutov, Hůrky, Kolný, Levín, Lhotice, Miletín, Slověnice, Velechvín a Vlkovice. Město leží cca 10 km severovýchodním směrem od Českých Budějovic na okraji Třeboňské

pánve. Zástavba byla na začátku koncentrovaná především podél silnice (Město Lišov, 2015). Nyní se rozrůstá všemi směry. Počet domů sídla Lišov rostl již od prvního sčítání domů a bytů. V roce 1869 zde bylo 357 domů (Růžková, Škrabal 2006), v roce 2011 při posledním sčítání bylo zjištěno již 826 domů (SLDB, 2011). Obcí prochází hlavní silnice I/34 vedoucí z Českých Budějovic přes Třeboň do Jindřichova Hradce (Město Lišov, 2015).

V obci žije přes 3 000 obyvatel (k 31.12.2014 zde žilo 3 192 obyvatel) (Město Lišov, 2015). Počet obyvatel v obci roste již od roku 1970. Před rokem 1970 procházelo město nestabilním vývojem počtu obyvatel, neboť zde počet obyvatel stoupal i klesal. (Růžková, Škrabal 2006). Lišov je významným městem Jihočeského kraje. Je to centrum nábytkářské výroby. Nachází se zde mnoho truhlářských firem, živnostníků a řemeslníků. Mezi významné podniky patří: Koberce Strnad Lišov, Dům nábytku Fajna, Truhlářství Švec, Kožené sedací soupravy Cuero a další (Vlastní šetření, 2015).

5.2.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Lišov

Vyjádření starosty města Lišov:

Panu starostovi bylo položeno celkem sedm otázek (viz příloha B), které směřovaly k dopravní situaci města Lišov. Dle pana starosty Jiřího Švece je v obci průměrná obslužnost hromadnou dopravou z hlediska počtů dopravních spojení, špatná situace z hlediska znečištění ovzduší vlivem dopravy (exhalace, hluk a prach). Dále říká, že je zde dobrá dostupnost služeb (z pohledu dostatku a kvality). Bezpečnost pro místní obyvatele z hlediska dopravy je zde ale špatná.

Starosta města sám pociťuje výrazné zvýšení intenzity silniční dopravy za posledních pár let, a jak sám udává, projede zde více jak 13 tisíc automobilů během jednoho dne, proto s plánovaným obchvatem velice souhlasí.

V obci se již nachází doplňkové dopravní značení (radarový měřič, který slouží pro informaci – upozornění pro řidiče) v některých místních částech. Celkem se v obci Lišov těchto zařízení nachází 6 a to již od roku 2012.

Vedení města neprovádí na své náklady průzkumy o intenzitě dopravní zátěži v obci. Informace o zátěži získávají z dat poskytovaných Ředitelstvím silnic a dálnic, jelikož to spadá do jejich kompetence.

Starosta města dále udává, že výstavba obchvatu okolo obce bude mít jak kladné tak záporné dopady na obec. Mezi kladné (pozitivní) řadí „*zcela fatální zvýšení bezpečnosti obyvatel a komfortu životního prostředí v obci*“. Mezi negativní patří především „*možný (snad dočasný) úbytek zákazníků u některých méně zavedených firem*“.

Vyjádření podnikatelů obce Lišov:

Místní obyvatel a majitel známé firmy Koberce Lišov si myslí, že výstavba obchvatu je nutná. „*Zátěž na hlavní třídě 5. května je neúnosná. Mám malé děti a přejít na druhou stranu je někdy opravdu o život, zejména co se týče kamionů. Z podnikatelského hlediska se ale jedná o jeden velký otazník. Jsem přesvědčen o tom, že to bude mít vliv na množství zákazníků na prodejně. Ale na naši prodejnu jezdí lidé z celého regionu vyloženě za námi, protože takový výběr podlah nikde v republice nenaleznete. Také se třeba pletu a nic se nezmění. Dnes má každý auto a bez problémů si popojede. Beru to podle vesnice jako Stráž nad Nežárkou či Ševětín, kde po postavení obchvatu „chcípnul pes“.* Lišov je město plné živnostníků, seženete tu ve své podstatě vše do domu, má to souvislost s nábytkářskou tradicí u nás. Nedávno jsem se bavil i s majitelem nejznámější lišovské restaurace Obec na náměstí a ten mi řekl, že se obchvatu vůbec nebojí, protože těch lidí, kteří se zastaví na oběd při průjezdu městem, je minimum. To mě dost překvapilo, protože vždy nejvíce trpí právě restaurace. Ale během pár let samozřejmě zmizí to povědomí, že v Lišově je „ta prodejna podlah“, bude se muset víc investovat do reklamy.

S čím ale zásadně nesouhlasím a nechápu, proč končí obchvat za Štěpánovicemi. Jsou zde dva smrtelně nebezpečné úseky, kde jsou nehody na denním pořádku, první mezi Lišovem a Štěpánovicemi a druhý mezi Vranínem a Třeboní. Jenže obchvat končí těsně před Vranínem a auta pak vyltnou na tento úsek plný zatáček, kde se smí dokonce předjíždět. Přitom to stačilo protáhnout o jeden kilometr, jsou zde pole, takže žádný problém s výstavbou, a mohlo se to napojit na nádhernou silnici okolo Třeboně. To jsem opravdu nepochopil. Zkuste se zaměřit i na tuto otázku, proč, když už se to dělá, se to neudělá kompletně“.

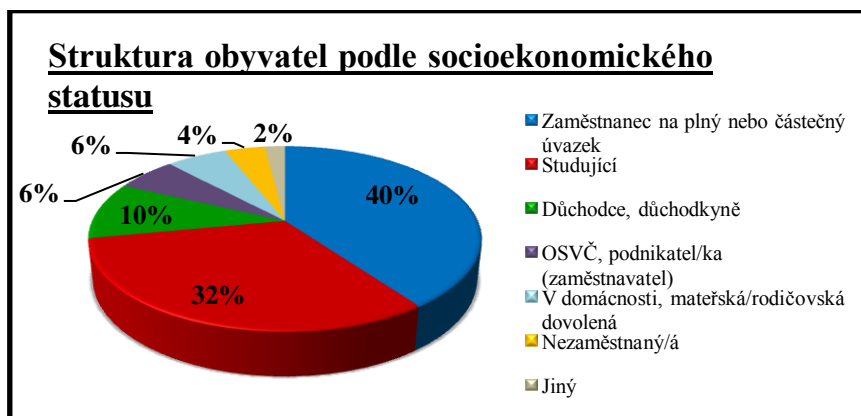
Mezi další podnikatele obce Lišov patří majitelé obchodů, obchůdků, restauračních zařízení apod. Ti si myslí, že výstavba obchvatu je nějak výrazně neohroží. Do obchodů chodí nakupovat především místní obyvatelé, proto neočekávají snížení tržeb. Jelikož v obci právě podél hlavní silnice, která tu prochází, není možnost nějakého parkování.

Vyjádření obyvatel obce Lišov:

Z oslovených 50 lidí bylo 22 mužů (44 %) a 28 žen (56 %), ve věku 18 – 40 let bylo 31 lidí, 14 lidí ve věku 41 – 60 a 5 lidí ve věku 61 a více.

Z hlediska socioekonomického statusu obyvatel bylo nejvíce dotázaných lidí zaměstnancem na plný nebo částečný úvazek (20 dotazovaných). V druhé nejvíce zastoupené skupině lidí byli studenti (16 dotazovaných). Mezi další socioekonomické statusy dotazovaných lidí patřili důchodci, OSVČ (podnikatel/ka), v domácnosti (mateřská, rodičovská dovolená), nezaměstnaní a jiní. Zastoupení jednotlivých socioekonomických statusů můžeme vidět na obrázku č. 4.

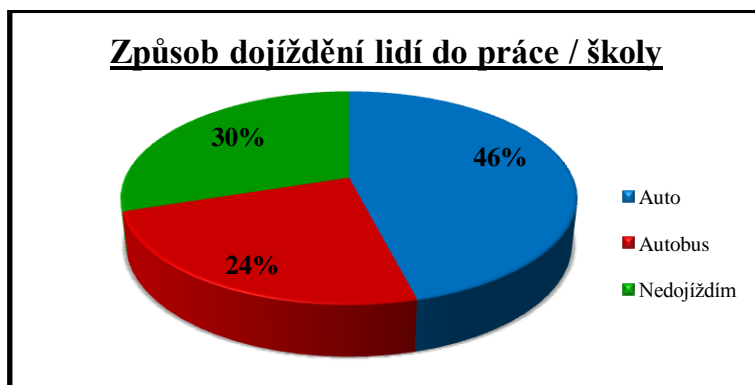
Obr. č. 4: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Lišov



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Z celkového počtu dotazovaných dojíždí do práce 70 % lidí. Nejčastěji lidé do práce nebo školy dojíždějí automobily (viz obrázek č. 5).

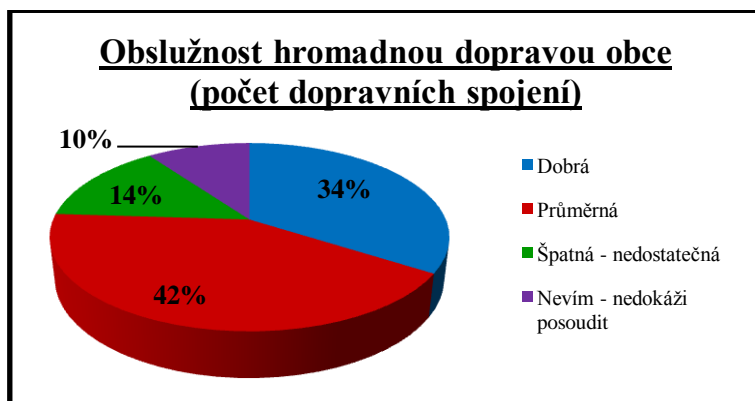
Obr. č. 5: Způsob dojíždění obyvatel obce Lišov



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

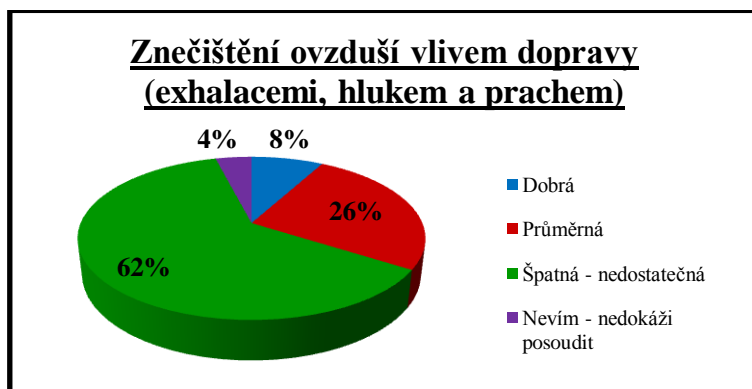
Při hodnocení situace v obci nebyly názory lidí nikdy stoprocentní (viz obrázek č. 6 – 9). Největší shoda dotazovaných obyvatel se objevila u situace v obci z hlediska bezpečnosti vlivem dopravy. Zde se nejvíce lidí shodlo, že je zde situace špatná. Podobný stav nastal i u otázky ohledně situace z hlediska znečištění ovzduší. Tato otázka byla konkretizována na exhalace, hluk a prach, aby bylo hodnoceno ovzduší vlivem dopravy, a ne např. z hlediska znečištění vzduchu vlivem topení na pevná paliva apod. Zde se také více jak 60 % dotazovaných shodlo na tom, že je situace v obci špatná. U obslužnosti hromadnou dopravou (počet dopravních spojení) se shodlo 42 % lidí na odpovědi, že je zde průměrná obslužnost. Stejně tak se 54 % dotazovaných shodlo, že v obci Lišov je průměrná dostupnost služeb, jejich kvalita i dostatek.

Obr. č. 6: Hodnocení obslužnosti obce Lišov hromadnou dopravou



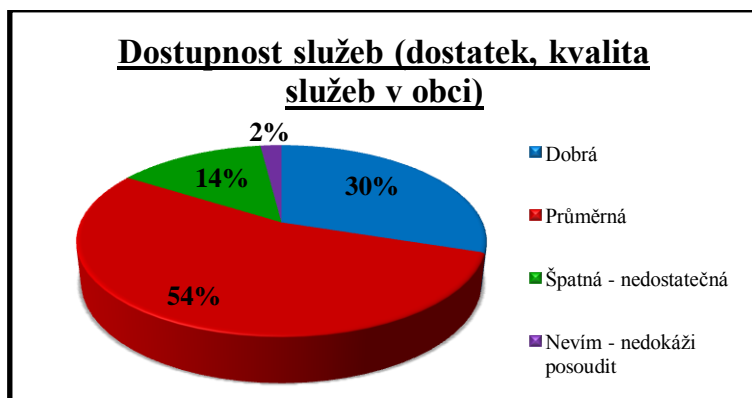
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 7: Hodnocení znečištění ovzduší v obci Lišov vlivem dopravy



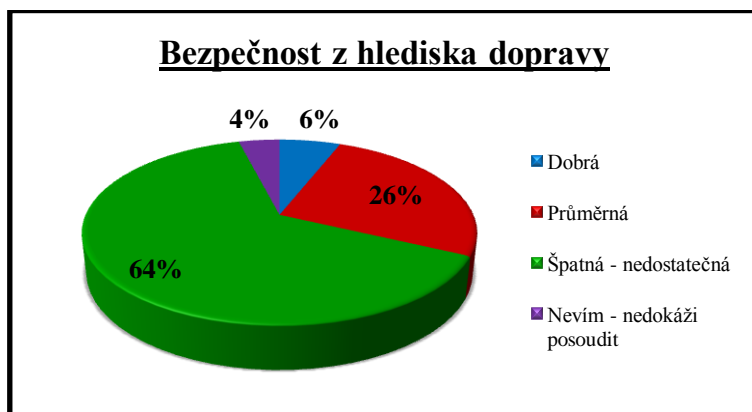
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 8: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Lišov



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 9: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Lišov

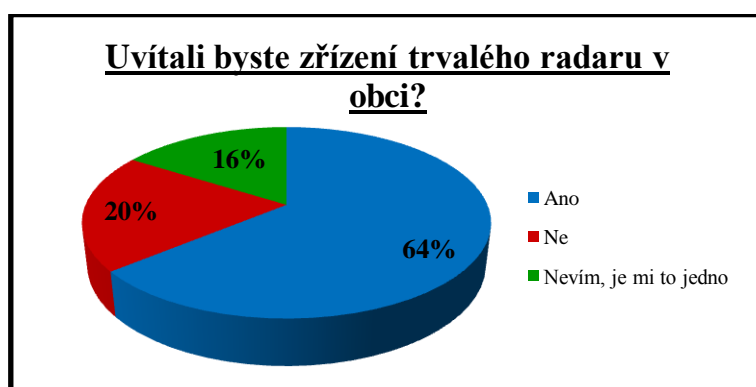


Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Nárůst intenzity silniční dopravy v obci pociťuje 90 % dotazovaných. Tento nárůst nepociťuje jeden s respondentů, zbylí 4 lidé nedokážou posoudit, zda intenzita dopravní zátěženosti stoupá, klesá či stagnuje.

O plánované výstavbě silničního obchvatu ví 88 % dotazovaných (44 lidí). Stejně procento lidí si myslí, že je obchvat potřebný a s výstavbou souhlasí. Pouze dva dotazovaní s obchvatem nesouhlasí. Zbylí respondenti nepřemýšleli nad tím, zda je pro obec obchvat potřebný či nikoliv. Na otázku zda by obyvatelé uvítali v obci zřízení trvalého radaru, odpovědělo ano 32 lidí z 50 (viz obrázek č. 10).

Obr. č. 10: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Lišov



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Na poslední otázku dotazníku „Jaké dopady bude mít, podle Vás, tento obchvat na obec (obyvatele, podnikatele apod.)? Napište pozitivní i negativní dopady“ se objevovaly často podobné odpovědi. Nejčastější pozitivní odpovědi směřovaly k tomu, že výstavbou obchvatu se sníží hluk a zvýší se čistota vzduchu v obci. Tím se dle názorů zvýší kvalita města pro klidný život. Dle dotazovaných obyvatel se zde také zvýší bezpečnost pro obyvatele a chodce. Je zde problém bezpečně přejít hlavní silnici přes přechod. Vzhledem k tomu, že se zde nachází základní škola, prochází městem denně i podstatně velké množství dětí. Výstavbou obchvatu se sníží doprava městem, což mnozí považují za veliký přínos, neboť nyní obcí projíždí velké množství kamionů. Při odpovídání na dopady na podnikatele docházelo k rozdílným odpovědím.

Někteří si myslí, že výstavba bude mít negativní dopad na místní podnikatele, ale zároveň někteří si stojí za názorem, že pro podnikatele města Lišov bude mít

obchvat velice malé negativní dopady. Jeden z respondentů uvádí: „*Nabídka služeb převážné části místních podnikatelských subjektů není závislá na zákaznících pouze projíždějících obcí. Jinými slovy – pokud bude chtít zákazník využít služeb místního podnikatele, nebude omezen obchvatem, neboť cestu do obce bude muset absolvovat stejně. Dopad na drobné místní podnikatele je minimální, počet obyvatel obce je dostatečně velký k tomu, aby si obyvatelé sami „udrželi“ svého poskytovatele služeb. Sortiment místně nabízených služeb je minimálně závislý na projíždějícím obyvatelstvu*“. Podobného názoru byl i další respondent, který uvedl: „*Pro podnikatele může být menší průjezdnost městem negativem, ale podle mě jsou tu hlavně firmy, do kterých lidé stejně jezdí, jen když musí (např. kolik lidí z těch co projedou městem a vidí obchod s koberci, zastaví a běží si do něj nakoupit?)*“. Největší obavy z negativních dopadů na obec jsou v souvislosti s hromadnou dopravou, jelikož se místní obyvatelé domnívají,

že výstavbou obchvatu se sníží počet dopravních spojení. Tato stavba ovšem zabere nemalou část půdy, jak udává jeden obyvatel: „*Tento plánovaný obchvat se mé osoby dotkne zásadním způsobem, a to takovým, že náš pozemek rozdělí z obou stran silnice. Samozřejmě, že usnadní dopravu přímo u vjezdu na náš pozemek, ale intenzitu dopravy ucítíme i z druhé strany pozemku. Uvidíme, co obchvat přinese, ale bojím se, že ne moc přínosných věcí*“.

5.2.3 Vybrané charakteristiky obce Štěpánovice

Štěpánovice byly založeny kolem 13. století. První zmínka o této obci se datuje k roku 1363 (Růžková, Škrabal 2006). Štěpánovice jsou obcí okresu České Budějovice. Od krajského města je tato obec vzdálena vzdušnou čarou přibližně 14 km severovýchodním směrem (Mapy.cz, 2015). Obec Štěpánovice se rozkládá podél obou stran silnice I/34, která spojuje krajské město České Budějovice s městem Třeboň (Štěpánovice u Českých Budějovic, 2015).

Zástavba obce byla na začátku koncentrována především podél hlavní silnice. Nyní se obec rozrůstá spíše dále od této komunikace (Štěpánovice u Českých Budějovic, 2015). Okolo této silnice se nachází i místní

restaurační zařízení, pro které je tato silnice důležitým přínosem. Počet domů v obci Štěpánovice stále roste.

Při prvním sčítání domů a bytů v roce 1869 zde bylo 78 domů (Růžková, Škrabal 2006), při celostátním sčítání domů a bytů v roce 2001 zde bylo již 229 domů (Růžková, Škrabal 2006). V roce 2011, kdy proběhlo poslední sčítání, je zde 292 domů (SLDB, 2011). Na základě těchto údajů můžeme konstatovat, že se obec stále rozrůstá. Ve Štěpánovicích (k 26.3.2011) žilo 790 obyvatel (SLDB, 2011). Při prvním sčítání obyvatel v roce 1869 zde žilo 673 lidí, což je přibližně cca o 100 lidí méně než dnes (Růžková, Škrabal 2006). Počet obyvatel v jednotlivých sčítáních moc nekolísá, většinou se pohyboval ± 30 lidí oproti předešlému sčítání. Největší nárůst proběhl právě mezi sčítáními v roce 2001 a v roce 2011, stejně jako u nárůstu počtu domů (Růžková, Škrabal 2006 a SLDB, 2011).

V obci se nenachází žádné významné podniky. Jsou zde dvě restaurační zařízení. V jednom z nich nabízí i ubytovací služby. Dále se v obci nachází jedna samoobsluha a autoopravna.

5.2.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Štěpánovice

Vyjádření starosty obce Štěpánovice:

Místnímu starostovi obce Štěpánovice, p. Kopačkovi, byl dán dotazník k vyplnění, který se skládal ze sedmi otázek. Dotazník obsahoval stejné otázky jako dotazník u obce Lišov.

Obslužnost hromadnou dopravou z hlediska počtu dopravních spojení je hodnocená jako dobrá, neboť v obci během jednoho dne je zajištěných celkem 32 autobusových spojení. Jedná se o autobusové spojení v obou směrech (směr na České Budějovice a opačný směr na město Třeboň). Vedení obce vnímá jako průměrné znečištění ovzduší vlivem dopravy, při kterém vzniká nejen hluk a prach, ale také další exhalace a zároveň podotýká, že je zde špatná (nedostatečná) bezpečnost z hlediska dopravy. V obci je průměrná dostupnost služeb, některé zásadní služby zde ale chybí.

Starosta dále udává, že on sám v obci pocítuje zvýšení intenzity silniční dopravy za posledních pár let a to na silnici I/34. Ve spojení s tímto nárůstem intenzity dopravy souhlasí pan Kopačka s výstavbou silničního obchvatu a domnívá se, že tato stavba je nezbytná. Podotýká také, že tato stavba je přislíbená již 20 let. Zřízení trvalého radaru v obci nebude potřeba, neboť jsou zde již dva radary, které se nachází na obou příjezdech do obce. Obecní úřad neprovádí samostatné průzkumy o intenzitě dopravního zatížení, neboť nejsou potřebné, jelikož zatížení je dlouhodobě enormní.

Dle názoru starosty bude mít výstavba obchvatu veskrze pozitivní dopady, o čemž svědčí nálada a postoje obyvatel. A následně dodává, že krom místních pohostinství by všichni obchvat uvítali v co nejkratším čase.

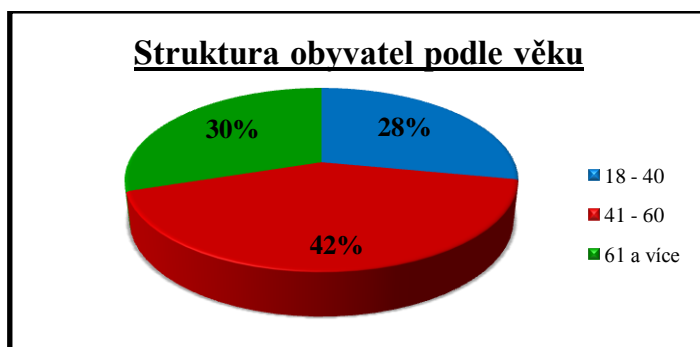
Vyjádření podnikatelů obce Štěpánovice:

Jak již bylo zmíněno, v obci Štěpánovice se nenachází žádné významné firmy. Nachází se zde restaurační zařízení, obchod se smíšeným zbožím a autoopravna. Na páteřní silnici se nachází autoopravna a dvě restaurace. Obchod se smíšeným zbožím se nachází opodál od hlavní silnice v místní zástavbě. Dotazník byl vyplněn pouze majiteli restauračních zařízení. Majitel restaurace s ubytovnou se domnívá, že výstavba obchvatu jeho podnikání nijak neohrozí, ale uvědomuje si, že když se obchvat začne stavět, bude potřeba jeho ubytovny a na pár let by se mu tržby zvýšily v důsledku ubytování a stravy dělníků. Majitel druhé restaurace, která leží naproti první restauraci má ale opačný názor, neboť se domnívá, že výstavba obchvatu bude mít na jeho podnikání pouze negativní dopady. Tím, že by se snížila doprava v obci, snížily by se i jeho tržby z podnikání.

Vyjádření obyvatel obce Štěpánovice:

Z dotazovaných 50 lidí bylo 30 žen (56 %) a 20 mužů (44 %). Nejvíce oslovených lidí bylo ve věku 41 – 60 let (viz obrázek č. 11).

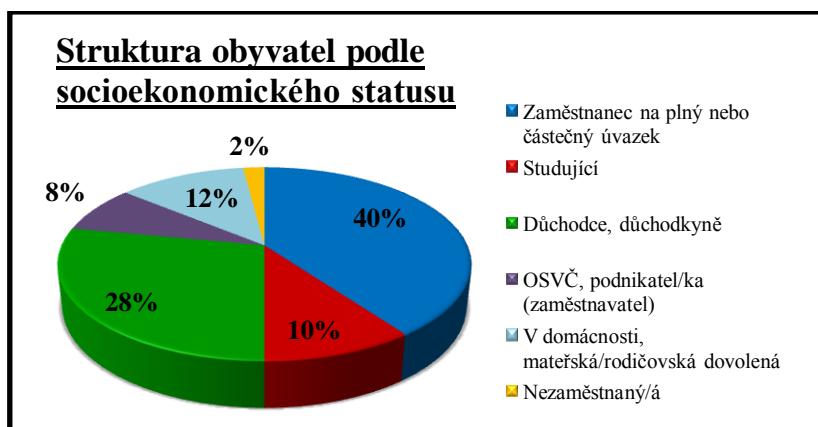
Obr. č. 11: Struktura obyvatel podle věku v obci Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Nejvíce respondentů uvedlo svůj socioekonomický status jako zaměstnanec na plný nebo částečný úvazek (20 lidí), který tvoří společně se studenty právě jednu z hlavních skupin, která každý den vyjíždí za hranice obce. Druhý nejvíce zastoupený socioekonomický status, který tvoří 14 dotazovaných, jsou důchodci. Dotazník vyplnili i obyvatelé s jinými socioekonomickými statusy (viz obrázek č. 12).

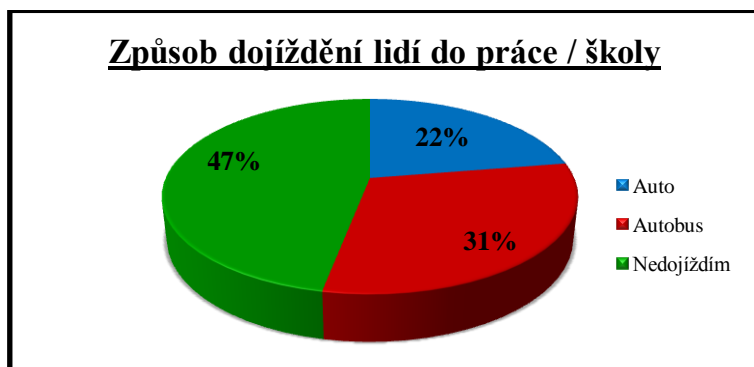
Obr. č. 12: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Z oslovených dojíždí do práce či školy 54 % obyvatel. Mezi 47 % respondentů, kteří uvedli, že nedojíždí, patří především důchodci, ženy na mateřské dovolené a nezaměstnaní. Lidé zde nejčastěji volí autobus jako prostředek pro dojíždění do práce či školy (31 % dotazovaných), auto volí dalších 22 % lidí (viz obrázek č. 13).

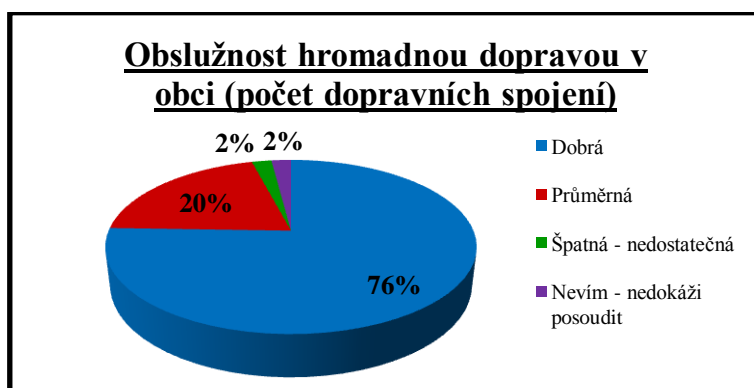
Obr. č. 13: Způsob dojíždění obyvatel obce Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

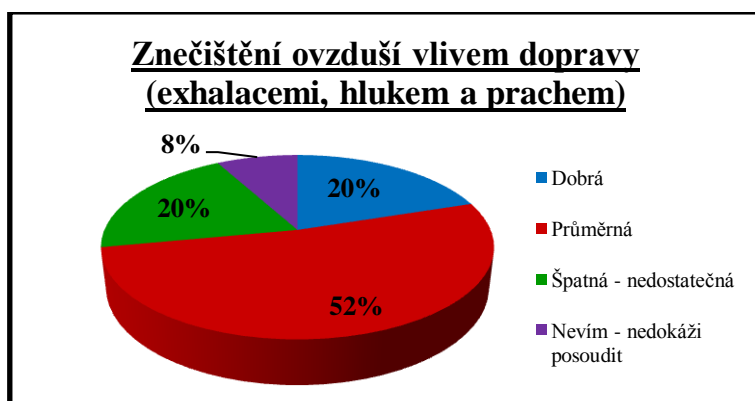
Při hodnocení situace v obci se převážně obyvatelé shodli (viz obrázek č. 14 – 17). Dotazovaní lidé jsou většinou spokojeni s obslužností hromadnou dopravou (z hlediska počtů dopravních spojení), na tomto faktu se shodlo 37 lidí (76 %). Při hodnocení znečištění vzduchu vlivem dopravy už nebyly odpovědi tak jednoznačné. Více jak polovina (52 %) dotazovaných se shodla, že je zde znečištění vzduchu průměrné. Bylo zde i pár lidí, kteří situaci považují za špatnou, ale i tací, kteří za dobrou. Respondenti si myslí, že jsou v obci služby na dobré až průměrné úrovni, čímž potvrzují i mínění pana starosty. Místní obyvatelé se ale zde necítí příliš bezpečně, jelikož za špatnou bezpečnost z hlediska dopravy uvedlo 59 % dotazovaných.

Obr. č. 14: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v obci Štěpánovice



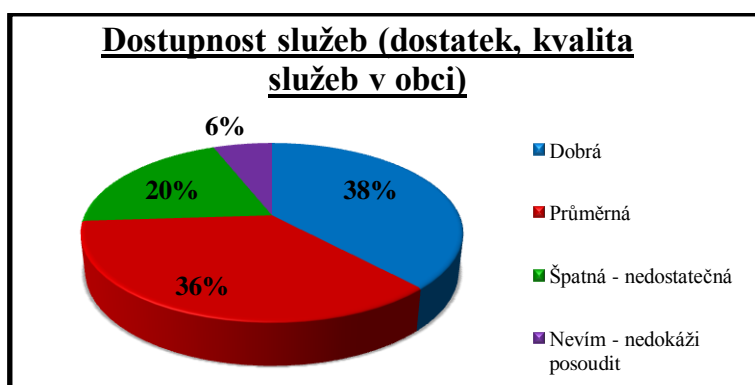
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 15: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v obci Štěpánovice



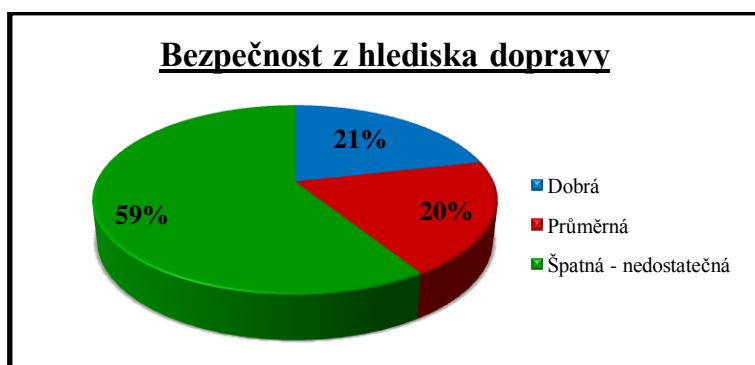
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 16: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

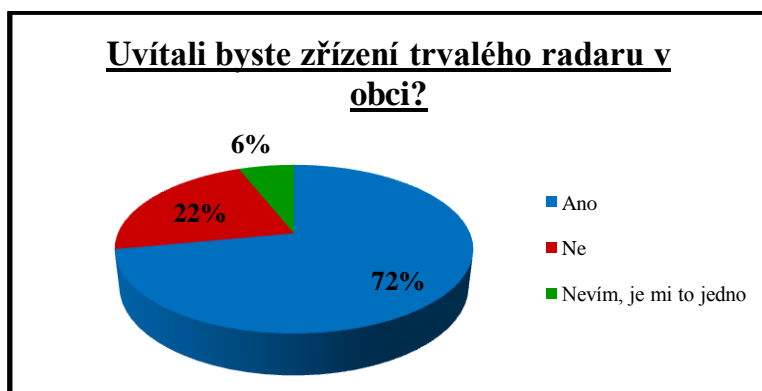
Obr. č. 17: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Více jak 80 % účastníků dotazníkového šetření pociťuje nárůst intenzity silniční dopravy v obci. Zbýlých 20 % buď nedokážou posoudit, nebo tento jev nevnímají. Informovanost lidí o plánovaném obchvatu je zde stoprocentní, ale již 12 % respondentů s tímto obchvatem nesouhlasí a jsou proti jeho výstavbě. Přes 70 % dotazovaných souhlasí s tím, aby se zde zavedl trvalý radar a nikoliv pouze radar upozorňující na rychlost (viz obrázek č. 18).

Obr. č. 18: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Štěpánovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Respondenti při otázce, jaké dopady bude mít tento obchvat na obec, nejčastěji odpovídali, že tato výstavba bude mít pouze pozitivní dopady. Lidé doufají v to, že se zde opravdu sníží počet projíždějících automobilů a kamionů. Tím se zvýší i bezpečnost chodců, nejen dětí, které se obcí pohybují, ale i obyvatel, kteří chtějí v obci přejít přes silnici. Obyvatelé udávají, že je zde velké nebezpečí přecházení, neboť přechody nejsou umístěné na příliš viditelném místě a proto zde roste především strach o děti, které tudy chodí do místní školy či na autobusové zastávky. Domnívají se, že obchvat také sníží v obci hluk a to nejen okolo hlavní silnice. Mezi další pozitivní dopady obyvatelé řadí fakt, že zde vznikne klidnější obec pro jejich život. Toto pohodlí také ovlivní mínění, že se zde zvýší čistota vzduchu.

Mezi hlavní negativní dopady nepatří ani tak krach místních podnikatelů (neboť jich zde moc není), ale lidé s obchvatem nesouhlasí a berou za negativní to, že nastane znehodnocení krajiny a úbytek jejích půdy. Tuto odpověď volili především lidé, kteří zde vlastní pozemky a pole. Následně dodávají, že s úbytkem půdy, nastane i pokles

zemědělství. Za další negativní dopad je strach z toho, že se v obci sníží počet dopravních spojení hromadnou dopravou, neboť zde projíždí i dálkové autobusy, které by pravděpodobně byly následně odkloněny přes silniční obchvat. Obyvatelé se obávají i toho, že obchvatem bude obec odříznuta od okolního světa.

5.3 Vzájemné porovnání terénních výzkumů k problematice obchvatu v obcích Lišov a Štěpánovice

Starostové obou obcí se v podstatě shodli ve většině odpovědí. Rozdíly nastaly pouze u otázky, která se týkala situace v obci z hlediska obslužnosti, bezpečnosti, znečištění ovzduší a služeb. Obec Štěpánovice považuje za dobrý celkový počet spojení, je to dáno především tím, že jsou Štěpánovice menší než Lišov a nepotřebují přepravit tolik osob, lidé si zde můžou vybírat celkově z 32 spojení za jeden den. Město Lišov považuje za dobré počet služeb a jejich dostupnost, oproti Štěpánovicím, kde byla dostupnost služeb hodnocená jako průměrná. Tato nerovnost souvisí opět v rozdílu velikosti obce, jelikož Lišov, jako město, nabízí více služeb z důvodu toho, že je zde větší počet obyvatel a místní služby se proto snadněji užívají. Obec Štěpánovice je podstatně menší a proto se zde nenabízí tolik služeb. Shoda nastala i v pozorování zvýšení intenzity silniční dopravy, proto vedení obou obcí považuje za důležité, aby byl obchvat vystavěn. Zástupci obou obcí nevytvářejí vlastní šetření o intenzitě dopravy a data čerpají především z celostátního sčítání dopravy prováděného ŘSD. Korelace nastala i v porovnání dopadů, kdy bylo uvedeno, že obchvat bude mít pouze pozitivní dopady na obec, především na život místních obyvatel. Pokud by nastal nějaký negativní dopad, tak v důsledku úbytku tržeb v místních podnicích.

Podobný soulad odpovědí nastal i v mínění podnikatelů. Někteří souhlasí s tím, že výstavba obchvatu jejich tržby výrazně nenaruší, neboť nejsou zaměřeni na klientelu projíždějící obcí. O tomto přesvědčení hovoří především podnikatelé města Lišov, kteří jsou často zaměřeni na výrobu nábytku. Tento názor sdílejí i někteří podnikatelé obou obcí, kteří vykonávají hostinskou činnost. Najdou se zde ale i takové podniky, kdy se majitelé výstavby obávají, neboť ví, že právě jejich tržby jsou závislé na projíždějících automobilech.

Obyvatelé obou obcí vnímají situaci velice podobně. Určité shody jsou ve všech zodpovězených otázkách. Vždy si většina obyvatel přeje, aby byl obchvat vystavěn, neboť chtějí lepší život v obci a to i na úkor dalšího znehodnocení krajiny výstavbou. Doufají, že výstavba napomůže k tomu, aby se v obci zvýšila bezpečnost pro obyvatele, snížil se hluk a prach, který vytváří doprava a zároveň se zvýšila čistota vzduchu. Jediné, co některým lidem vadí, je obava ze snížení počtů dopravních spojení, kdy tuto obavu vnímají obyvatelé obcí stejně.

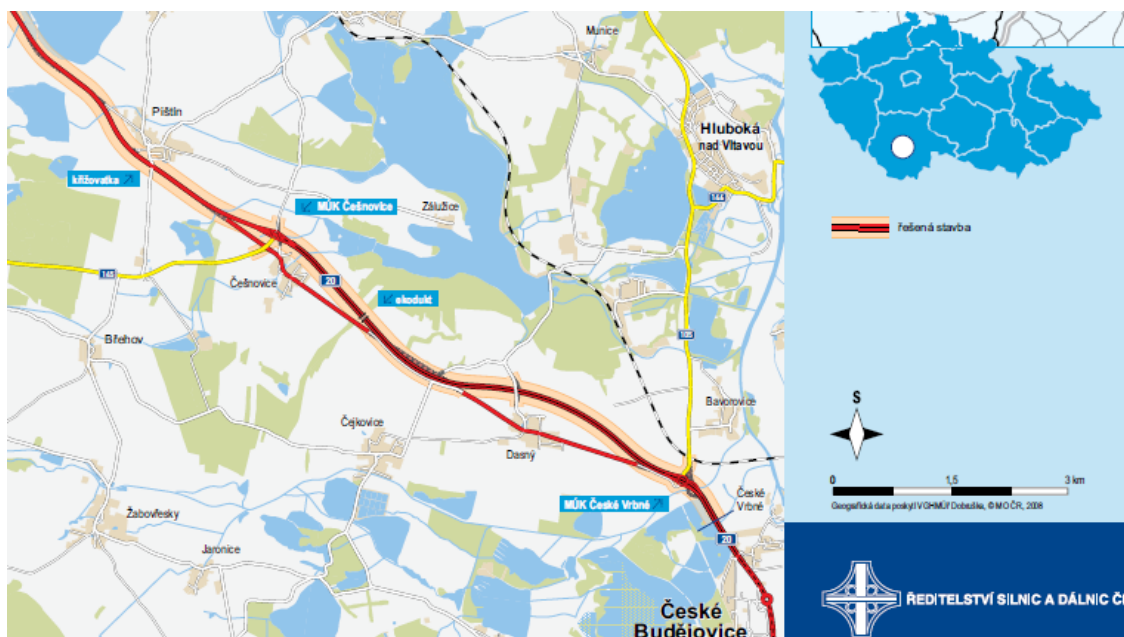
5.4 Problematika obchvatu okolo sídla Češnovice a obce Dasný

Výstavba obchvatu je plánovaná na silnici I/20, která spojuje západní Čechy s Jihočeským krajem. Tato vozovka má velký dopravní význam nejen místní, ale i regionální a celostátní. Silnice je nevyhovující především z hlediska vlivu na životní prostředí. Obchvat by měl zvýšit bezpečnost obyvatel obou obcí z hlediska provozu. V důsledku snížení tranzitní i automobilové dopravy dojde k výraznému nárůstu pohodlí obyvatel, sníží se hlučnost a imise a zvýší se především bezpečnost místních obyvatel (ŘSD, 2015g). Během sčítání dopravy v roce 2005 bylo zjištěno, že po této komunikaci denně projede cca 13 007 vozidel. V roce 2010 po místní komunikaci projelo již 14 130 vozidel (ŘSD, 2005d, 2010e).

Jak můžeme vidět na obrázku č. 19, plánovaná výstavba trasy bude vedena severním směrem od obou obcí (ŘSD, 2015g).

Obchvat bude procházet především přes pozemky, které jsou nyní využívány pro zemědělství dané lokality. To způsobí velký zásah do přírody neboť trasa je plánovaná na 13,6 km a nastane tak nemalý úbytek půdy. V blízkosti návrhu stavby se za obcí Dasný vyskytuje také přírodní rezervace Vrbenské rybníky, stavba by neměla do tohoto území zasáhnout.

Obr. č. 19: Plánovaný obchvat okolo obce Pištín – Češnovice a Dasný



Zdroj: ŘSD, 2015g

5.4.1 Vybrané charakteristiky sídla Češnovice

Sídlo Češnovice spadá pod obec Pištín. Sídlo je od obce vzdálené cca 2 km. Češnovice byly založeny zhruba okolo roku 1200. První písemná zmínka o sídle je z roku 1420 v tzv. Popravčí knize Pánů Rožmberských. Půdy, které se nacházely okolo osady, měly značný vliv na postupné zalidňování sídla (Pištín, 2015).

Sídlo leží přibližně 10 km severozápadním směrem od Českých Budějovic. Leží na silnici I/20. Zástavba byla koncentrována především podél této silnice. V dnešní době se sídlo rozšiřuje především východním směrem. Z hlediska půdorysu se jedná o řadový typ (Mapy.cz, 2015).

Při prvním sčítání domů a bytů bylo v sídle napočítáno 43 domů, tento počet postupně narůstal. Již v roce 1950 zde bylo domů 70. Počet domů v následujících období kolísal mezi 60 – 70 domy, ale k dalšímu nárůstu došlo až při sčítání v roce 2001, kdy bylo zaznamenáno 77 domů (Růžková, Škrabal 2006). K roku 2011 bylo zde 95 domů (OÚ Pištín, 2015).

Na konci 19. století žilo v sídle 300 obyvatel (sčítání roku 1869). Počet obyvatel se během začátku 20. století (sčítání v roce 1930) stále pohyboval okolo tří set lidí (± 30).

Během dalších let nastal pokles obyvatel, který trval až do roku 2001, kdy v obci žilo 185 lidí (Růžková, Škrabal 2006). Počet obyvatel začal stoupat až začátkem 21. století, kdy při posledním sčítání v roce 2011 bylo uvedeno 198 lidí (OÚ Pištín, 2015).

V obci se nachází podnikatelské firmy, hostince a živnostníci. Někteří z těchto subjektů jsou zaměstnavateli pro místní občany. Vybrané podniky jsou v sídle závislé na frekventované silnici první třídy, která tudy prochází. Mezi tyto podniky patří místní hostinec, restaurace, čerpací stanice pohonných hmot Pletka, stánek rychlého občerstvení a další. Frekventovaná silnice přináší i finanční prostředky do rozpočtů některých obyvatel, neboť se často na domech podél silnice objevují nejrůznější reklamní plachty. Na druhou stranu intenzita zatížení silniční dopravou přináší i negativní dopady jako je hluk, škody na komunikacích atd. (Pištín, 2015).

5.4.2 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice ochvatu v sídle Češnovice

Vyjádření starosty obce Pištín (sídla Češnovice):

Starosta obce při hodnocení situace v Češnovicích se vyjádřil, že v obci je průměrný počet dopravních spojení. Uvedl, že za průměrné považuje i situaci ohledně dostupnosti služeb a jejich kvalit. Znečištění ovzduší v obci vlivem dopravy označil za mírné, ale za špatnou považuje bezpečnost obyvatel v obci na základě zvýšené intenzity zatížení v rámci silniční dopravy, která není vnímána jen pocitově, ale také podložená statistickými daty.

Vedení obce souhlasí jak s výstavbou silničního obchvatu, tak se zřízením trvalého radaru v obci. Pan starosta uvádí, že obecní úřad Pištín v současné době jedná o zřízení trvalého radaru s městem Hluboká nad Vltavou, protože obec Pištín není zřizovatelem městské policie a tudíž nemůže vykonávat správu a vybírání pokut. Stabilní radar by byl umístěn v sídle Češnovice.

Obec Pištín provádí průzkumy o intenzitě dopravní zatíženosti sídla Češnovice. Tyto průzkumy byly prováděny v letech 2007 a 2014 (viz kapitola 5.4.3), jsou ale finančně náročné, proto jsou prováděny tak málo.

Podle vedení obce bude mít výstavba obchvatu pozitivní i negativní dopady na sídlo Češnovice. Mezi pozitivní dopady byla zařazena zvýšená bezpečnost, vybudování dalšího přechodu, snížení prašnosti v obci, snížení hladiny hluku, lepší komunikace občanů mezi sebou, možnost dokončit úpravy návsi, snížení ceny prací (např. při opravě kanalizace) okolo komunikace (nebude nutno platit poplatek Ředitelství silnic a dálnic).

Jako nejvýznamnější negativní dopad je zmíněné omezení tržeb místních podnikatelů (autoopravny, pohostinstvích). Po výstavbě obchvatu stávající komunikace přejde do majetku obce, tudíž bude i vyšší finanční náročnost na její náročnost.

Vyjádření podnikatelů sídla Češnovice:

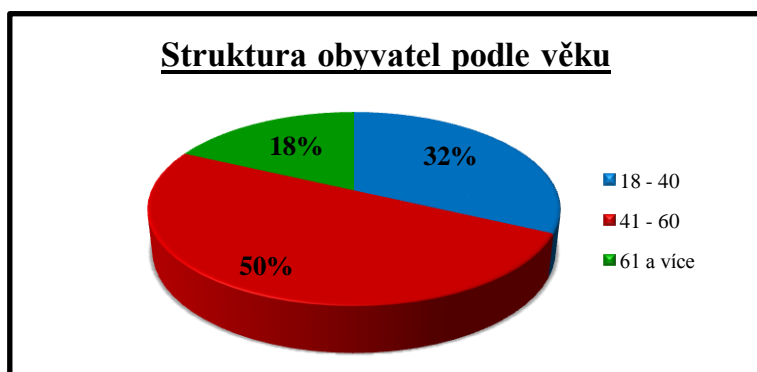
V Češnovicích byl dotazník vyplněn dvěma podnikateli, jenž zde vlastní místní hostinská zařízení a majitelem čerpací stanicí Pletka. Všichni tři majitelé podniků (i přesto, že se liší jejich podnikatelská činnost) se shodli na tom, že výstavba obchvatu pro ně bude mít velice negativní dopad. Právě jejich tržby z podnikání jsou závislé na automobilech, které projíždějí obcí. V důsledku výstavby obchvatu se s největší pravděpodobností jejich zisky sníží a je možné, že někteří podnikatelé nebudou moci v podnikatelské činnosti dále pokračovat.

I přesto, že podnikatelé očekávají, jaké negativní dopady bude mít výstavba na jejich podnikatelskou činnost, tak konstatují, že pro místní obyvatele bude obchvat velice pozitivním přínosem.

Vyjádření obyvatel sídla Češnovice:

Celkově v sídle vyplnilo dotazník více jak 68 % zástupců jednotlivých domů. Bylo osloveno 29 žen (58 %) a 21 mužů (42 %). Nejvíce oslovených bylo ve věku 41 – 60 let, celkem tuto skupinu obsahovalo 50 % dotazovaných. Mezi druhou nejvíce oslovenou skupinu patřila skupina obyvatel v produktivním věku (18 – 40 let), kdy na dotazník odpovědělo 32 % respondentů (viz obrázek č. 20).

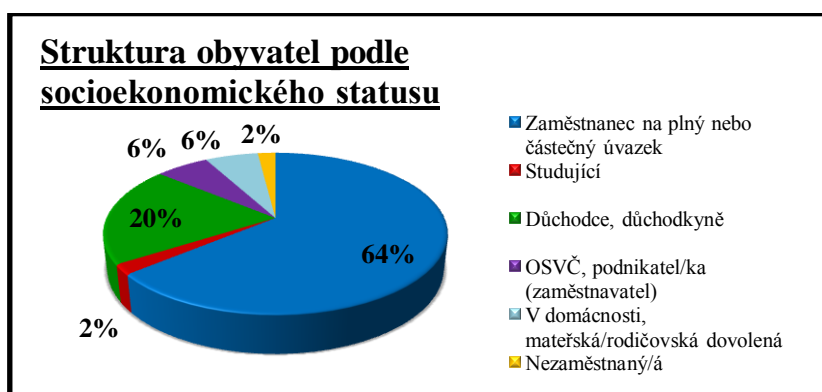
Obr. č. 20: Struktura obyvatel podle věku v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Mezi nejčastější socioekonomické statusy (viz obrázek č. 21) patřily: zaměstnanec na plný nebo částečný pracovní úvazek (64 % dotazovaných) a důchodce / důchodkyně (20 % dotazovaných).

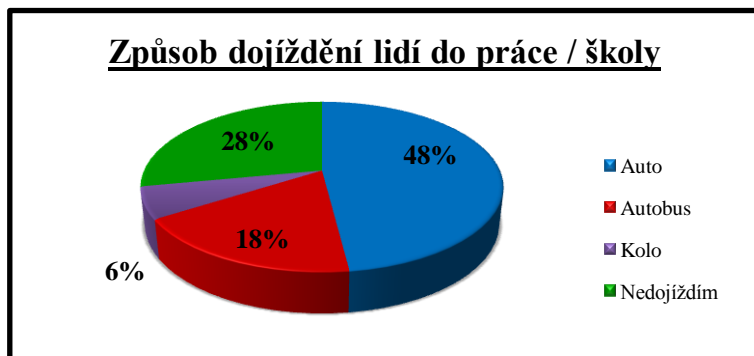
Obr. č. 21: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Každý den do práce nebo školy dojíždí 62 % respondentů, kdy nejčastěji preferují přepravu vlastním automobilem (48 %), pouhých 9 lidí z 50 volí služby hromadné dopravy (autobusu). Musím ale konstatovat, že z dotazovaných 14 lidí do zaměstnání nijak nedojíždí (viz obrázek č. 22).

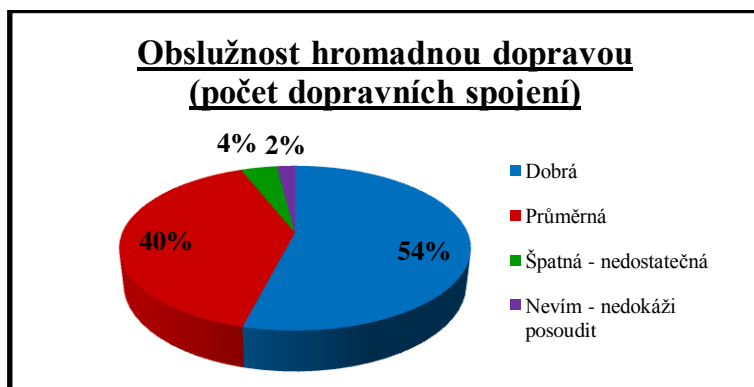
Obr. č. 22: Způsob dojíždění obyvatel v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

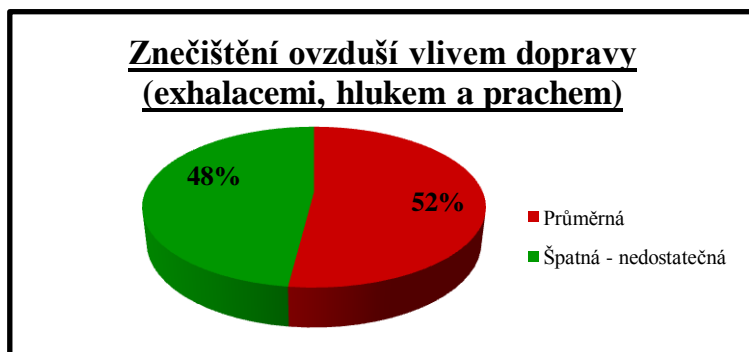
Místní obyvatelé jsou vcelku spokojeni s obslužností hromadnou dopravu, 54 % dokonce uvádí, že je zde počet dopravních spojení dobrý. Nespokojeni jsou pouze 2 obyvatelé z celkového počtu respondentů. Za průměrné až špatné místní považují znečištění ovzduší vlivem dopravy, kdy si uvědomují, že právě doprava způsobuje tyto důsledky. Výzkum nám také ukazuje, že lidé zde nejsou spokojeni s dostupností služeb, které se zde moc nevyskytují, a proto obyvatelé musejí za službami dojíždět. Špatná je zde i bezpečnost nejen obyvatel, kterou snižuje frekventovaná silnice procházející sídlem. Grafické znázornění hodnocení jednotlivých problémů je v obrázku č. 23 - 26.

Obr. č. 23: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v sídle Češnovice



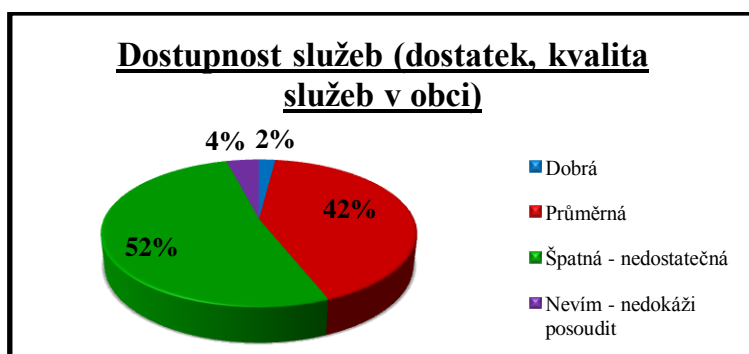
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 24: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v sídle Češnovice



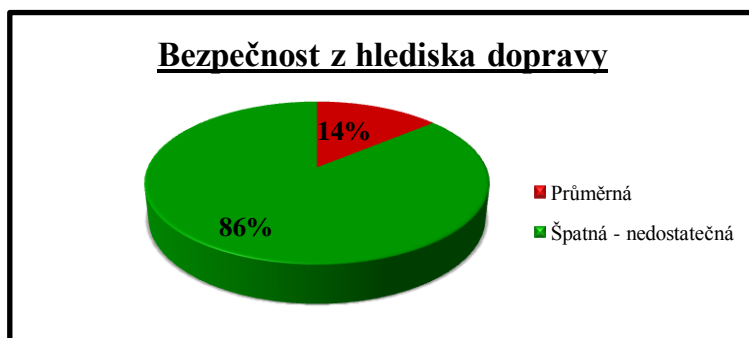
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 25: Hodnocení dostupnosti služeb v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

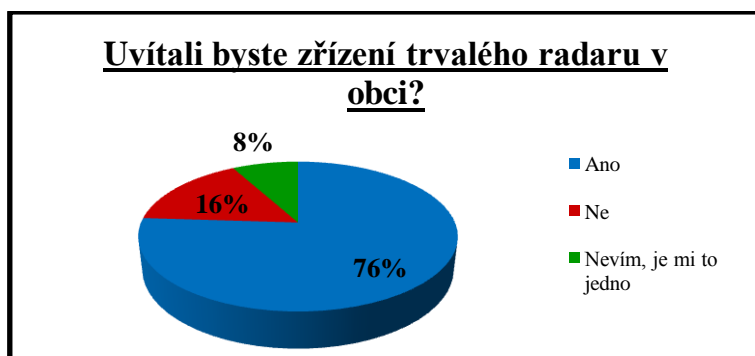
Obr. č. 26: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Zvýšení intenzity silniční dopravy pociťuje v Češnovicích 92 % respondentů. O plánovaném obchvatu ví 48 místních obyvatel z 50 dotazovaných, to znamená 96 %. Stejně procento lidí si myslí, že je výstavba tohoto obchvatu pro sídlo potřebná. Pro zřízení trvalého radaru v Češnovicích je jen 76 % respondentů (viz obrázek č. 27).

Obr. č. 27: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v sídle Češnovice



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Pro obec bude mít výstavba jak pozitivní tak negativní dopady. Zdejší obyvatelé řadí mezi pozitivní dopady především zvýšení bezpečnosti pro místní obyvatele při pohybu přes silnice a okolo ní. Jelikož se v obci nachází jediný přechod, není přecházení přes komunikaci jednoduché. Domnívají se, že obchvatem se zlepší životní prostředí (především snížení hluku a prašnosti) a snížení provozu na komunikaci. K tomu dojde v okolí hlavní silnice. Jeden respondent uvádí, že tento problém ale nastane v okolí výstavby (severní část sídla), jelikož plán obchvatu je veden v těsné blízkosti rodinných domů a tím ukazuje, že se problematika hluku a prachu nevyřeší, ale pouze se přesune do jiné části sídla.

Ačkoliv většina obyvatel s obchvatem souhlasí, tak si uvědomuje také následky, které výstavba způsobí. Místní obyvatelé za hlavní negativní dopad považují narušení místní krajiny. V odpovědích zmiňují, že „v místě plánovaného ochvatu je krajina velmi krásná, kdy se jedná téměř o biotop“. Některý z respondentů říká: „Bude nevratný vliv na dotčenou přírodu v oblasti rybníka Bezdrev, kde žijí vzácní ptáci, jedná se o ekosystém, který bude vlivem člověka narušen, zničen. Další negativní vliv je ekonomicky – obchvat je veden v zátopové oblasti, tudíž to stavbu velmi prodraží“. Další zmiňují, že v okolí nastane velký úbytek divoké zvěře. Jako méně zmiňovaný negativní dopad, je dopad na místní podnikatele, kdy si i obyvatelé uvědomují, že se podnikům sníží tržby v důsledku úbytku zákazníků.

5.4.3 Průzkumy obce Pištín o intenzitě dopravy v sídle Češnovice

Vlastní průzkumy uskutečnila obec v roce 2007 a 2014. Tyto průzkumy budou sloužit jako podklady pro dopravní úpravy, především k opatřením, které povedou ke snížení dopravy na této pátešní komunikaci. V roce 2007 probíhalo sčítání dopravy od 14. května 2007 do 21. května 2007. Výzkum probíhal v obou směrech provozu (do Českých Budějovic a z Českých Budějovic) a prováděla ho firma Sierzega. V přílohách E a F můžeme vidět počet projíždějících automobilů v jednotlivých dnech pozorování. Během jednoho týdne pozorování projelo obcí 103 568 vozidel (50 061 vozidel do Českých Budějovic a 53 507 v opačném směru). Z celkového počtu projíždějících vozidel překročilo rychlost přibližně 73 % řidičů. Průměrný odstup mezi jednotlivými vozidly byl 1,4 sekundy. Malé odstupy mezi projíždějícími vozidly znamenají vytváření kolon. Pro místní obyvatele tak vzniká větší riziko úrazu při přecházení silnice a menší bezpečnost při pohybování se po části obce (OÚ, 2007).

V roce 2014 proběhlo sčítání od 31. března do 14. dubna, kdy každý týden bylo pozorováno dopravní zatížení v jednom směru. Při prvním týdnu pozorování byla sčítána vozidla ve směru do Českých Budějovic. Češnovicemi v tomto směru projelo 52 941 vozidel, to je cca o 2,5 tisíce vozidel více než před sedmi lety. V opačném směru (druhý týden pozorování) projelo celkem 52 847 vozidel, zde je oproti roku 2007 pokles přibližně o 700 automobilů (OÚ Pištín, 2014). Tato skutečnost může být důsledek toho, že byla otevřená další část dálnice D3, kdy lidé tuto komunikaci začali využívat, neboť jim zkrátila časovou náročnost mezi Českými Budějovicemi a Prahou (ŘSD, 2015c). Podrobné grafy o intenzitě zatížení můžeme vidět v příloze G. Dopravní průzkum prokázal, že silnice I/20 je v obci Pištín – Češnovice vysoce dopravně zatížená. Při sčítání zde projelo denně cca 7 500 vozidel v každém směru. Z projíždějících vozidel překročilo rychlost více jak 52 % řidičů, což je méně než v roce 2007 a to v důsledku umístění měřících zařízení po obou směrech při vjezdech do Češnovic. Měření bylo prováděno na přelomu března a dubna, v jarních měsících a panovaly standardní klimatické podmínky (OÚ Pištín, 2014).

V porovnání dat průjezdnosti z vlastního šetření a dat z ŘSD se dospělo k výsledkům, že denně projede v obci více aut, než uvádí ŘSD i při zohlednění časového rozestupu mezi posledními sčítáními.

5.4.4 Vybrané charakteristiky obce Dasný

Obec se nachází na hlavním tahu silnice I/20 přibližně 7 km severozápadním směrem od Českých Budějovic (Obec Dasný, 205). První písemná zmínka je datována k roku 1418 (Růžková, Škrabal 2006).

Zástavba obce je koncentrována především v okolí hlavní silnice. V dnešní době se obec nerozšiřuje podél hlavní silnice, ale nová zástavba se koncentruje především do vzdálenějších míst od hlavního silničního tahu. Půdorys obce je řazen mezi řadové vsi (Mapy.cz, 2015). U hlavní silnice se nachází místní Mateřská škola, pro kterou frekventovaná silnice není příliš bezpečnou.

V roce 1869 bylo v obci postaveno 34 domů, tento počet se stále zvyšuje. Při posledním sčítání domů a bytů v roce 2011 bylo zde zaznamenáno již 106 domů, to je o 18 domů více než v roce 2001 (SLDB, 2015 a Růžková, Škrabal 2006). Počet obyvatel v obci neměl pouze vzrůstající tendenci, jako to bylo u počtu domů. V roce 1869 v Dasným žilo 253 lidí, tento počet mírně kolísal až do sčítání lidí v roce 1991, od té doby počet obyvatel roste (Růžková, Škrabal 2006). V roce 2011 zde žilo 318 lidí (SLDB, 2015).

V obci se nachází jeden hostinec, který je v provozu od odpoledních hodin především pro místní obyvatele. Dále se zde nachází jeden pneuservis a přes léto občerstvení s točenou zmrzlinou. V obci se nachází i další podnikatelé, ale jejich činnost je provozována mimo území obce.

5.4.5 Vyhodnocení dotazníkového šetření k problematice obchvatu v obci Dasný

Vyjádření starostky obce Dasný:

Paní starostka obce odpovídala na dotazník velice jednoduše a krátce. Myslí si, že v obci je průměrná obslužnost hromadnou dopravou. Během jednoho dne je zde 8 spojů do Českých Budějovic. Za špatné jde zde považováno ovzduší, které je znečištěné především prachem a vyskytuje se zde zvýšený hluk způsobený dopravou. V obci se nachází minimum služeb pro obyvatele, proto lidé za službami musí dojíždět především do blízkých Českých Budějovic. Špatná situace je zde i z hlediska bezpečnosti lidí vlivem dopravy.

Vedení obce pociťuje zvýšení intenzity silniční dopravy a se stavbou obchvatu souhlasí, jak uvádí: „*včera už bylo pozdě*“. V obci je u místního přechodu pro chodce zřízen radar, který projíždějící řidiče upozorňuje na rychlost. Obec Dasný neprovádí vlastní průzkumy o intenzitě dopravy v obci. Výstavba silničního obchvatu by měla velmi pozitivní dopady na obyvatele, podnikatelů je v obci minimum.

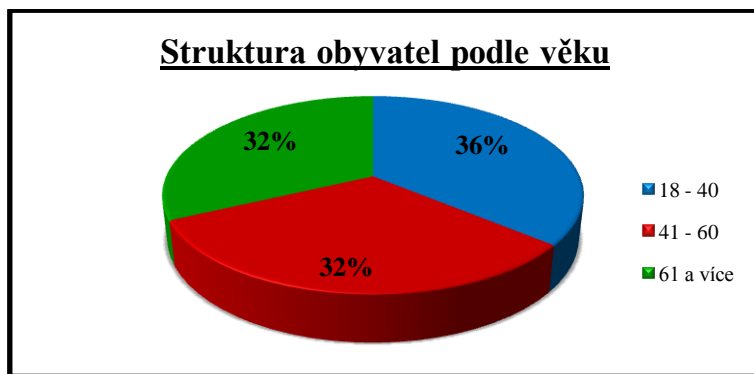
Vyjádření podnikatelů obce Dasný:

V obci se opravdu nachází minimum podnikatelů, jak již bylo řečeno. Při dotazníkovém šetření se nepodařilo získat alespoň jeden vyplněný dotazník od místních podnikatelů.

Vyjádření obyvatel obce Dasný:

V obci Dasný bylo vyplněno místními obyvateli 50 dotazníků, každý dotazník byl vyplněn za jeden dům. To ukazuje, že celkový počet oslovených domů byl cca 47 %. Z celkového počtu respondentů bylo 32 žen a 18 mužů. V jednotlivých věkových skupinách byl přibližně stejný počet zastoupených lidí (obrázek č. 28).

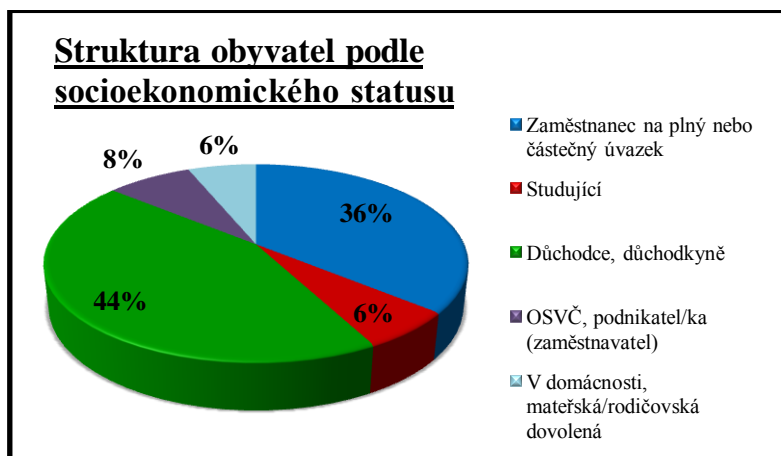
Obr. č. 28: Struktura obyvatel podle věku v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Nejvíce dotazovaných obyvatel se řadilo z hlediska socioekonomického statusu (obrázek č. 29) mezi zaměstnance na plný nebo částečný úvazek (46 % respondentů).

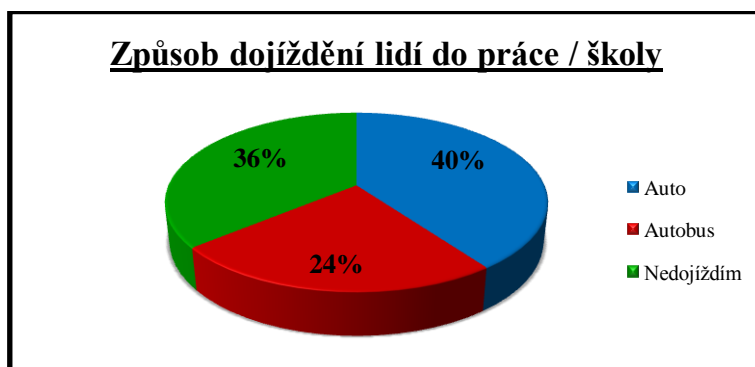
Obr. č. 29: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Do práce nebo školy dojíždí více jak 60 % dotazovaných. Nejčastěji pro svou přepravu volí osobní automobil (40 % respondentů), jako další dopravní prostředek pro přepravu je volená hromadná doprava - autobus (24 %), zbylých 36 % dotazovaných do své práce či školy nedojíždí (obrázek č. 30).

Obr. č. 30: Způsob dojíždění obyvatel v obci Dasný

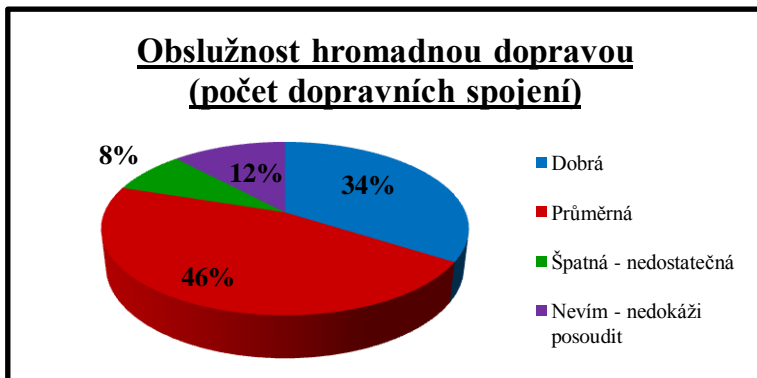


Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Nejvíce dotazovaných lidí uvádí, že v obci Dasný je dobrá až průměrná obslužnost hromadnou dopravou, tím považují obslužnost za dostačující (obrázek č. 31). Za průměrné až špatné bylo označeno znečištění ovzduší vlivem dopravy (obrázek č. 32). Dostupnost služeb v obci je velmi špatná, obyvatelé musejí často dojíždět za službami do jiných obcí (obrázek č. 33). Více jak 80 % respondentů

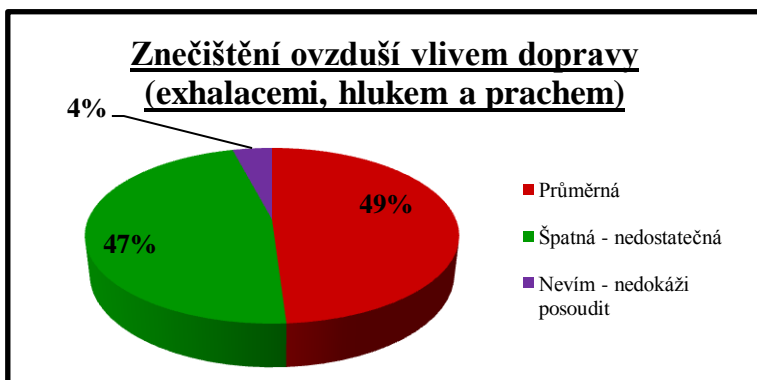
označilo bezpečnost v obci za špatnou, zvýšená doprava zde bezpečnost snižuje a klesá pohodlí lidí (obrázek č. 34).

Obr. č. 31: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v obci Dasný



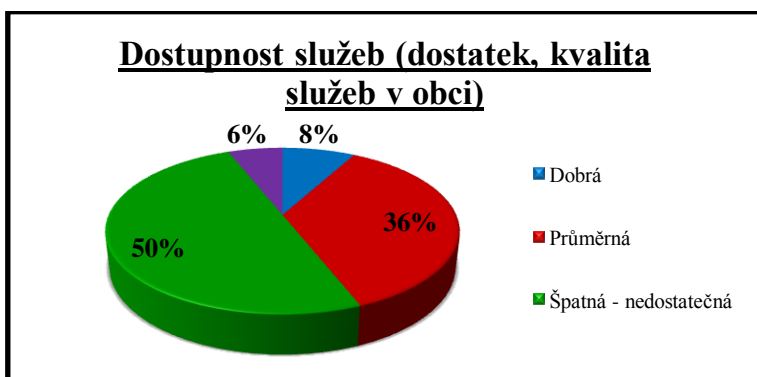
Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 32: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Obr. č. 33: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

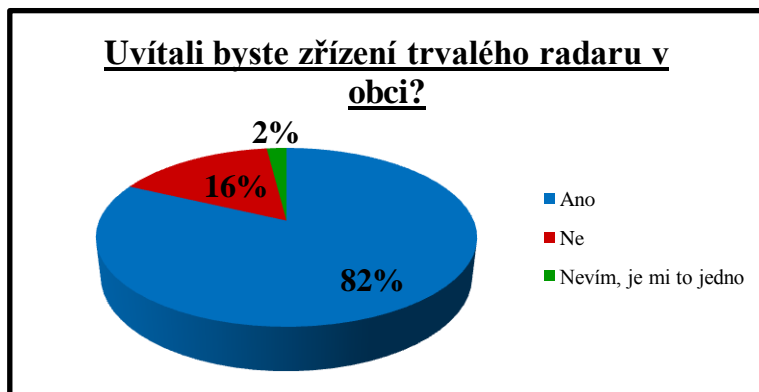
Obr. č. 34: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Všichni respondenti pociťují zvyšování silniční dopravy v obci, stejný počet i ví o tom, že okolo obce je plánovaný silniční obchvat a 88 % dotazovaných si myslí, že je výstavba obchvatu potřebná. V obci by uvítalo 82 % účastníků dotazníkového šetření zřízení trvalého radaru (obrázek č. 35).

Obr. č. 35: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Dasný



Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního šetření, 2015

Mezi největší pozitivní dopady, dle místních obyvatel, patří především zvýšení bezpečnosti obyvatel a dětí z mateřské školky při pohybování se po obci. Snížením dopravy, hluku a prachu v obci se zde vytvoří lepší místo pro život.

Za negativní dopady lidé považují to, že v důsledku výstavby dojde k znehodnocení okolní krajiny a obec bude obcí „mrtvou“, neboť bude odříznutá od okolí. Lidé se dále obávají toho, že v důsledku výstavby obchvatu se sníží počet dopravních spojení hromadnou dopravou.

5.5 Vzájemné porovnání terénních výzkumů v obci (sídle) Češnovice a Dasný

Vyjádření pana starosty a paní starostky se v mnoha otázkách shodovaly, některé odpovědi se ale také rozcházel. V obci Dasný totiž neprovádí žádné průzkumy o intenzitě dopravy (pouze v roce 2007 byla vytvořena petice na urychlení výstavby a poslána na příslušné instituce), oproti tomu obec Pištín průzkumy provádí a to na vlastní náklady. Starosta obce Pištín si také uvědomuje důsledky výstavby, kdy by nastala složitější situace ohledně údržby silnice v obci.

Výpovědi podnikatelů není možné porovnat, neboť v Dasným nebyl vyplněn žádný dotazník za podnikatele, naopak v Češnovicích ano a zde jsou tržby podnikatelů závislé na frekventované silnici. Obyvatelé obou obcí sdílejí vcelku stejné názory. V žádné otázce nedošlo k nějakému většímu rozdílu mezi odpověďmi.

6 Závěr

Bakalářská práce měla za hlavní cíl analyzovat silniční dopravu v Jihočeském kraji. Na základě dokumentů zjistit plánované změny a pomocí terénního šetření analyzovat očekávané dopady na tyto změny u vybraných příkladů.

Teoretická část byla zaměřená především na charakteristiku zájmového území, kde byla popsána základní, fyzicko-geografická a socioekonomická charakteristika. Výzkumná část byla zpracována na základě dotazníkového šetření, které proběhlo ve čtyřech obcích. Celkem bylo vyplněno 200 dotazníků mezi obyvateli. Dotazník se skládal z 12 otázek, které byly formou uzavřených otázek (mimo otázku č. 12). Další dotazníky byly vyplněny místními starosty obcí a vybranými podnikateli. Na úvod práce byly stanoveny patřičné hypotézy, které bylo možné potvrdit či vyvrátit až na základě vyplněných dotazníků.

Hypotéza č. 1: Při komparaci dat o intenzitě silniční dopravy v jednotlivých letech bude zaznamenán nárůst počtu projíždějících vozidel. V obcích Lišov a Štěpánovice byl podle ŘSD mezi jednotlivými roky sčítání dopravy zaznamenán pokles o 823 projíždějících vozidel za den. Snížení intenzity dopravy mohlo nastat v důsledku uskutečnění celostátního sčítání dopravy v rozdílných dnech, např. v pátek je větší intenzita dopravy než v úterý, neboť v pátek často lidé odjíždějí na víkend pryč. Další možný důvod poklesu intenzity silniční dopravy mohl být v důsledku rozdílných klimatických podmínek, neboť pokles projíždějících automobilů za den není příliš vysoký. ŘSD neuvádí v jaký den a za jakých podmínek byla intenzita měřena. V druhém případě v Češnovicích a Dasným byl podle ŘSD při sčítání dopravy zjištěn nárůst intenzity o 1 123 automobilů denně. Hypotéza se **nepotvrdila**.

Hypotéza č. 2: Plánované změny v silniční dopravě Jihočeského kraje budou mít pozitivní i negativní dopady na obce. Podle výpovědí starostů, podnikatelů a obyvatel jednotlivých obcí bude mít výstavba obchvatu jak pozitivní tak negativní dopady. Nejčastěji očekávané pozitivní dopady jsou: snížení hluku a prachu v obcích, větší bezpečí v obcích, snížení dopravy a lepší průchodnost v obci. Mezi očekávané negativní dopady patří především: snížení dopravních spojení v obci, narušení okolní krajiny

výstavbou, zabrání půdy, snížení tržeb některých podnikatelů. Hypotéza se v tomto případě **potvrdila**.

Hypotéza č. 3: Výstavba silničního obchvatu více ovlivní podnikatele malých obcí než podnikatele větších obcí (měst). Především podnikatelům větších obcí (měst) nevznikají tržby na základě závislosti na projíždějících vozidlech, jelikož je zde vyšší počet obyvatel, kteří sami dokážou místní podniky uživit. Podnikatelé města Lišov se výstavby obchvatu příliš nebojí, neboť nejsou tolik závislí na projíždějících automobilech. Místní podniky jsou založené především na nábytkářském průmyslu. Tyto prodejny jsou známé po celém kraji, proto podnikatelé vědí, že lidé budou jezdit nakupovat i přesto, když se obchvat postaví. Místní restaurační zařízení také uvádějí, že nemají obavy ze snížení tržeb na základě výstavby obchvatu, jelikož restaurační zařízení navštěvují především místní obyvatelé. V menších obcích se nejčastěji nachází pouze restaurační zařízení, která leží na páteřních komunikacích a jsou závislá právě na projíždějících automobilech. Hypotéza se **potvrdila**.

Plánované změny jsou v kraji dlouhodobě očekávané a potřebné a to především v důsledku zvyšující se intenzity silniční dopravy. Každá z plánovaných staveb by měla snížit dopravní zátěž v jednotlivých obcích. Snížily by se celkově negativní dopady na obec a vznikly by tak lepší podmínky pro život místních obyvatel. I přesto, že se jedná o stavby, které budou mít za následek velký zásah do přírody, a tím se okolní krajina naruší, s výstavbami převážně souhlasí starostové, podnikatelé i místní obyvatelé.

7 Seznam tabulek a obrázků

Tab. č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Jihočeském kraji (k 31.12.)	13
Tab. č. 2: Počet lidí zaměstnaných v jednotlivých sektorech v roce 2013	14
Tab. č. 3: Délka komunikací (km) v okresech Jihočeského kraje k 01.01.2015	15
Tab. č. 4: Seznam silnic I. třídy v Jihočeském kraji k 31.12.2013	16
Tab. č. 5: Počet registrovaných vozidel.....	17
Tab. č. 6: Seznam dopravců k zajištění základní dopravní obslužnosti Jihočeského kraje k 01.01.2015.....	18
Tab. č. 7: Veřejná autobusová doprava v Jihočeském kraji	19
Tab. č. 8: Objem osobní přepravy v Jihočeském kraji	20
Tab. č. 9: Přehled přípravy a výstavby dálnice D3	22
Obr. č. 1: Mapa Jihočeského kraje	12
Obr. č. 2: Plánovaná trasa dálnice D3 na území Jihočeského kraje	21
Obr. č. 3: Plánovaný obchvat obcí Lišov a Štěpánovice	23
Obr. č. 4: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Lišov.....	26
Obr. č. 5: Způsob dojíždění obyvatel obce Lišov	27
Obr. č. 6: Hodnocení obslužnosti obce Lišov hromadnou dopravou	27
Obr. č. 7: Hodnocení znečištění ovzduší v obci Lišov vlivem dopravy.....	28
Obr. č. 8: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Lišov.....	28
Obr. č. 9: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Lišov	28
Obr. č. 10: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Lišov	29
Obr. č. 11: Struktura obyvatel podle věku v obci Štěpánovice.....	33
Obr. č. 12: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Štěpánovice.....	33
Obr. č. 13: Způsob dojíždění obyvatel obce Štěpánovice	34

Obr. č. 14: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v obci Štěpánovice.....	34
Obr. č. 15: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v obci Štěpánovice.....	35
Obr. č. 16: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Štěpánovice.....	35
Obr. č. 17: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Štěpánovice	35
Obr. č. 18: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Štěpánovice.....	36
Obr. č. 19: Plánovaný obchvat okolo obce Pištín – Češnovice a Dasný.....	39
Obr. č. 20: Struktura obyvatel podle věku v sídle Češnovice.....	42
Obr. č. 21: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v sídle Češnovice.....	42
Obr. č. 22: Způsob dojíždění obyvatel v sídle Češnovice	43
Obr. č. 23: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v sídle Češnovice.....	43
Obr. č. 24: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v sídle Češnovice.....	44
Obr. č. 25: Hodnocení dostupnosti služeb v sídle Češnovice.....	44
Obr. č. 26: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v sídle Češnovice	44
Obr. č. 27: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v sídle Češnovice	45
Obr. č. 28: Struktura obyvatel podle věku v obci Dasný.....	48
Obr. č. 29: Struktura obyvatel podle socioekonomického statusu v obci Dasný.....	49
Obr. č. 30: Způsob dojíždění obyvatel v obci Dasný	49
Obr. č. 31: Hodnocení obslužnosti hromadnou dopravou v obci Dasný.....	50
Obr. č. 32: Hodnocení znečištění ovzduší vlivem dopravy v obci Dasný.....	50
Obr. č. 33: Hodnocení dostupnosti služeb v obci Dasný.....	50
Obr. č. 34: Hodnocení bezpečnosti z hlediska dopravy v obci Dasný	51
Obr. č. 35: Vyjádření obyvatel o zřízení trvalého radaru v obci Dasný.....	51

8 Seznam použitých zkratk

ČSÚ – Český statistický úřad

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů 2011

ÚP – Úřad práce

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

OÚ – Úřad práce

DÚR – Dokumentace pro územní rozhodnutí

ÚR – Územní rozhodnutí o umístění stavby

DSP – Dokumentace pro stavební povolení

SP – Stavební povolení

9 Seznam použité literatury

ArcČR 500, [databáze]. Praha: ArcData Praha, s.r.o., Digitální geografická databáze 1:500 000.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

Český statistický úřad. *Statistická ročenka Jihočeského kraje 2014*. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2014-fcv6i1xwk5>

ČIHÁK, Miloš a kol. *Páteřní síť silnic a dálnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie spol. s r. o., 2013. ISBN 978-80-87138-52-6.

Dálnice – silnice. *Mezinárodní silnice na území ČR*. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: http://www.dalnice-silnice.cz/e_silnice.htm

Dálnice D3: Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-7_%201_%202015.pdf

Geografický informační systém ESRI ArcGIS 10. ESRI 2010

Jihočeský kraj, 2015a. *Seznam dopravců*. [online]. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: http://www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid_r%5D=101666&par%5Bview%5D=0

Jihočeský kraj, 2015b. *Dopravní dostupnost Jihočeského kraje*. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/dopravni-dostupnost-jihoceskeho-kraje>

Kraft, S., Vančura, M. *Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady*. *Národohospodářský Obzor*, roč. 9, č. 1, Masarykova univerzita, Brno, 2009, s. 21-33. ISSN 1213-2446

KRAFT, Stanislav. *Nodální dopravní regiony v Jihočeském kraji: implikace pro regionální dopravní politiku*. In: 16. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků. (16th International Colloquium on Regional Sciences. Conference Proceedings.) [online]. 2013 [cit. 2015-03-31]. DOI: 10.5817/cz.muni.p210-6257-2013-14.

Mapy.cz. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/zakladni?x=14.3540239&y=49.0334226&z=15&q=%C4%8De%C5%A1novice>

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. *Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech*. 2010. *Geografie*, roč. 115, č. 1, s. 21–43. ISSN 1212-0014.

MARADA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. Geographica. ISBN 978-80-904521-2-1.

MARADA, Miroslav. *Doprava spojuje a rozděluje: vzdělávací modul geografie : výukový a metodický text : Přírodní vědy a matematika na středních školách v Praze: aktivně, aktuálně a s aplikacemi - projekt OPPA*. Vyd. 1. Praha: P3K, 2012, 56 s. ISBN 9788087186848.

Město Lišov. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: http://www.lisov.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=50

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita, 1993, 80 s. ISBN 80-704-3084-2.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita, 1993, 80 s. ISBN 80-704-3084-2.

MIRVALD, Stanislav. *Cvičení z ekonomické geografie I.: Geografie dopravy*. první. Pedagogická fakulta v Plzni, 1986.

Obec Dasný: Oficiální internetové stránky. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.dasny.cz/>

Pištěn: Oficiální stránky obce. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.pistin.cz/informace-o-obci/historie/>

RŮŽKOVÁ, Jiřina a Josef ŠKRABAL. *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005*. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006, 2 sv. (759, 623 s.). ISBN 80-250-1311-1.

Rychlostní silnice R4. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.komunikace-r4.cz/stavebni-useky>

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015a. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR - Kraj Jihočeský*. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2015_1_jc.pdf

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015b. *Silnice I. tříd*. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015c. *Dálnice D3 a rychlostní silnice R4*. [online]. [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/119DD903BD5393F7C1257BB300555E94/\\$file/RSD_D3_2013.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/119DD903BD5393F7C1257BB300555E94/$file/RSD_D3_2013.pdf)

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015d. *Celostátní sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005*. [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://www.scitani2005.rsd.cz/html/1_jc.htm

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015e. *Celostátní sčítání dopravy 2010*. [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015f. *Silnice I/34 Lišov - Vranín*. [online]. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7F4EF7F980BAFF10C12578D9003B7BEA/\\$file/s34-lisov-vranin.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/7F4EF7F980BAFF10C12578D9003B7BEA/$file/s34-lisov-vranin.pdf)
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015g. *Silnice I/20 Pištín - České Vrbné*. [online]. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/64C7D4B953A632E6C125783E004AE0E9/\\$file/s20-pistin-ceskevrbe.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/64C7D4B953A632E6C125783E004AE0E9/$file/s20-pistin-ceskevrbe.pdf)
- Sčítání lidu, domů a bytů 2011. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/sldbvo/#!stranka=podletematu&tu=30628&th=&vseuzemi=null&v=1&vo=null&void=>
- SEIDENGLANZ, D. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Dizertační práce. Geografický Ústav Masarykovy Univerzity v Brně, Přírodovědecká fakulta, Brno. 2007. 162 s.
- Štěpánovice u Českých Budějovic: Oficiální stránky obce. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.stepanovice.eu/o-obci/historie/>
- TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. 1. vyd. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009, 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.
- TOUŠEK, Václav a kol. *Česká republika: portréty krajů*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2005, 136 s. ISBN 80-239-6305-8.
- TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- Úřad práce České republiky: Integrovaný portál MPSV. [online]. [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/stro/statisticka_rocenka_trhu_prace_v_cr_v_roce_2013.pdf

10 Seznam příloh

Příloha A: Dotazník pro obyvatele a podnikatele

Příloha B: Dotazník pro starosty / starostky obcí

Příloha C: Dopravní síť Jihočeského kraje k roku 2012

Příloha D: Hustota zalidnění obcí Jihočeského kraje v roce 2011

Příloha E: Intenzita zatížení silniční dopravou sídla Češnovice ve směru do Českých Budějovic od 14.05.2007 – 21.05.2007

Příloha F: Intenzita zatížení silniční dopravou sídla Češnovice ve směru od Českých Budějovic od 14.05.2007 – 21.05.2007

Příloha G: Intenzita zatížení silniční dopravou v sídle Češnovice v roce 2014

Příloha A: Dotazník pro obyvatele a podnikatele

Dopravní situace u Vás v obci

Vážená paní, Vážený pane,

věnujte mi prosím několik minut svého času a vyplňte následující dotazník, který bude velkým přínosem pro vytvoření mé bakalářské práce, která se zabývá změnami silniční dopravy v Jihočeském kraji.

1. Obec:

2. Pohlaví:

- muž
- žena

3. Věk:

- 20 – 40
- 41 – 60
- 61 a více

4. Socioekonomický status:

- OSVČ, podnikatel/ka, (zaměstnavatel)
- zaměstnanec na plný nebo částečný pracovní úvazek
- v domácnosti, mateřská / rodičovská dovolená
- nezaměstnaný/á
- studující
- důchodce, důchodkyně
- jiný, uveďte jaký

5. Dojíždíte do práce / do školy mimo Vaši obec?

- ano
- ne

6. Pokud ano, tak jakým dopravním prostředkem?

- auto
- autobus
- kolo

7. Jak hodnotíte situaci ve Vaší obci u následujících bodů?

	dobrá	průměrná	špatná - nedostatečná	nevím – nedokážu posoudit
Obslužnost hromadnou dopravou (počet dopravních spojení)				
Znečištění ovzduší vlivem dopravy (exhalacemi, hlukem a prachem)				
Dostupnost služeb (dostatek, kvalita služeb v obci)				
Bezpečnost z hlediska dopravy				

8. Pociťujete zvýšení intenzity silniční dopravy v obci za posledních pár let?

- ano
- ne
- nevím, nevnímám to

9. Víte o tom, že je plánovaný silniční obchvat okolo této obce?

- ano
- ne

10. Myslíte si, že je tento obchvat potřebný?

- ano
- ne
- nevím, nepřemýšlel/a jsem o tom

11. Uvítali byste zřízení trvalého radaru v obci?

- ano
- ne
- nevím, je mi to jedno

12. Jaké dopady bude mít, podle Vás, tento obchvat na obec (obyvatele, podnikatelé apod.)? Napište pozitivní i negativní dopady.

Dopravní situace u Vás v obci

Vážená paní starostko, Vážený pane starosto,

věnujte mi prosím několik minut svého času a vyplňte následující dotazník, který bude velkým přínosem pro vytvoření mé bakalářské práce, která se zabývá změnami silniční dopravy v Jihočeském kraji.

1. Obec:

2. Jak hodnotíte situaci ve Vaší obci u následujících bodů?

	dobrá	průměrná	špatná - nedostatečná	nevím - nedokážu posoudit
Obslužnost hromadnou dopravou (počet dopravních spojení)				
Znečištění ovzduší vlivem dopravy (exhalacemi, hlukem a prachem)				
Dostupnost služeb (dostatek, kvalita služeb v obci)				
Bezpečnost z hlediska dopravy				

3. Pociťujete zvýšení intenzity silniční dopravy v obci za posledních pár let?

4. Myslíte si, že je plánovaný obchvat potřebný?

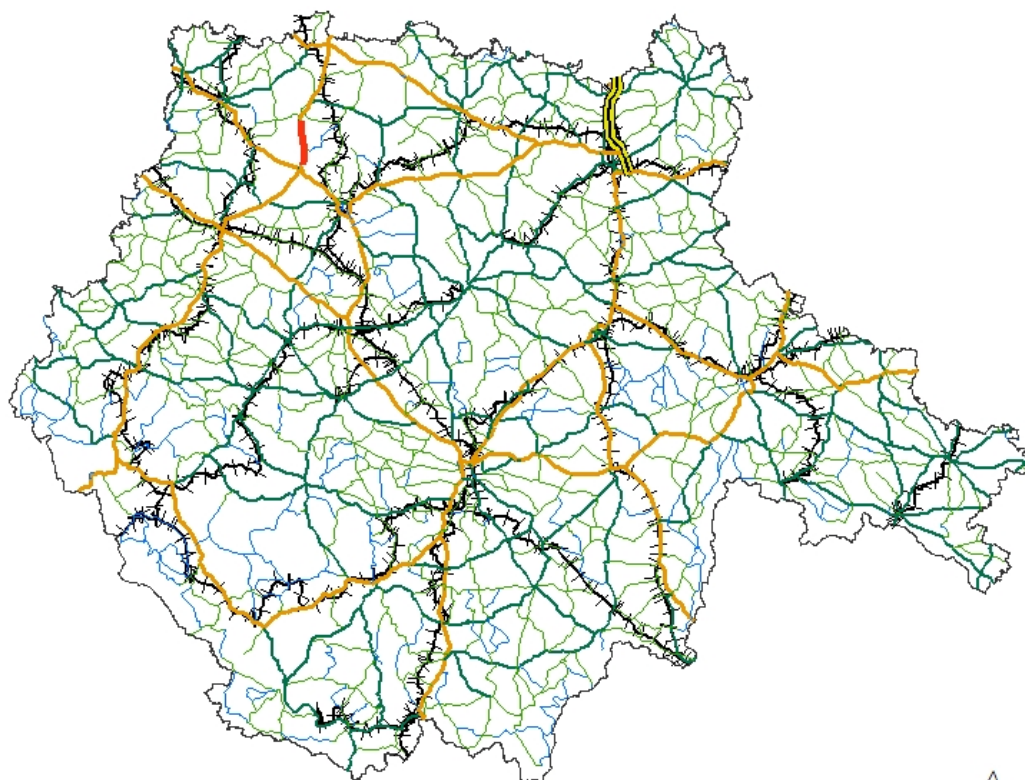
5. Myslíte si, že by bylo dobré zřídit trvalý radar v obci?

6. Provádí Vaše obec průzkumy o intenzitě dopravní zátěži v obci?

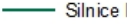
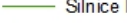

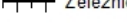

7. Jaké dopady bude mít, podle Vás, tento obchvat na obec (obyvatele, podnikatelé apod.)? Napište pozitivní i negativní dopady.

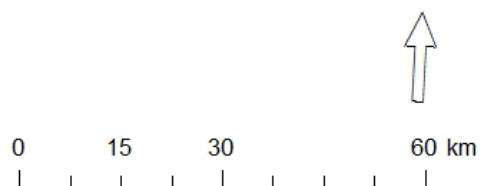
Příloha C:

Dopravní síť Jihočeského kraje k roku 2012



Legenda

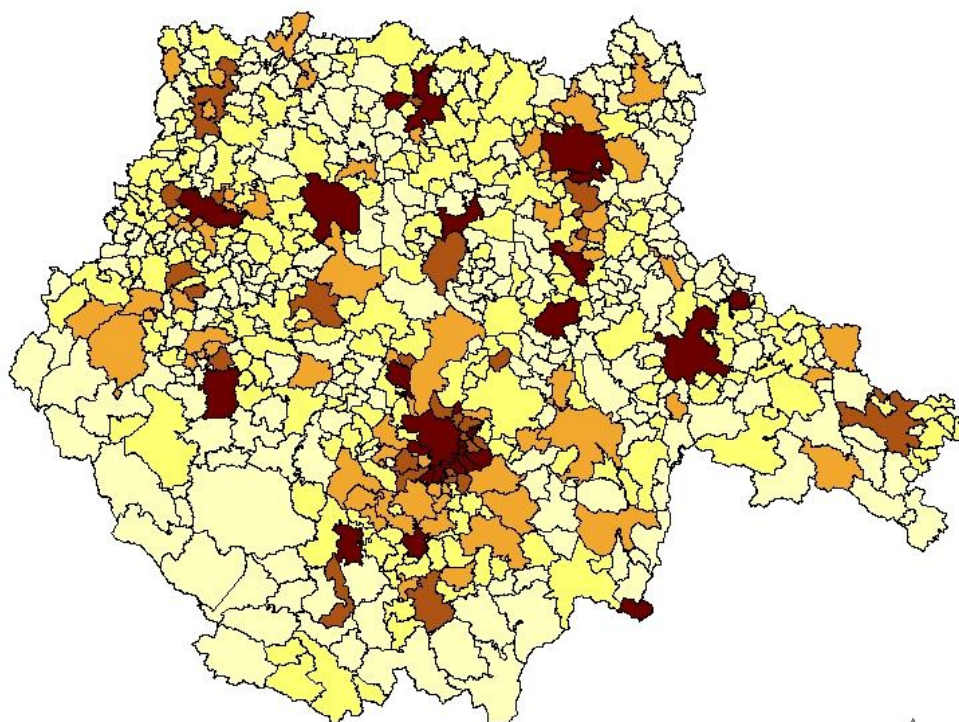
-  Dálnice
-  Rychlostní silnice
-  Silnice I. třídy
-  Silnice II. třídy
-  Silnice III. třídy
-  Ostatní silnice
-  Železnice
-  Jihočeský kraj



Zpracovala: Simona Marhounová
Zdroj dat: ArcČR 500
Plzeň; 2015

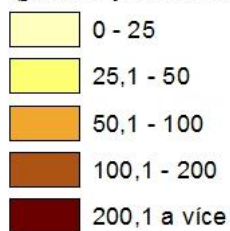
Příloha D:

Hustota zalidnění obcí Jihočeského kraje v roce 2011



Legenda

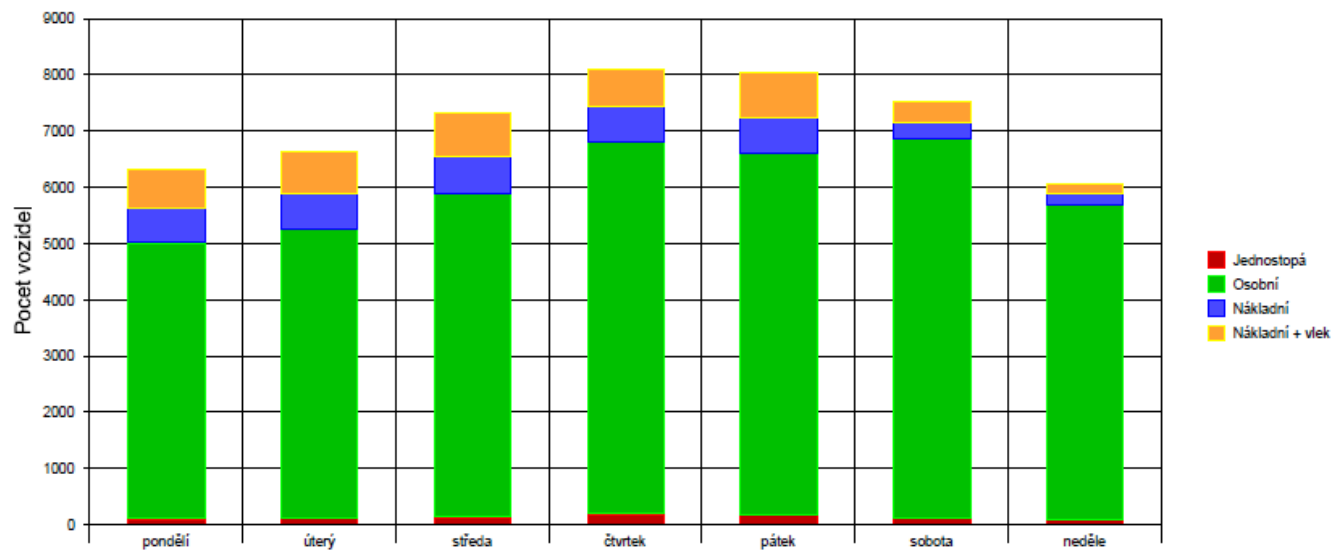
Hustota zalidnění
(počet obyvatel/km²)



Zpracovala: Simona Marhounová
Zdroj dat: ArcČR 500
Plzeň; 2015

Příloha č. E: Intenzita zatížení silniční dopravou sídla Češnovice ve směru do Českých Budějovic od 14.5.2007 – 21.5.2007

Češnovice, směr do Č.B. (-), týdenní měření



Statistika

Casový úsek

14. květen 2007, 09:49 hod. do 21. květen 2007, 09:20 hod.

		Pocet	%	V15	Vp	V85	Vmax	Pocet +	
Prekročení rychlosti:	91 %	Jednostopá	913	1,8	46	56	69	109	0
Průměrný odstup:	1,4 sec	Osobní	41218	82,3	53	61	70	223	0
Provoz v kolone:	48 %	Nákladní	3655	7,3	52	59	67	97	0
ADT:	7172	Nákladní + v	4275	8,5	51	57	65	89	0
Podíl silného provozu:	16 %	Celkem	50061	100	63	60	60	54	0

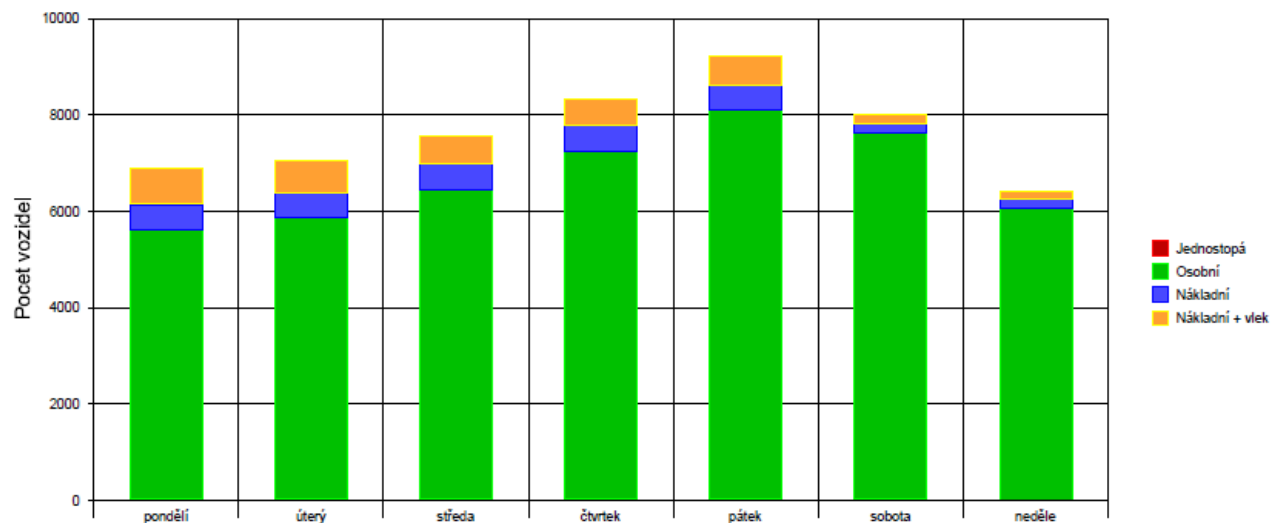


Z:\Cesnovice-20070521.BR4

Zdroj: OÚ Pištín, 2007

Příloha č. F: Intenzita zatížení silniční dopravou sídla Češnovice ve směru od Českých Budějovic od 14.5.2007 – 21.5.2007

Češnovice, směr od Č.B. (+), týdenní měření



Statistika

Casový úsek: 14. květen 2007, 09:49 hod. do 21. květen 2007, 09:20 hod.

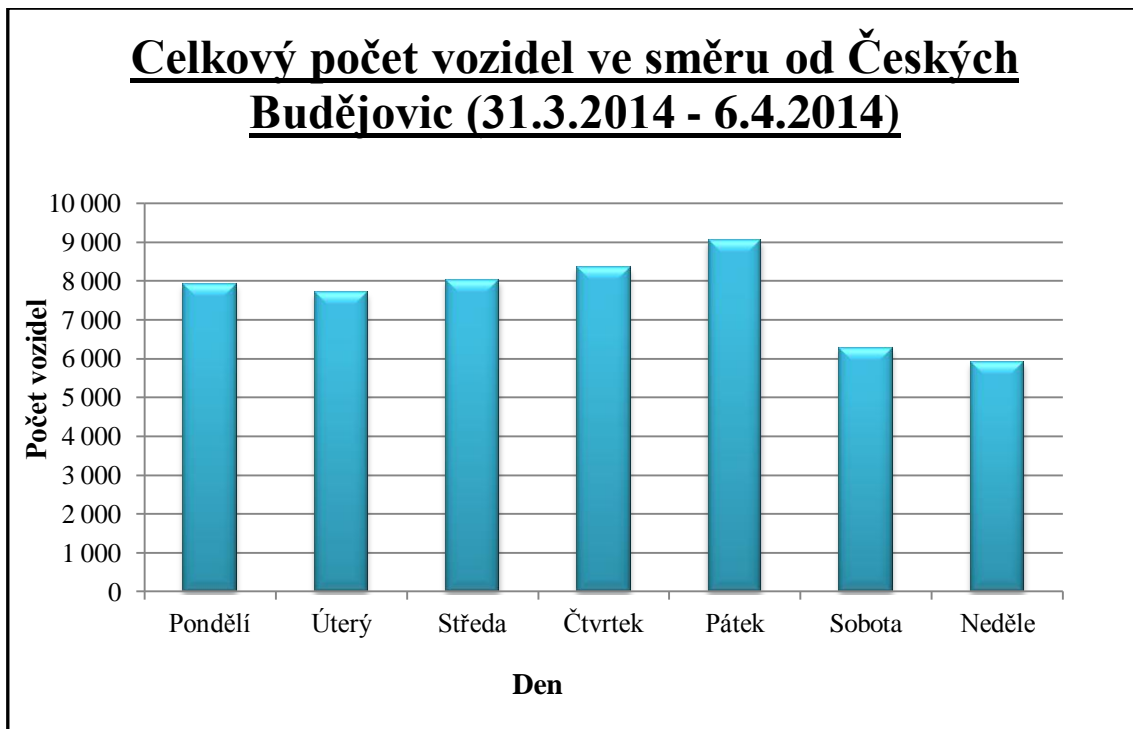
		Pocet	%	V15	Vp	V85	Vmax	
Prekročení rychlosti:	55 %	Jednostopá	165	0,3	41	51	60	82
Průměrný odstup:	1,4 sec	Osobní	46823	87,5	44	53	62	141
Provoz v kolone:	51 %	Nákladní	3006	5,6	45	53	61	93
ADT:	7666	Nákladní + v	3513	6,6	45	53	62	88
Podíl silničního provozu:	12 %	Celkem	53507	100	44	53	62	141



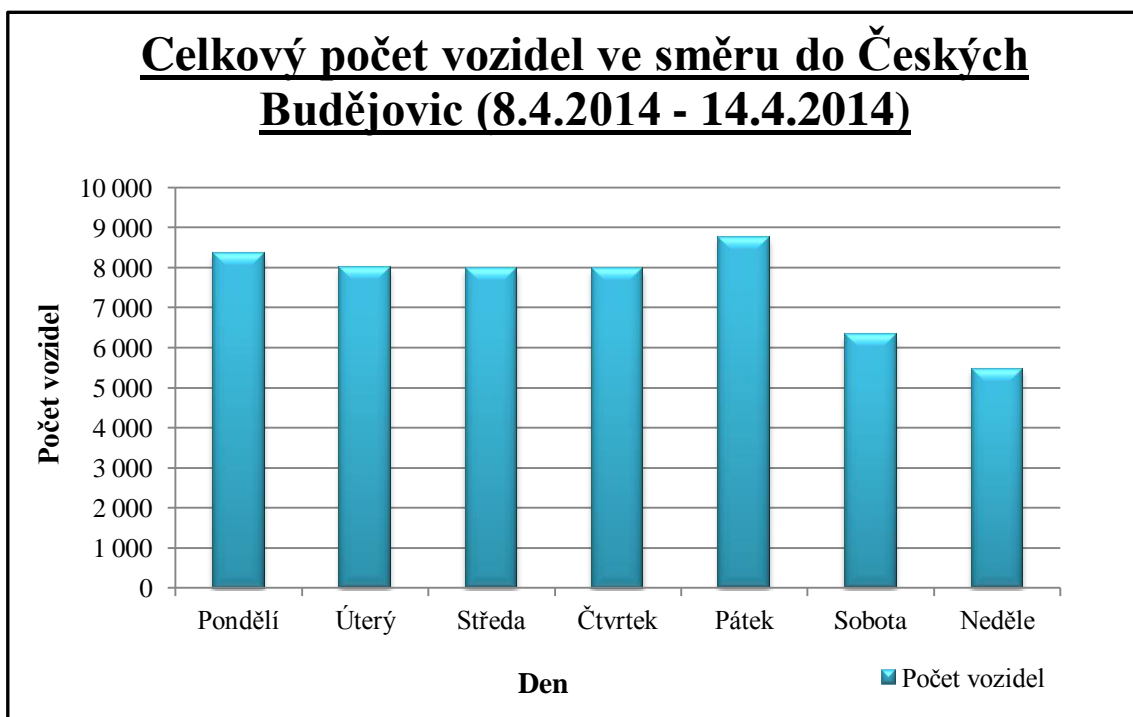
Z:\Cesnovice-20070521.0R4

Zdroj: OÚ Pištín, 2007

Příloha č. G: Intenzita zatížení silniční dopravou v sídle Češnovice v roce 2014



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z OÚ Pištín, 2015



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z OÚ Pištín, 2015

Citační záznam:

MARHOUNOVÁ, S. Změny v dopravním systému Jihočeského kraje se zaměřením na silniční dopravu. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 61 s., 2015.

Klíčová slova:

Jihočeský kraj, silniční doprava, plánované změny, intenzita dopravy

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá analýzou silniční dopravy Jihočeského kraje. Ve své podstatě zkoumá plánované změny v silniční dopravě a intenzitu zatížení daných páteřních komunikací ve vybraném území. Na základě terénního výzkumu analyzuje očekávané změny u vybraných příkladů. Úvodní kapitoly formulují cíle práce, metodiku a rozebírají základní literaturu související s tématem dopravní geografie. Následuje situační analýza zkoumaného území, na kterou navazuje problematika plánovaných změn v silniční dopravě Jihočeského kraje. Další kapitoly vyhodnocují dotazníkové šetření za jednotlivé obce. V závěru práce jsou shrnuté výsledky a vyhodnocené hypotézy práce.

Quotation note:

MARHOUNOVÁ, S. Changes in the transport system of the South Bohemian region with a focus on road transport. Pilsen: Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 61 p., 2015.

Key words:

South Bohemian Region, road traffic, planned changes, traffic intensity

Abstract:

This bachelor thesis deals with analysis of the road transport of South Bohemian region. It examines planned changes in the road system and traffic intensity level of the backbone roads in the selected area. Based on field research it analyzes expected changes on selected examples. Introductory chapters formulate objectives of the thesis, methodology and discuss basic literature related to the topic of transport geography. Then the situational analysis of researched area is done, which is followed by the issue of planned changes in the road transport of South Bohemian region. Next chapters evaluate the questionnaire surveys for individual municipalities. In conclusion of the thesis, the results are summarized and hypotheses evaluated.