



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

Pedagogická fakulta  
Katedra geografie

Diplomová práce

**DÁLNIČE D3 A JEJÍ POTENCIÁLNÍ VLIV NA  
REGIONÁLNÍ ROZVOJ: DOPRAVNĚ-  
GEOGRAFICKÁ ANALÝZA**

Vypracovala: Jana Dubovská  
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.  
České Budějovice 2015

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně, respektive, že vznikla za spolupráce s vedoucím diplomové práce a také s využitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

V Českých Budějovicích .....

.....

Podpis

Prohlašuji, že v souladu s paragrafem 47 ods. b) zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG, provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích .....

.....

Podpis

Mé poděkování patří vedoucímu diplomové práce RNDr. Stanislavovi Kraftovi Ph.D. za trpělivost, věcné podněty a připomínky, které mi při psaní diplomové práce poskytl. Za technickou pomoc s vypracováním mapových výstupů jsem vděčná Mgr. Vojtěchovi Blažkovi a Mgr. Martinovi Blažkovi. Za ochotu děkuji Karlovi Bílkovi.



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**  
**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**  
**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

**Jméno a příjmení:** Jana Dubovská

**Katedra:** Geografie

**Studijní program:** M7503 Učitelství pro základní školy

**Studijní obory:** Učitelství přírodopisu a pěstitelských prací pro 2. stupeň ZŠ  
Učitelství zeměpisu pro 2. stupeň ZŠ

**Vedoucí práce:** RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

**Název:** DÁLNICE D3 A JEJÍ POTENCIÁLNÍ VLIV NA REGIONÁLNÍ ROZVOJ:  
DOPRAVNĚ-GEOGRAFICKÁ ANALÝZA

**Druh práce:** Diplomová práce

**Rok odevzdání:** 2015

**Počet stran:** 84

**Anotace:** Předmětem diplomové práce je charakteristika dálnice D3 a posouzení jejího potenciálního vlivu na regionální rozvoj. Zaměřuje se na dopravně-geografickou charakteristiku Jihočeského a Středočeského kraje s důrazem na jejich vzájemné dopravní vazby. Za pomoci gravitačního modelu, prostorové analýzy dopravní dostupnosti a dopravní polohy jsou vyhodnoceny změny v dopravní poloze přilehlých obcí. Na základě těchto skutečností lze zhodnotit potenciální vliv výstavby a provozu dálnice na regionální rozvoj dotčených obcí.

**Klíčová slova:**

Regionální rozvoj

Dálnice

Efekt pumpy

Dopravní dostupnost

Gravitační model

**Annotation:** The topic of the thesis is an characteristics of D3 motorway and a judgement its potential influence on a regional development. It focuses on a traffic-geographical characteristic of the South Bohemia and the Central Bohemia region with the emphasis on their reciprocal traffic relationships. Changes in the transport location of the contiguous urban areas are evaluated by the help of gravitational model, spatial analysis of transport accessibility and transport location. On the bases of these facts, it is possible to evaluate potential influence of the motorway construction and working on regional expansion of contiguous urban areas.

**Key words:**

Regional development

Highway

Pump effect

Transport accessibility

Gravitational model

# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod a cíle práce .....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Teoretická východiska práce.....</b>	<b>11</b>
2.1	Dálnice a regionální rozvoj .....	11
2.1.1	Doprava a její vliv na regionální rozvoj.....	11
2.1.2	Vliv železnic na regionální rozvoj.....	13
2.1.3	Vliv dálnice D1 na regionální rozvoj .....	14
2.1.4	Efekt pumpy generovaný dálnicemi.....	16
2.2	Význam a problematika dálnic v ČR .....	17
2.2.1	Výstavba dálnic v českých zemích před rokem 1989 .....	20
2.2.2	Problematika výstavby dálnic v podmínkách transformace ČR po roce 1989.....	21
2.2.3	Dálnice D3 do roku 2009 .....	23
<b>3</b>	<b>Dopravně geografická charakteristika území dotčeného dálnicí D3.....</b>	<b>25</b>
3.1	Fyzicko-geografická charakteristika se zaměřením na dopravu .....	25
3.2	Středočeský kraj .....	26
3.2.1	Plánované varianty dálnice D3 pro Středočeský kraj.....	28
3.2.2	Vedení trasy D3 Středočeským krajem .....	28
3.3	Jihočeský kraj .....	29
3.3.1	Plánované varianty dálnice D3 Jihočeským krajem.....	31
3.3.2	Vedení dálnice D3 Jihočeským krajem .....	31
3.4	Význam dálnice D3 pro dotčené regiony .....	32
<b>4</b>	<b>Metodika práce.....</b>	<b>33</b>
4.1	Vymezení zájmového území .....	33
4.2	Stručná charakteristika okresů dotčených dálnicí D3 .....	36
4.3	Použití a zobrazení gravitačního modelu .....	38
4.4	Hodnocení dopravní polohy .....	41
4.4.1	Polohová diferenciacce dotčených obcí .....	41
4.5	Stanovení časové dostupnosti.....	43
4.5.1	Stanovení časové dostupnosti bez dálnice D3.....	43
4.5.2	Stanovení časové dostupnosti s dálnicí D3 .....	44
<b>5</b>	<b>Výsledky analýzy .....</b>	<b>46</b>
5.1	Výsledky gravitačního modelu.....	46
5.1.1	Vyhodnocení tranzitu přes území ČR .....	46
5.1.2	Vyhodnocení vnitrostátní dopravy .....	49
5.2	Výsledky polohové diferenciacce .....	51
5.3	Výsledky časové dostupnosti .....	55
5.4	Vliv dálnice na regionální rozvoj .....	60

<b>6</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>61</b>
<b>7</b>	<b>Seznam zdrojů .....</b>	<b>63</b>
<b>8</b>	<b>Seznam zkratek .....</b>	<b>66</b>
<b>9</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>67</b>



# 1 Úvod a cíle práce

Dálnice je jedním z typů pozemní rychlostní komunikace. Funkcí dálniční sítě je absorbovat mezinárodní i vnitrostátní automobilovou dopravu na nejfrekventovanějších trasách. Dálnice musí splňovat určité technické parametry, kterými se odlišují od ostatních typů silničních komunikací. V České republice se rozlišují dálnice a rychlostní silnice (silnice pro motorová vozidla), které jsou levnější variantou dálnic a mohou splňovat některá mírnější technická kritéria.

Do druhé poloviny 20. století byly pro osobní i nákladní dopravu podstatně více využívanější železnice. Avšak s nástupem masového využívání osobních automobilů, jejich technického rozvoje a schopnosti vyhovět požadavkům současné turbulentní doby jsou to právě výše zmíněné dálnice, které se stávají nejfrekventovanějšími tepnami infrastruktury. Dálnice, splňující přísná technická kritéria, skýtají možnost snadné a rychlé přepravy osob nebo různých nákladů. Díky těmto a mnohým dalším přednostem jsou dálnice pojímány jako měřítko vyspělosti a v jisté míře i konkurenceschopnosti hodnoceného území. Dobře to lze doložit značnou hustotou dálniční sítě v nejvyspělejších zemích západní Evropy.

Dopravní dostupnost a přepravní kapacita infrastrukturní sítě určitého území může být vnímána jako předpoklad, či spíše podmínka hospodářského růstu. Schopnost v co nejkratším čase s co nejnižšími náklady překlenout vzdálenost mezi dvěma místy zaručuje strategickou výhodu ve všech odvětvích lidské činnosti. Z toho vyplývá, že hustota a prostorové uspořádání dálniční sítě, potažmo napojení významným ekonomických center, přispívá ke zvyšování konkurenceschopnosti jednotlivých podniků i národních hospodářství a zaručuje jim posun vzhůru na žebříčku vyspělosti. V hustotě dálniční sítě a rychlostních silnic se také odráží bohatství a ekonomická vyspělost dané země. Výstavba nových dálničních úseků a jejich následná údržba se vyznačují vysokými náklady a jsou do jisté míry determinovány možnostmi státního rozpočtu. Je však nezbytné konstatovat, že dálniční kilometry přinášejí další ekonomický rozvoj, přísun kapitálu, technologií a práce. Jsou přínosem pro stát a stejně tak i pro region, jehož je dálniční komunikace součástí.

Osobní i nákladní automobilová dálniční doprava má však i své specifické negativní dopady. Tato negativa jsou podle ADAMCE (2008) přímá (znečištění ovzduší, hlukové trauma nebo nehodovost na silnicích aj.) a nepřímá (výkup zemědělské půdy, stavby na zelených loukách, efekt pumpy aj.). Efekt pumpy je častým problémem menších měst či obcí, ležících poblíž velkých dopravních tepen. Dálnice jsou ve své podstatě spojnicí koncových

uzlových center se silným finančním a pracovním potenciálem. Tato urbanistická centra díky dálničnímu spojení zvyšují svou finanční a pracovní spádovost a ještě více odčerpávají finanční kapitál a lidský potenciál z přilehlých menších sídel.

Ideálním stavem je, když dálnice, při vědomí všech svých negativ, přináší obcím v dotčeném území užitek ve smyslu zlepšení dopravní dostupnosti, snadnějšího přístupu občanů k pracovním příležitostem a přísunu obchodních příležitostí a kapitálu pro podnikatelské subjekty. V celkovém souhrnu by dálnice měla lidem zjednodušovat život. Otázkou je, zda honba za výstavbou husté dálniční sítě je opravdu podstatná pro rozvoj regionů. Výstavba dálnic je finančně nákladná s velmi obtížně nasměřovatelnými peněžními toky do těch nejpotřebnějších míst. Navíc návratnost tak objemných investic je zdlouhavá, dalo by se říci až nezachytitelná. Jejich přímý vliv na regionální rozvoj je obtížně zjištělný, protože do takového vztahu vstupuje mnoho veličin, často neznámých. Je otázkou, do jaké míry je efektivní dodržování zastaralých koncepcí rozvoje infrastruktury z 60. let 20. století. Rozvinutá silniční síť sama o sobě se ještě nerovná rozvinuté ekonomice, je pouze jedním z nutných předpokladů pro ni (KURFÜRST, 2000).

Pro vyhodnocení potenciálních vlivů dálnice D3 na regionální rozvoj přímo dotčeného území je vhodné provést prostorovou analýzu. Prvním bodem analýzy je vymezení zájmového území, tedy stanovení obalové zóny dálnice. Cílem prostorové analýzy je především zachycení změn dopravní dostupnosti do jádrových oblastí. Za tímto účelem bude sledována časová dostupnost z obcí do centrálních míst na ose dálnice. Pro vyhodnocení potenciálních účinků dálnice bude v práci použito gravitačního modelu, kterým lze nastínit míru interakcí mezi jednotlivými městy na síti dálnic. Po uvedení dálnice do provozu se změní situace dopravní polohy obcí ve vymezeném území. Účelem této práce je pomocí polohové diferenciacce obcí (současného a budoucího stavu) určit, jak velká tato změna situace dopravní polohy bude a jakým způsobem proběhne.

Hlavní cíl diplomové práce:

- vyhodnotit potenciální účinky zprovoznění dálnice D3 na regionální rozvoj

Dílčí cíle diplomové práce:

- vyhodnotit změny dopravní polohy obcí dotčených dálnicí D3
- provést analýzu dopravní (časové) dostupnosti území dotčeného dálnicí D3

## **2 Teoretická východiska práce**

V teoretickém přehledu jsou popsány a rozvinuty pojmy regionální rozvoj, doprava, jejich vzájemné vztahy a historie výstavby dálnic na našem území.

### **2.1 Dálnice a regionální rozvoj**

Regionální rozvoj nebo také místní ekonomický rozvoj se často prolíná s pojmem regionální politika. Definic termínu regionální rozvoj existuje velké množství. Jde o to, co si pod jednotlivými slovy, ze kterých je regionální rozvoj složen, představit. Vymezení pojmu region není jednoznačné. Pro účely této práce jej definuje zákon o podpoře regionálního rozvoje č. 248/2000 Sb. jako územní celek vymezený podle administrativních hranic krajů, okresů, obcí. Nutno však podotknout, že administrativní regiony jsou vymezovány za účelem veřejné správy, proto je zde požadavek podobné velikosti, což často nekoresponduje se skutečnými procesy probíhajícími na území. Podle kontextu rozeznáváme buď ekonomický rozvoj, nebo regionální rozvoj. Autoři definic rozvoje se řídí tzv. magickým pětiúhelníkem: 1. růst, 2. práce, 3. rovnost, 4. participace a 5. nezávislost. Regionální rozvoj bývá spojován s kvalitativními změnami v charakteristice, jako např. zvýšení kvalifikovanosti pracovních sil, zlepšením vybavenosti a zlepšením kvality života. Jednou z determinant regionálního rozvoje je existence kvalitní infrastruktury. Infrastruktura jako jedna z dílčích determinant je uvedena i ve Strategii regionálního rozvoje ČR (STEJSKAL, KOPRNÍK, 2009).

#### **2.1.1 Doprava a její vliv na regionální rozvoj**

Vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem je natolik složitý, že lze jen stěží určit, jestli má infrastruktura na regionální rozvoj vliv pozitivní, nebo negativní. Do vztahu mezi těmito dvěma veličinami totiž vstupuje mnoho dalších faktorů, např. charakteristiky obyvatelstva, makroekonomická situace, přírodní podmínky, vzdálenost od center aj. Pokud už panuje shoda o tom, že dopravní infrastruktura na regionální rozvoj vliv má, potom je podle REPHANNA (1993) otázkou, jestli jako katalyzátor, nutná podmínka nebo pouze jako jeden z možných faktorů.

Na základě těchto skutečností není možné jednoznačně vyhodnotit pozitivní nebo negativní vliv na regionální rozvoj. Skutečnost, že dochází k rozvoji výrobních činností, lze charakterizovat jako efekt pozitivní, ale jen do jisté míry, protože tento efekt vlivu

na regionální rozvoj nevzniká přímo závisle na dopravní infrastruktuře. Nepopíratelně negativním efektem je podle GAUTHIERA (1970) finanční náročnost budování nových komunikací, která se jen nejasně promítá do její návratnosti.

V Česku je v obecném povědomí zakotvena spíše představa o pozitivních vlivech budování nové dopravní infrastruktury. Tato představa se týká především výstavby husté dálniční sítě. Oproti tomu zejména v anglosaské literatuře převažuje názor, že výstavba dopravní infrastruktury má na regionální rozvoj spíše negativní vliv.

Vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je možné hodnotit z několika úhlů pohledu. Mezi odborníky je zmiňované rozdělení podle Bruinsmi a Rietvelda (1998) na přímé a nepřímé vlivy, na distribuční, generativní a efekty odsávací dopravní infrastruktury. Jako přímé vlivy jsou označována taková působení, která vznikají využíváním dané komunikace (její údržba a obsluha). Můžeme sem proto zařadit krátkodobé vlivy spojené s výstavbou nebo rekonstrukcí komunikace pozorovatelné nárůstem zaměstnanosti ve stavebnictví.

Efekty nepřímé (dlouhodobé vlivy dopravy) ovlivňují produktivitu regionální ekonomiky, lokalizaci firem, kvalitu pracovní síly, působí domácnosti a v neposlední řadě i na cenu půdy. V produktivitě firem se odrážejí také snížené náklady a snazší transport jejich produktů. Pokles nákladů umožňuje rozvoj a využití úspor na nárůst produktivity. Ovšem na druhé straně není nijak zachytitelné, jestli firmy dokážou ušetřené peníze a čas ze snížených nákladů na dopravu investovat zpět do rozvoje firmy. Dopravní infrastruktura zlepšuje fungování trhu a může podporovat rozvoj periferních oblastí.

Kvalitní dopravní infrastruktura má přínos i pro firmy, které sídlí ve vzdálenějších, relativně vyspělejších regionech. Menší místní firmy pak podléhají konkurenci. Absencí flexibility pracovníků a jejich ochoty doplňovat si vzdělání dochází k převaze negativního vlivu dopravní infrastruktury. Pro umístění nové firmy hraje důležitou roli právě dopravní dostupnost a poloha vůči hlavnímu městu (centru), např. v Česku v blízkosti Prahy nebo Brna.

Zlepšení dopravní infrastruktury přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti, která má za následek hlavně v okrajových regionech výjezd obyvatel do regionů silnějších s větší a lepší nabídkou pracovních příležitostí. Často tento jev končí až opouštěním obyvatel slabšího regionu a přestěhování se do silnějšího regionu. V silnějších regionech následně vznikají suburbanizace. Ve velkých městech totiž kvalitní dopravní infrastruktura také zkracuje čas potřebný k dojíždění do centra a tím i rozšíření jeho zázemí. Blízkost nové dopravní cesty má za následek změny ceny pozemků k ní přilehajících. Cena je odvislá od předpokládaného rozvoje regionu (MARADA, KVĚTOŇ, VONDRÁČKOVÁ, 2006).

### 2.1.2 Vliv železnic na regionální rozvoj

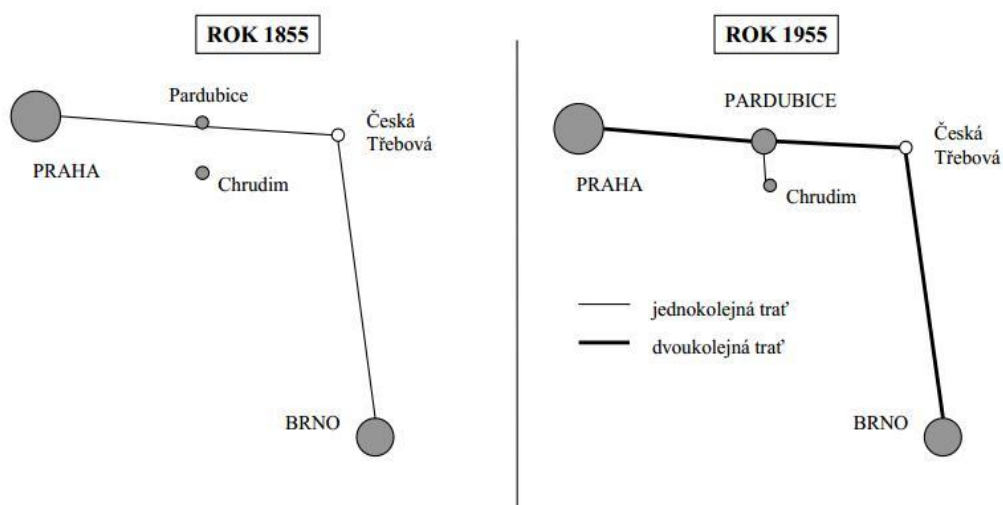
Železniční doprava je nejstarší plně mechanizované dopravní odvětví. Její význam není jen dopravní, ale i ekonomický a společenský. Od druhé poloviny 19. století zaznamenala velký rozvoj, což se odrazilo i na rozvoji regionů a jejich společenském významu. Sice poměrně rychle svůj globální význam ztratila, ale v tomto vývoji je možné pozorovat paralely a historické souvislosti s jinými druhy dopravy.

Důvodem pro spojení jednotlivých regionů pomocí železnice byla zpočátku zejména přeprava různých druhů surovin, zemědělských produktů a hlavně nebo vojenského materiálu a vojska. Individuální přeprava osob byla až na posledním místě. Železniční síť se od 19. století stala důležitou hospodářskou tepnou života regionů, které navzájem spojovala. Hospodářský rozvoj vyplýval z možností výměny zboží a rozšíření obchodu. Železniční spojení svými charakteristikami vyhovovalo tehdejšími potřebám výroby i průmyslu a urychlilo celkový ekonomický vývoj.

Města a vesnice, jimiž procházela železnice, prošla také velkým populačním a stavebním rozmachem. Výstavba nádraží v mnohých případech značně pozměnila podobu měst, když se například stavebně vyplňoval prostor mezi nádražím a centrem města. Kolem železničních vznikaly továrny, do kterých vedly úzkorozchodné kolejnice. Tento typ kolejí byl rozhodující pro celou řadu aktivit spojených s výrobou. Nově vzniklá centra s železničními dopravními uzly měla vliv na města, při kterých ležela. V kombinaci s hospodářským rozvojem, růstem populace, migrací do měst a dalšími faktory města postupně získávala společenskou důležitost a přitahovala stále více lidí. V 19. století se tak městská a venkovská sídla začala co do počtu obyvatel výrazně odlišovat. Zavedení železniční dopravy tak výrazně přispělo k růstu urbanizace českých zemí.

Jak uvádí KUNC a KRYLOVÁ (2005), rozvoj železnic postupně zvýhodňoval a identifikoval nová ohniska. Obce ležící na železnici nesporně začaly konkurovat i dříve vyspělejšími obcím, ležícím mimo železnici. Příklad vzestupu a stagnace relativně blízkých sídel je na obrázku č. 1 uveden v případě Pardubic a Chrudimi.

Obrázek č. 1: Pardubice a Chrudim jako města s historicky podmíněným rozdílem rozvojového potenciálu v souvislosti s železnicí



Zdroj: Kunc a Krylová, 2006

### 2.1.3 Vliv dálnice D1 na regionální rozvoj

Vzhledem k faktu, že dálnice D1 je v provozu již od roku 1980, je možné s určitou opatrností posoudit její vliv na regionální rozvoj. Svědčí o tom i demografické ukazatele, respektive demografický vývoj v jejím blízkém okolí. Pochopitelně vývoj neprobíhá na celém úseku stejně, rozdílný průběh je pozorovatelný na úsecích v blízkosti velkých měst Prahy a Brna a v mezilehlé oblasti. V oblastech do 20–30 km od velkých měst je vývoj ovlivněn jen z mála vedením trasy, nýbrž suburbánním aglomeračním vývojem. V úseku Praha – Mirošovice vykazují všechny obce v koridoru dálnice nárůst počtu obyvatel. Zejména malé obce vykazují někdy až 50procentní nárůst. Oproti tomu v úseku Mirošovice – Jihlava je z hlediska demografického vývoje ztrátový. Některá města zde ztratila více než 20 % obyvatel. Jediný region vykazující značný přírůstek je Tehov s nárůstem 60 %. Ostatní obce jsou jednoznačně ztrátové, lze tedy o rozvojové ose koridoru pochybovat. Rozvoj tohoto území, ve kterém jsou převážně malé obce s nízkou hustotou osídlení a který je limitován existencí ochranného pásma vodního zdroje Želivka, nepomůže ani fakt, že jím prochází nejzatíženější dálniční tah Česka. Úsek Jihlava – Velká Bíteš, kde trasa D1 kopíruje původní silnici II/602, je možné považovat za rozvojovou část podporující Brno a Jihlavu. Ale ani zde není možné konstatovat výrazný rozvoj přilehlého území. Město Jihlava za posledních 27 let,

co dálnice stojí, vykazuje jen 2% nárůst obyvatel a v letech 1980 až 1991 dokonce obyvatele ztrácelo. Pozitivním vývojem prošly obce přilehlé k obnovenému krajskému městu Jihlava jako jihlavské aglomeraci, jejichž rozvoj nejde přisuzovat jen dálnici. Poslední úsek Velká Bíteš – Brno je příměstím druhého největšího města republiky. Vývoj je zde pozitivní, i když ne tak markantní, jako u pražského příměstí (KUNC, KRYLOVÁ, 2005).

Pozitivní vliv dálnice je omezen na prostory, kudy dálnice prochází křížem přes jiné silnice, zejména silnice I. třídy (respektive II. třídy) s vyhovujícími parametry a s napojením jiných větších měst. V bezprostřední blízkosti mimoúrovňových křižovatek (dále jen MÚK) vznikají logistická centra. Vznik logistických areálů je ovšem podmíněn blízkostí většího města a většinou nenabízí nijak velký počet pracovních míst; kvalifikovanost pracovníků je také nízká. Jejich existence je tedy ve výsledku spíše negativní, neboť na komunikacích nižších tříd umožňují kamionovou dopravu, která má negativní dopady na životní prostředí. Rozsáhlá logistická sídla navíc výrazným způsobem narušují vzhled krajinného rázu.

Přímo na dálnici D1 leží města Humpolec, Velké Meziříčí, Velká Bíteš, v její blízkosti s dobrým napojením jsou města Zruč nad Sázavou, Jihlava a Rosice. Rozvoj ekonomiky je spojen spíše s většími městy, která nabízejí kvalifikovanou pracovní sílu, výrazný podíl v terciárním sektoru a (pro posílení regionálních vazeb) propojenost nižších tříd silniční sítě. Z hlediska hrubého domácího produktu (dále jen HDP) jako hlediska výkonnosti ekonomiky vyčnívá nad celorepublikovým průměrem jen město Jihlava. Přítomnost D1 a kvalita propojení komunikací tuto skutečnost posiluje. Ve Středočeském kraji se svým HDP přibližují celorepublikovému průměru jenom Říčany (jako obec s rozšířenou působností). V Říčanech je v blízkosti dálnice D1 vysoká koncentrace ekonomických aktivit zejména v oblasti obchodu a služeb (komerční zóna Čestlice) a logistických center. Ovšem i navzdory přítomnosti dálnice vykazují jak ve Středočeském tak v kraji Vysočina vyšší ekonomickou výkonnost regiony mimo koridor dálnice.

V případě okresu Benešov, který má nízké procento nezaměstnaných, za což vděčí mj. dobré dopravní dostupnosti do Prahy, není patrný nijak velký rozvoj. Nejde ale hovořit ani o úpadku počtu obyvatelstva. Podle KÖRNERA (2005) i v případě dálničního úseku Praha–Mirošovice byly již rozvojové předpoklady využity; realizace mimoúrovňových křižovatek sice vylepšila dopravní infrastrukturu, ale pozitivní projevy nejsou jednoznačné.

#### 2.1.4 Efekt pumpy generovaný dálnicemi

Zlepšení dopravní infrastruktury lze považovat za pozitivní příspěvek ke spojení okrajových regionů s regiony jádrovými. Nicméně toto zefektivnění propojení může za jistých podmínek generovat i přesně opačný jev. Za „efekt pumpy“ se obecně popisuje situace, kdy jádrové regiony (např. krajská města) právě zlepšením (dopravního) propojení odčerpávají z okrajových regionů entity. Pod tímto termínem KYLIÁN (2007) myslí jak ekonomické a sociální zdroje, tak schopnosti nebo lidské zdroje menších či okrajových regionů.

Ve své podstatě není nová silnice pro region zárukou toho, že přinese ekonomický úspěch. Příznivé dopravní spojení může ekonomický rozvoj do určitého regionu přinést, ale stejně tak i odsát. Jde hlavně o to, jestli jsou novou dálnicí do regionu přitahovány také nové firmy a jestli dálnice přinese stávajícím firmám snížení nákladů. Dalším úskalím výstavby nových silnic je podle KURFÜRSTA (2000) to, že „stahují“ ekonomickou aktivitu z měst tzv. na zelenou louku (do širšího zázemí měst), což ubírá na pracovních možnostech v centrech měst.

Na příkladu některých měst západní Evropy lze tyto jevy dokumentovat. V Anglii existuje několik regionů, které mají velmi hustou dálniční síť a dostupnost z měst je k těmto komunikacím vynikající, přesto tato města nejsou příkladem rozvoje. Konkrétně se jedná o oblasti kolem velkých měst, jakými jsou Newcastle, Glasgow, Liverpool nebo Birmingham. Město Birmingham je centrem britské dálniční sítě. Dálnice D8 rozděluje město na dvě poloviny a další dálnice vedoucí z Astonu přivádí dopravu přímo do centra. Z žádné části Birminghamu není vzdálenost k dálnici delší než 9 km. Z toho plyne, že pokud by dálnice měla být klíčem k ekonomické prosperitě, byl by zřejmě Birmingham nejbohatším městem Anglie. Dalším aspektem je, že na severovýchodě Anglie v 60. a 70. letech 20. století probíhala intenzivní výstavba nových silnic a dálnic, ale ekonomika přitom stagnovala a nezaměstnanost velice vzrostla.

Problematický vliv výstavby dálnic na regionální rozvoj se dá ukázat také na příkladu některých španělských regionů. V případě vnitrozemských španělských regionů (Kastilie – La Mancha, Kastilie a León) se jako překážka v rozvoji ukazuje spíše nedostatek místní a vnitroregionální infrastruktury (než dálkové dopravní spojení). Obecně je ekonomický růst ovlivňován mnoha faktory. Podle KURFÜRSTA (2000) může dopravní napojení upadajícího regionu např. způsobit odliv lidského potenciálu, snížení věkové struktury, migraci aj.



## 2.2 Význam a problematika dálnic v ČR

Výstavba dálnic na území České republiky byla zahájena ve 30. letech 20. století, kdy bylo poprvé uvažováno o dálnici jako takové a byl definován samotný pojem dálnice. Postupně se vypracovávaly návrhy a plány na budoucí dálniční síť. První dálnice se začala stavět roku 1939. Vývoj zpomalila 2. světová válka, ale v koncepcích se uvažovalo stále. Vývoj výstavby dálnic byl hnán stále se zlepšujícími technologiemi a vědeckým rozvojem.

Dálniční síť České republiky je v posledních letech jedním z klíčových bodů celospolečenské, zvláště politické diskuse. I když velká část společnosti (mimo menších skupin odpůrců výstavby) nemá v zásadě nic proti dalšímu rozšiřování komunikací, ve skutečnosti existuje množství zásadních problémů, stěžujících rozvoj dálniční sítě.

Mezi tyto překážky patří:

- nedostatek finančních prostředků
- relativně vysoké náklady na výstavbu dálnic
- relativně pomalá výstavba
- korupce související se zadáváním zakázek na výstavbu
- špatná kvalita dostavěných dálnic
- překážky související s pozemky (ekologické iniciativy, majitelé aj.)
- geomorfologické překážky (pohoří, vysočiny, podloží atd.)
- špatné vedení (Ředitelství silnic a dálnic, Ministerstvo dopravy) atd.

Jak je vidět z porovnání v tabulce č. 1, hustota dálniční sítě České republiky daleko zaostává za západoevropskou, na druhé straně zhruba odpovídá hustotě okolních zemí (mimo Německa). Problémem, nebo spíš předpokladem České republiky je, že její poloha v centru Evropy ji předurčuje být tranzitní zemí kamionové dopravy. Právě tomu ale hustota ani kvalita dálnic zdaleka neodpovídá. Nedokážeme tedy využít naši velkou výhodu – výhodnou dopravní polohu státu.

Česká republika, rozkládající se v srdci Evropy, by mohla být její centrální dálniční křižovatkou. Dosud tomu však tak zdaleka není. Ačkoliv zde existuje dlouholetá snaha o zvýšení počtu dálničních kilometrů, hustota dálniční sítě je stále velmi nízká. Peníze scházejí a výstavby nových úseků jsou komplikovány různými faktory, jako např. vypořádání majetkoprávních záležitostí, finanční náročností a ekologickými hledisky.

Při pohledu na mapu dálnic České republiky je vidět, že území Čech je protkáno dálnicemi směřujícími ze sousedních zemí paprskovitě k hlavnímu městu, kde se napojují

nebo by se v budoucnu měly napojovat na městský okruh. V moravské části republiky neexistuje takový důležitý dopravní uzel jako Praha v Čechách. Nacházejí se tady spíše dva menší – brněnský a středomoravský s dálničním trojúhelníkem mezi Olomoucí, Vyškovem a Lipníkem nad Bečvou. Od těchto měst pak dálniční úseky pokračují do dalších směrů, resp. důležitých aglomerací (Vídeň, Bratislava, Mohelnice, Ostravsko a Polsko).

Dle evropského měřítka je Česká republika v předním pořadí hustoty silnic a dálnic celkem – hustota silniční sítě je 0,7 km silnic na 1 km<sup>2</sup>. Samotné dálnice se však podílejí na délce celkové silniční sítě pouze 2 procenty. To odpovídá 733,9 km dálnic k roku 2011 (691 km k roku 2008 – viz tab. č. 1). Hustota dálniční sítě je tedy v porovnání se západoevropskými zeměmi relativně malá – jen 0,009 (resp. 0,008) km/km<sup>2</sup>. Celoevropskému průměru odpovídá hodnota 0,015 km/km<sup>2</sup> (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2011). Tabulka č. 1 porovnává vybrané evropské země z hlediska hustoty dálnic. V čele jsou středně velké západoevropské země s velkou hustotou obyvatelstva, následované velkými evropskými zeměmi a Slovinskem. Všechny mají několikanásobně hustší dálniční síť, ty nejvyspělejší až 70krát. V porovnání se zeměmi bývalého východního bloku je na tom mnohem lépe Slovinsko a o něco lépe Maďarsko. Slovensko je na tom zhruba stejně jako Česká republika, bývalá Německá demokratická republika je dnes součástí sjednoceného Německa.

Tabulka č. 1: Hustota dálnic vybraných evropských zemí (v km/km<sup>2</sup>) v roce 2008

Země	Délka (km)	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Hustota dálnic
Nizozemsko	2 583	41 526	0,062
Belgie	1 763	30 528	0,057
Lucembursko	147	2 586	0,056
Německo	12 645	357 021	0,035
Slovinsko	696	20 773	0,033
Dánsko	1 128	43 094	0,026
Rakousko	1 696	83 870	0,020
Francie	11 042	547 030	0,020
Spojené království	3 673	244 820	0,015
Maďarsko	1 274	93 030	0,013
Slovensko	393	48 845	0,008
<b>Česká republika</b>	<b>691</b>	<b>78 866</b>	<b>0,008</b>
Bulharsko	418	110 910	0,003
Estonsko	104	45 226	0,002
Polsko	765	312 685	0,002

Zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Problematický a evropským poměrům neodpovídající je stav našich komunikací. Většina z nich je totiž v nevyhovujícím stavu. Navíc např. podle TOUŠKA (2005) je návaznost na hlavní evropské silniční tahy také nedostatečná.

Tabulka č. 2: Délka dálniční sítě v krajích ČR k 1. 1. 2011

<b>Kraj</b>	<b>Km</b>
Středočeský kraj	194,2
Jihomoravský kraj	134,5
Plzeňský kraj	109,2
Kraj Vysočina	92,5
Moravskoslezský kraj	53,5
Ústecký kraj	52,6
Olomoucký kraj	33,2
Královéhradecký kraj	16,8
Jihočeský kraj	16,2
Zlínský kraj	12,5
Hlavní město Praha	10,6
Pardubický kraj	8,8
Liberecký kraj	0
Karlovarský kraj	0
<b>Celkem</b>	<b>733,9</b>

Zdroj: ŘSD ČR, vlastní zpracování

Nejvíce kilometrů je možné ujet po dálnici ve Středočeském a Jihomoravském kraji. Bohužel, v Karlovarském ani Libereckém kraji není možné jet po dálnici, ale jen po rychlostní komunikaci.

Požadavkem české dopravní politiky je dostupnost všech regionů (NUTS III) a jejich napojení na kvalitní infrastrukturu. Kvalitní dopravní infrastrukturou je myšleno napojení na dálnice a rychlostní silnice. Proto k prioritám dopravní infrastruktury silniční dopravy patří kromě jiného urychlení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, aby bylo možné dokončit celý dálniční tah z Prahy do Českých Budějovic (VANČURA, 2010).

## 2.2.1 Výstavba dálnic v českých zemích před rokem 1989

S rozvojem techniky, zvláště pak automobilového průmyslu, začalo přibývat automobilů. Jak se stávaly dostupnějšími, začaly stále více sloužit i osobní přepravě. V té době populární a nejvíce užívaná železniční síť začíná sloužit spíše k nákladní přepravě. Ve 30. letech 20. století vzal stát silnice do správy a údržby – jeho snahou bylo dát zničené silnice do sjízdného stavu a snížit jejich prašnost. V roce 1930 byly mimo jiné projednávány návrhy o jízdě vpravo. V roce 1938 bylo poprvé československou vládou přijato rozhodnutí o výstavbě dálnice. Dálková silnice z Prahy na Podkarpatskou Rus měla být součástí čtyřletého plánu obnovy silnic. Vedla by z Prahy přes Brno až na hranice se Slovenskem. Dálnice a její výstavba byla opravdu zahájena a to 2. května 1939 u Průhonic. Pokračovala až k Humpolci a na Moravě ve Chřibech. Plány na její dostavbu byly ukončeny začátkem druhé světové války (KYNCL a kol., 2006).

Během války se tato dálnice nazývala protektorátní. Začaly k ní být přistavovány další úseky tzv. sudetské dálnice o délce 78 km. Dále byla započata také výstavba pražského městského okruhu přibližně 30 km dlouhého a menší úseky exeterritoriální dálnice, která měla spojit slezskou Vratislav (Wroclaw) s Vídní.

Po roce 1945 se začaly rozvíjet státní podniky, které měly za úkol zajišťovat státní dopravu. K tomu byla zapotřebí kvalitní silniční a dálniční síť. Přes Československou republiku v té době vedly dva důležité silniční tahy: Most–Košice a Sokolov–Štúrovo (KYNCL a kol., 2006).

V roce 1963 byla vymezena státní koncepce dálniční sítě (KYNCL a kol., 2006).

D1 Praha – Jihlava – Brno – Žilina – Prešov – Košice – hranice SSSR;

D2 Brno – Bratislava;

D5 Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice SRN;

D8 Praha – Lovosice – Rájec – hranice NDR;

D11 Praha – Hradec Králové – hranice PLR;

D35 (R35) Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou;

D43 Svitavy – Brno;

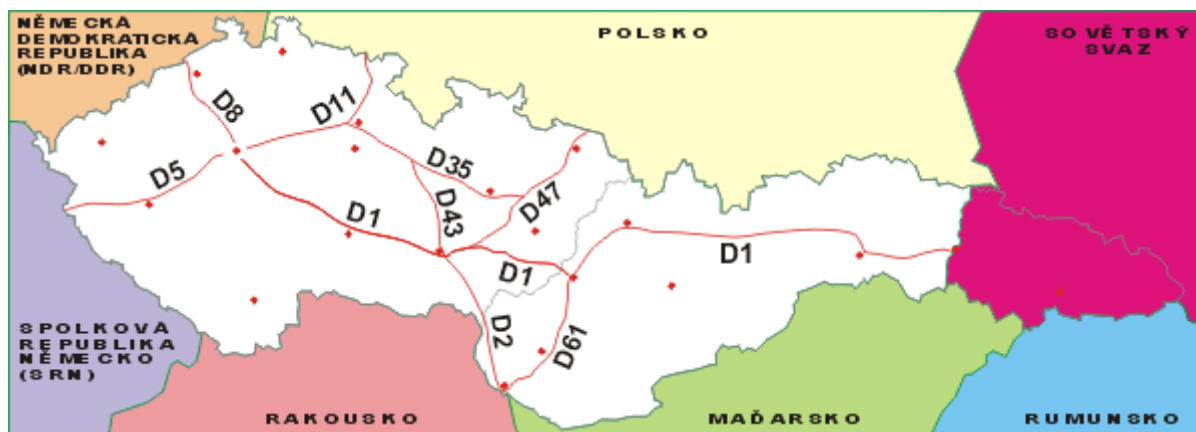
D47 Čechyně u Brna – Ostrava – hranice PLR;

D61 Bratislava – Trenčín.

Počínaje rokem 1967 se začaly plány dálniční sítě realizovat. Byl kladen důraz na páteřní tah Praha – Brno – Bratislava. Kolem měst byly tvořeny jen krátké rychlostní spojky

jako levnější varianta dálnic. Specifikace dálnice D43 byla změněna na rychlostní silnici R43. Rychlost výstavby dálnic a rychlostních silnic však byla po dokončení D1 a D2 (Praha – Brno – Bratislava) v roce 1980 velmi pomalá. Prakticky nikdy nebyly dodrženy termíny výstavby, a tak dálniční síť ještě ani v současné době neodpovídá plánům (koncepti) z 60. let 20. století.

Obrázek č. 2: Plánované trasy dálnic v 70. letech 20. století



Zdroj: <http://www.dalnice.com/>

## 2.2.2 Problematika výstavby dálnic v podmínkách transformace ČR po roce 1989

Od konce 1989 přibylo z plánovaných 1711 kilometrů dálniční sítě jen několik krátkých úseků dálnic. Mimo dalších společenských změn nastal přerod také v dopravě. Projevil se zejména v markantním zvýšení intenzity silničního provozu. Vývoj komunikační sítě za tímto prudkým společenským vývojem zaostává, dálnice a silnice přestávají splňovat požadavky motoristů a přepravců.

Do roku 1993 se na dálniční síti příliš mnoho nezměnilo, nastaly jen malé změny na dílčích úsecích. Větším zásahem do plánů bylo sloučení části dálnice D47 s dálnicí D1 z Vyškova po Kroměříži. Stále se nepočítalo s okruhem kolem Prahy jako s dálnicí, ten je jen přejmenován na R1. Rok 1993 přinesl vznik samostatné České republiky. V obecné rovině od té doby dochází k rozmachu osobní dopravy, automobily jsou dostupné skoro pro každého, naopak upadá hromadná přeprava.

Zákon č. 213/1993 Sb. umožnil koncesní způsob provozování některých úseků dálnic. Dalším zákonem č. 134/1994 Sb. byly zavedeny poplatky za využívání vymezených dálnic a rychlostních silnic. Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. upravuje především vlastnické vztahy a určuje stát jako vlastníka dálnic a silnic. Vymezuje také podmínky

vyvlastnění pozemků ve veřejném zájmu za účelem stavby dálnic. Pro finanční podporu staveb a údržbu dálnic i rychlostních silnic byly novelou k zákonu č. 134/1994 Sb. zavedeny poplatky užívání dálnic a rychlostních silnic (KYNCL a kol., 2006).

Spolu se sebeuvědomováním občanské společnosti začaly vznikat nejrůznější aktivity, namířené proti výstavbě nových dálnic. K nejznámějším patří ekologické spolky a ochránci přírody, argumentující nenávratným poškozováním přírody při výstavbě komunikací. V souvislosti s tím je k plánům na výstavbu dálnic připojováno také posuzování vlivu staveb na životní prostředí procedurou Strategic Environmental Assessment (dále jen SEA). Posuzování vlivu na životní prostředí bylo součástí usnesení vlády z roku 1999 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010.

Součástí příprav na přijetí České republiky do Evropské unie (dále jen EU) bylo zařazení do sítě Transport Infrastructure Needs Assessment (dále jen TINA). Většina snah se upínala k celkovému zlepšení stavu dálnic a silnic. Výstavba komunikací byla prioritou programového zaměření rozvoje dopravních sítí v ČR. V praxi to znamenalo zejména upřednostňování výstavby komunikací směřujících do západní Evropy. Výstavba nových úseků se stále potýkala s nedostatkem finančních prostředků. I díky tomu bylo po prvních pěti letech po přijetí usnesení (1999) postaveno jen 36 km dálnic. Od 70. let do roku 2004 tak bylo z plánovaných 1001 km dálnic postaveno jen 535 km (KYNCL a kol., 2006).

Obrázek č. 3: Dálniční síť ČR v roce 1989



Zdroj: www.rsd.cz

### 2.2.3 Dálnice D3 do roku 2009

Dálnice D3 spadá do doplňkové sítě evropských dopravních tahů, která prošla schvalovacím řízením v roce 1994. Po přijetí České republiky do Evropské unie v roce 2004 se dálnice D3 stala součástí TEN – Transevropské sítě dopravních cest (*Z historie přípravy dálnice D3* [online]. Dostupné z: <<http://www.dalnice-d3.cz/historie>>). Tato komunikace má sloužit oblasti širšího okolí Prahy stejným způsobem, jako ostatní dálnice a rychlostní silnice napojené na další městské komunikace ve spolupráci s obchvatem hlavního města.

Pro snadnější a přehlednější projednávání a financování stavby D3 byla trasa dlouhá přibližně 171 km rozdělena do 12 stavebních úseků. Dálnice vedoucí z Prahy na hranice s Rakouskem byla dodatečně přiřazena k plánům na dálniční síť v roce 1989, konkrétně byla vládou ČR schválena v roce 1993. V plánech zůstala až do roku 1997 (kdy byla z úsporných důvodů vyřazena), ale v roce 1999 byla opět zařazena jako součást materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 (HÖFLER a kol., 2010).

Ideální řešení trasování dálnice D3 je stejně komplikované jako otázky, zda ji vůbec stavět nebo jestli ji zařadit do toho kterého plánu. S vyvíjeným tlakem ze strany ochránců životního prostředí, ale i z jiných neméně důležitých důvodů je těžké trasu správně vymezit. Výsledkem je, že stavba je budována z prostředku a její nultý kilometr je odvislý od Pražského okruhu R1, který ještě není realizován. To je rovněž důvodem komplikací ve Středočeském kraji, kde se nachází oblíbená rekreační střediska oblasti Posázaví a Vltavské kaskády. Od dob prvních příprav dálnice D3 se tyto rekreační oblasti dále rozšiřují a je tedy dosti složité najít správnou trasu, která by do nich nezasahovala.

Krajský úřad Středočeského kraje i Okresní úřady Benešov a Praha-západ se dlouhodobě zabývaly výběrem ideální varianty vedení dálnice D3 ve Středočeském kraji. Na výběr a posuzování trasy mělo vliv stanovisko Ministerstva životního prostředí a Územní plány velkých územních celků Pražský region a okres Benešov. K výslednému posouzení byly v roce 2001 vybrány tyto 4 varianty (*Z historie přípravy dálnice D3* [online]. Dostupné z: <<http://www.dalnice-d3.cz/historie>>):

- stabilizovaná (varianta ŘSD ČR)
- Zenkl-Vyhnálek (studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka)
- Promika (studie Ateliéru Promika)
- nulová (stávající dvoupruhová silnice I/3, tzv. referenční varianta)

Po podrobné celospolečenské analýze vyšla jako optimální varianta „stabilizovaná“ (HÖFLER a kol., 2010).

Stále však nebylo vyřčeno jednoznačné stanovisko. Problém ochrany srdce Posázaví je stále aktuální. Podle posledních informací z Ministerstva životního prostředí byla schválena západní varianta přes Jesenici, Psáry, Jílové u Prahy a Mezno. Tato trasa vyšla po přezkoumání vlivu na životní prostředí jako nejméně invazivní. Shodly se na tom výzkumy prováděné expertní komisí ČVUT (České vysoké učení technické) a informačním systémem EIA (Environmental Impact Assessment). Ředitelství silnic a dálnic se také k této variantě přiklání (ČTK, 2012).

S vedením dálnice na území Jihočeského kraje problémy většího rázu nejsou. V roce 2007 bylo zprovozněno prvních 15 km v úseku Mezno–Chotoviny spojující úsek Nová Hospoda – Mezno. Tento úsek slouží městu Tábor jako obchvat (HÖFLER a kol., 2010).

Obrázek č. 4: Dálniční síť v roce 2009



Zdroj: www.rsd.cz



### **3 Dopravně geografická charakteristika území dotčeného dálnicí D3**

V současnosti je spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi (resp. hranicí s Rakouskem) zajišťována z Prahy po dálnici D1 na mimoúrovňovou křižovatku Mirošovice. Dále po komunikaci I/3 z Mirošovic až po státní hranice Rakouska, tedy na Dolní Dvořiště. Trasa dálnice D3 leží na mezinárodním tahu E55 ze Skandinávie do Řecka a je zařazena do sítě TEN-T (Transevropská dopravní síť) doplňkových evropských dopravních koridorů. Dálnice D3 by měla přebírat funkci kapacitního spojení oblasti Prahy s oblastí Jižních Čech přes Tábor, České Budějovice až ke stáním hranicím s Rakouskem, odkud by měla pokračovat dále po silnici S1 (HÖFLER a kol., 2010).

#### **3.1 Fyzicko-geografická charakteristika se zaměřením na dopravu**

Fyzicko-geografické faktory jsou pro rozmístění dopravních sítí velmi důležité. Geografická poloha komunikace výrazně ovlivňuje náklady na budoucí provoz. V případě silniční suchozemské dopravy je vhodné dbát na to, aby komunikace vedla příznivým reliéfem, s nízkým stupněm členitosti, ne příliš příkrých svahů, bez příčných údolí. Silnice by neměly vést přes močály, bažiny a písečné oblasti. Také překonávání říčních toků nebo jejich blízkost by mělo být sníženo na minimum. S tím souvisí také kvalita podložních geologických vrstev, která by měla být co nestabilnější. Mezi klimatické faktory, které dopravu ovlivňují, řadíme výskyt mlh a lijavců, zamrzání půdy nebo lavinová nebezpečí. Podle BRINKE (1999) se sice dá namítat, že vliv některých fyzicko-geografických faktorů s rostoucím vývojem výrobních sil slábne, ale zvláště u dopravního provozu jsou některé extrémní klimatické podmínky nepřekonatelné.

Dálnice D3 a její plánované trasy i možné varianty jsou navrženy tak, aby citlivým způsobem zachovaly ráz krajiny a nezasahovaly do rozsáhlejších lesních porostů. Trasy jsou vedeny otevřenou krajinou, v oblasti Posázaví je navrženo několik tunelů kvůli zmírnění zásahů do krajiny. Maximální nadmořská výška komunikace je 659 m n. m. na 171. km, minimální 296 m n. m. na 28. km. Překračování vodních toků je řešeno mosty a zvláštními technickými stavbami tak, aby zbytečně negativně neovlivňovaly životní prostředí. Jedná se například o stavbu biokoridorů a hlukových bariér.

## 3.2 Středočeský kraj

Středočeskému kraji patří v rámci České republiky několik prvenství – žije zde nejvíce obyvatel, je tady nejvíce obcí, plochou je to největší kraj ze všech. Velikostí 11 015 km<sup>2</sup> představuje 14 % rozlohy České republiky. Specifický je dvěma věcmi – v jeho středu leží další samostatný kraj (Hlavní město Praha) a sídlo kraje leží na území kraje jiného. Jeho poloha ve středu české kotliny umožňuje, že sousedí s většinou českých krajů (mimo moravských a Karlovarského). Povrch kraje je málo členitý, v severní a východní části je rovinný, jih a jihozápad kraje pokrývá převážně vrchovina. V brdských hřebenech (okres Příbram) se tyčí nejvyšší bod kraje Tok 865 m n. m. Řečiště Labe se 153 metry nad hladinou moře v okrese Mělník je naopak nejnižším bodem.

Kraj je rozdělen do 12 okresů. Rozlohou největší je okres Příbram, který zabírá celých 15 % rozlohy kraje. Naopak nejmenším okresem je Praha-západ s pouhými 5 % rozlohy kraje. Podle reformy státní správy (nabyla platnosti 1. 1. 2003) je kraj rozdělen na 26 správních obvodů – obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP). Největším ORP je Mladá Boleslav, čítající 98 obcí. Na druhou stranu ORP Lysá nad Labem je tvořena pouze 9 obcemi.

Tak jako je okres Příbram největší rozlohou, měla také podle dat z roku 2011 největší počet obcí a to 121. Mělník měl nižší počet, a to 69 obcí v okrese. Charakteristickým rysem okresu je vysoký počet obcí s počtem obyvatelstva nad dva tisíce obyvatel, v těchto obcích žije 42 % obyvatel.

Statutem města je v kraji označováno 82 obcí, statutárními městy jsou Kladno a Mladá Boleslav. Více než polovina všech obyvatel Středočeského kraje (53 %) žije ve městech, což je nejméně v celé České republice. Největšími městy v kraji podle počtu obyvatel jsou Kladno, Mladá Boleslav, Příbram a Kolín.

Středočeský kraj je v rámci České republiky nejlidnatější, v současné době má zhruba 1,3 mil. obyvatel. Nejlidnatější v rámci kraje je okres Kladno s 159 133 obyvateli. Okresy, které počtem obyvatelstva přesahovaly 100 000 obyvatel, byly Praha-východ, Praha-západ, Mladá Boleslav, Příbram a Mělník. Okres Rakovník se umístil na posledním místě, počet obyvatelstva zde nepřesáhl 56 000 obyvatel. Nejvyšší hustotu zalidnění mají okresy Kladno, Praha-východ, Praha-západ, Benešov.

Ve druhé polovině devadesátých let 20. století se začal demografický vývoj značně měnit, tato skutečnost je přisuzována výstavbě satelitních městeček kolem hlavního města. Počet obyvatel se v kraji posledních patnáct let zvyšuje, nárůst je způsoben především stěhováním mladých lidí, kteří zde zakládají rodiny. Proto dochází k postupnému snižování

přirozeného úbytku, od roku 2006 umírá méně lidí, než kolik se rodí. Středočeský kraj je se svým průměrným věkem 40,3 v roce 2011 nejmladším krajem v České republice.

Poloha a úzká vazba na Hlavní město Prahu, které přispívá hustá dopravní síť, se odráží na ekonomice kraje. Kraj nabízí pracovní sílu pro Prahu, podporuje průmysl (hlavně automobilový a potravinářský), zároveň je přirozeným centrem rekreačních aktivit.

Region středních Čech je charakterizován jako území s nejintenzivnější dopravou v České republice. Tato skutečnost je předurčena především dopravní polohou Středočeského kraje, spádovostí hlavního města a zatížením tranzitní mezinárodní dopravy. Situaci značně komplikuje nedokončený silniční okruh kolem Prahy (dále jen SOKP), což klade značné nároky hlavně na obce kolem Hlavního města Prahy a vůbec na celý Středočeský kraj. Na SOKP je svedena většina českých dálnic a rychlostních silnic, okolo kterých se z důvodů zastavování ochranných zón, většinou komerčními a logistickými centry, znemožnilo rozšíření na vícepruhové silnice, které podléhají dopravním kohezím.

Rozvinutá zemědělská i průmyslová výroba je charakteristická pro Středočeský kraj. Díky výborné poloze a přírodním podmínkám pro pěstování pšenice, ječmene, cukrovky v některých částech i ovoce a zeleniny vyniká kraj i v zemědělské výrobě. Průmyslu dominuje strojírenství, chemie a potravinářství. Sídli zde několik automobilových podniků celostátního významu, konkrétně Škoda auto a.s. a TPCA Czech, s.r.o. Kolín. Sklářství, keramika a polygrafie jsou zastoupeny též několika významnými podniky.

Střední Čechy vynikají velmi nízkou mírou nezaměstnanosti (v porovnání s celorepublikovým průměrem), zejména pak v oblastech přilehlých Praze. Míra nezaměstnanosti činila 7,07 % k datu 31. 12. 2011. Nejvyšší byla v okrese Příbram, naopak nejnižší nezaměstnanost v okrese Praha-východ. Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele v roce 2010 vykazoval na obyvatele středních Čech hodnotu 89,9 % (když celorepublikový průměr = 100), což mu přisuzuje třetí místo po Praze a Jihomoravském kraji.

Pro své nemalé množství významných přírodních i historicky cenných památek bývá Středočeský kraj hojně vyhledáván turisty. Velmi atraktivní je město Kutná Hora, kde některé z historických budov jsou na Seznamu světového přírodního a kulturního bohatství UNESCO. V Kutné Hoře je to konkrétně chrám sv. Barbory, Vlašský dvůr, Hrádek se stříbrnými doly a Kostnice. Mezi nejnavštěvovanější lokality patří například hrady Karlštejn, Točnick a Křivoklát, zámky Konopiště na Benešovsku, Kačina a Lány. Populárními zříceninami tohoto kraje jsou Žebrák na Berounsku a Okoř v okrese Praha-západ.

Turisty vyhledávanými přírodními oblastmi jsou Křivoklátsko, Kokořínsko, Český kras, Český ráj, hora Blaník i další.

### **3.2.1 Plánované varianty dálnice D3 pro Středočeský kraj**

Na území Středočeského kraje byly projednávány čtyři varianty dálnice D3 – nulová varianta, stabilizovaná varianta, studie Zenkl-Vyhnálek a studie Atelieru Promika. V případě nulové (referenční) varianty by nedošlo k realizaci nové silnice a trasa by vedla v podstatě po stávajících komunikacích. Varianta podle studie Atelieru Promika začíná na plánované MÚK se silničním okruhem kolem Prahy v prostoru mezi dálnicí D1 a městem Říčany. Pokračuje souběžně s D1 až k městu Mirošovice, odtud pokračuje dále k jihu, přičemž víceméně sleduje trasu stávající silnice I/3. Toto řešení zahrnuje ještě řadu subvariant, řešících napojení na jihočeský úsek dálnice. Varianta stabilizovaná by měla umožnit optimální urbanizaci prostoru Jílového u Prahy, které zatím nemá kapacitami optimální spojení s Hlavním městem Prahou. Tato varianta také předpokládá výrazné odlehčení silnicím II/105, II/603, II/102 a II/104, vedoucích do oblastí Posázaví a Povltaví, které jsou přetíženy hlavně v době odjezdů na víkendy a prázdniny. Měla by také odlehčit zatížení tranzitní dopravou na trase mezi Benešovem a Novou Hospodou, hlavně tedy obcím Olbramovice a Miličín, které leží na stávající silnici I/3. Stabilizovaná varianta je zanesena do územního plánu velkého celku Pražského regionu a okresu Benešov.

### **3.2.2 Vedení trasy D3 Středočeským krajem**

Trasa dálnice D3 by měla začínat rozštěpovou křižovatkou na silničním okruhu kolem Prahy poblíž obce Jesenice (Höfler 2011). Pokračovat má jižním směrem, kde se zkříží s účelovou komunikací, se kterou vytvoří mimoúrovňovou křižovatku u obce Psáry. Ta umožní obcím Psáry, Libeň, Libeň, Okrouhlo a Zahořany napojení na D3 po současné komunikaci, která bude zařazena do kategorie II. třídy. Dále trasa povede k obci Jílová, kde bude D3 vedena jako okruh Jílové s mimoúrovňovou křižovatkou. Trasa od Jílového k obci Luka pod Medníkem je realizovaná s několika tunely pro zachování přírodního rázu prostředí. Dále se stáčí jihovýchodním směrem, aby železobetonovým mostem překonala údolí řeky Sázavy. U obce Hostěradice se vybuduje další mimoúrovňová křižovatka se silnicí II/105. Od Hostěradic jižním směrem bude dálnice míjet obec Kamenný přívoz. Při průchodu silnicí II/105 estakádou přes Břežany a Netvořice bude vybudována přeložka na Chrástřany. Pro spojení Týnce nad Sázavou a okolí bude třeba vybudovat nový přivaděč, realizovaný jako součást stavby D3. Dále na jihozápad k obci Václavice, kde bude napojení na stávající silnici

I/3 zajištěno přivaděčem (Václavická spojka), který propojuje oblast s městem Benešov. Na jih od Václavic bude dálnice křížit stávající silnici II/114 u obce Neštětice. Dále k jihu bude pokračovat přes mostní konstrukci u obce Zderadice kolemi Maršovic až k obci Minartice, kde je v plánu oboustranná odpočívka s čerpací stanicí. Komunikace zde překoná jednokolejnou železniční trať. Začnou tady odbočovací pruhy k mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/18 u obce Voračice, která pokračuje na Příbram a Sedlčany. Od Voračic povede dálnice k Loudilce u Heřmaniček, kde bude mimoúrovňovou křižovatkou řešeno napojení silnice II/121, která by měla být výhledově přeložena do nové stopy jako obchvat obce. Poté bude podél železniční tratě pokračovat k mimoúrovňové křižovatce u obce Mezno, která bude mít osmičkový tvar a propojí dálnici D3 se silnicí I/3. Dál už nová stavba povede Jihočeským krajem.

### 3.3 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj je oproti středním Čechám méně rozvinutý, větší důraz se tady klade na zemědělskou výrobu s rozvinutým rybníkářstvím a lesnictvím. Během 20. století se zde rozvinul průmysl se zaměřením na zpracovatelskou činnost. Z geografického pohledu je Jihočeský kraj spíše kopcovitý, ale nalezneme tady i dvě pánve – Třeboňskou a Českobudějovickou. Na jihozápadě se rozkládá pohoří Šumava, na severozápadě výběžky Brd, ze severu se přimyká Středočeská vrchovina, z východu Českomoravská vrchovina a na jihovýchodě Novohradské hory.

Z části je hranice kraje totožná se státními hranicemi s Německem a Rakouskem. Dále kraj sousedí s kraji Plzeňským, Středočeským, Jihomoravským a s krajem Vysočina. Pro těsnou blízkost Německa a Rakouska je využívána možnost spolupráce s těmito zeměmi v podobě obchodu, služeb nebo cestovního ruchu. Zejména v cestovním ruchu a turistice je využívána atraktivita kraje, která je založena na krásné přírodě a zachovalých památkách.

Rozloha kraje činí 10 056 km<sup>2</sup>, zaujímá tak asi 13 % z celkové rozlohy České republiky. Z jedné třetiny je kraj pokryt lesy, 4 procenta povrchu tvoří vodní plochy. Velká část leží v nadmořské výšce 400–600 m n. m., proto je kraj charakteristický poněkud drsnějšími klimatickými podmínkami. Nejvyšším bodem jižních Čech je vrchol Plechý na Šumavě s 1 378 metry, naopak nejnižším místem je hladina Orlické přehrady v okrese Písek.

Krajem protéká řeka Vltava, konkrétně horní a střední povodí, do kterého patří přítoky Malše, Lužnice a Otava. V souvislosti s tím zde bylo v minulosti vybudováno přes 7 000 rybníků s dnešní plošnou výměrou přes 30 tisíc hektarů. Jihočeský rybník Rožmberk je

dokonce největší v celé republice, jeho rozloha je 490 ha. Jen o málo menší jsou rybníky Dehtář, Bezdrev a Horusický rybník. Na řekách jsou vystavěny přehrady, vodní dílo Lipno je největší vodní plochou v republice (4 870 ha), dále Orlík a Římov, který je také zásobárnou pitné vody pro značnou část kraje. Z hlediska přírodního bohatství se může kraj pyšnit rozsáhlými lesy, většinou smrkovými porosty na Šumavě a v Novohradských horách. Surovinové bohatství představují ložiska štěrku a štěrkopísků, cihlářské hlíny a sklářské písky. Ostatními surovinami těženými v jižních Čechách jsou rašelina, vápenec a grafit. Životní prostředí se dá považovat v Jihočeském kraji za málo znečištěné a nezatížené emisemi. Na lesní porosty, zejména na Šumavě, působili v posledních letech škůdci, ale i tady se situace postupně zlepšuje.

Oblast jižních Čech měla vždy charakter spíše rekreační, než průmyslový. Přírodní prostředí bylo zachováno, zejména v místech zřízení národního parku Šumava o rozloze 690 km<sup>2</sup> (z toho náleží 343 km<sup>2</sup> do Jihočeského kraje). Chráněná krajinná oblast Šumava zaujímá v Jihočeském kraji 733 km<sup>2</sup>. Nachází se zde přibližně 300 maloplošných chráněných území, celkem asi 20 % plochy kraje je nějakým způsobem chráněno. Centra měst České Budějovice a Český Krumlov jsou zařazena do seznamu UNESCO. V kraji je mnoho dalších měst a obcí s cennými historickými památkami a lidovou architekturou, příkladem je tzv. selské baroko v Holešovicích.

Podle vyhlášky z 1. ledna 2003 je území Jihočeského kraje rozděleno do 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem. Titul statutárního města má město České Budějovice. V roce 2011 žilo v kraji více než 636 tisíc obyvatel. Při rozloze Jihočeského kraje to odpovídá 63 obyvatelům na km<sup>2</sup>, což je nejnižší hustota obyvatelstva České republiky. Asi 15 % všech obyvatel kraje žije v Českých Budějovicích, které mají asi 93 tisíc trvale žijících občanů. České Budějovice jsou největší město jižních Čech, dalšími velkými městy s počtem obyvatel přes 20 tisíc obyvatel jsou Tábor, Písek, Strakonice a Jindřichův Hradec. Podíl městského obyvatelstva v roce 2011 v Jihočeském kraji byl asi 64 procent. Celkový počet samosprávných obcí je 623, z nichž 54 má statut města (*Hustota zalidnění, počet obcí* [online]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4EB/\\$File/4032120102.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4EB/$File/4032120102.pdf)>).

Ostatními demografickými ukazateli se Jihočeský kraj příliš neliší od republikového průměru. Průměrný věk v kraji je 41,2 roku; určitou výjimkou je město Český Krumlov, kde je trochu zde mladší věková struktura, vyšší porodnost a nižší úmrtnost. Přírůstek obyvatel zaznamenávaly okresy České Budějovice, Písek a Tábor.

### **3.3.1 Plánované varianty dálnice D3 Jihočeským krajem**

O vedení trasy dálnice D3 Jihočeským krajem nebyly takové spory, jako tomu bylo v případě úseku D3 procházejícím Středočeským krajem. Proto, ale i z ostatních důvodů je v Jihočeském kraji již 15 km dálnice realizováno. Jedná se o tu část komunikace, která v současnosti slouží v jednom úseku jako obchvat města Tábor.

V případě Jihočeského kraje není stále dosaženo optimálního využití relativně dobré dopravní polohy a návaznosti na hlavní evropské silniční tahy. Dálnice D3 je pro kraj nejdůležitější rozvojovou investicí v oblasti dopravní infrastruktury. Dalšími důležitými projekty jsou na D3 navazující rychlostní silnice R3 směrem na Rakousko a výstavba rychlostní silnice R4. V neposlední řadě jde o postupné zlepšování stavu silnic I. a II. tříd, včetně přeložek a obchvatů měst a rekonstrukce nevyhovujících úseků. Pro zajištění dobré dopravní obslužnosti kraje je podporována veřejná doprava (před stále oblíbenější individuální dopravou), a to pomocí integrovaných dopravních systémů a systémů městské hromadné dopravy.

### **3.3.2 Vedení dálnice D3 Jihočeským krajem**

Již vybudovaná část dálnice D3 začíná na hranici mezi Středočeským a Jihočeským krajem u obce Mezno, resp. jeho místní části zvané Nová Hospoda. Jedná se o nejstarší a jediný vybudovaný úsek D3. Dál vede jižním směrem kolem obcí Sudoměřice u Tábora, Chotoviny a Stoklasná Lhota. V tomto místě se odklání k jihovýchodu a stává se v podstatě obchvatem souměstí Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí. Na této trase překonává několik silnic a železnic, zejména silnici I/19, vedoucí z Tábora na Chýnov.

Od Měšic, místní části města Tábora, je směrem k Českým Budějovicím dálnice ve výstavbě. Z východu bude v budoucnosti míjet města Sezimovo Ústí a Planou nad Lužnicí, povede kolem Košic a Soběslavi až k Veselí nad Lužnicí. Křížít bude mj. silnice II/135 u Soběslavi a I/23 u Dráchova.

Od Veselí nad Lužnicí povede směrem na jihozápad až k Českým Budějovicím, téměř souběžně se železnicí a silnicí I/3, přičemž se mj. vyhne Třeboňské pánvi s velkými rybníky. Míjet bude obce Bošilec, Dynín, Ševětín a Chotýčany. U Lhotic, místní části Lišova, a u Úsilného budou vybudovány mimoúrovňové křižovatky. Dálnice D3 dále povede po východním okraji krajského města České Budějovice, resp. mezi ním a Rudolfovem,

Dobrou Vodou a Starými Hodějovicemi. Mezi Roudným a Vidovem překoná řeku Malší a u Včelné se stočí přímo k jihu.

Statutární město České Budějovice, přilehlé i vzdálenější území bude na dálnici připojeno v mimoúrovňových křižovatkách MÚK Úsilné, MÚK Hlinsko (přeložka silnice III/0341, tzv. hlinský přivaděč), MÚK Pohůrka (přeložka silnice II/157), MÚK Hodějovice (silnice II/156, III/1561 a III/15523) a MÚK Roudné. Také nový přivaděč D1 na I/3 severně od obce Včelná se bude křížit mimoúrovňově.

U Dolního Třebonína bude dálnice D3 končit a dál bude pokračovat jako rychlostní silnice R3. Nahradí stávající silnici I/3, která kapacitně ani kvalitativně nevyhovuje. Ke Kaplici bude R3 pokračovat jižním směrem, mine město ze západu a skončí na státních hranicích u Dolního Dvořiště.

### 3.4 Význam dálnice D3 pro dotčené regiony

Otevřením a zprovozněním dálnice D3 se obecně zlepší dopravní dostupnost mnoha měst a obcí, prostupnost v rámci celé silniční sítě České republiky a sníží se dopravní zatížení na několika exponovaných místech.

Po dokončení dálnice D3 se zlepší mobilita českého obyvatelstva, a to jak při cestování po území České republiky, tak i v rámci Evropy. Cestování po dálnici má přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu a snížení negativních dopadů tranzitní dopravy, zejména v případě obcí, kolem kterých prochází stávající silnice. Jedná se například o Sezimovo Ústí, Planou nad Lužnicí a Soběslav, ale také menší sídla jako Olbramovice a Mirošovice. Cestování po dálnici přinese časovou úsporu při jízdě mezi Prahou a regionálními centry na jih od hlavního města. Kvalitní dálnice D3 by měla přispět rovněž k rozvoji celé oblasti na trase – jižní části Středočeského a celého Jihočeského kraje.

Dálnice jsou obecně popisovány jako bezpečnější než normální, dvoupruhové silnice bez dělicího pásu. Dálnice umožňují vyvinout vyšší rychlost při cestování, proto jsou při mezinárodních tranzitech vyhledávanější pro přepravce. Tato skutečnost je příznivá také pro obce, které jsou mezinárodní kamionovou dopravou zatížené. Konkrétně v místech, kde dálnice bude sloužit také jako městský okruh, jako u města Tábor a České Budějovice, se očekává značné odlehčení veškeré dopravy dosud probíhající v zastavěných částech měst. Mezi další pozitiva zprovozněním dálnice se uvádí zlepšení životního prostředí ve městech, především díky snížení emisí výfukových plynů a snížení hluku.



## 4 Metodika práce

Prostorová analýza si klade za cíl – s použitím dostupných dat potřebných pro jednotlivé složky analýzy – nastínit změny v dopravní dostupnosti a změny v dopravní poloze sledovaného území (tzv. obalové zóny dálnice).

### 4.1 Vymezení zájmového území

Pro charakteristiku časové dostupnosti bylo vybráno zhruba 260 obcí. Tyto obce leží v pásmu obalové zóny, tedy 10 km na každou stranu od budoucí dálnice D3. Obalová zóna byla vytvořena pomocí funkce Buffer v mapovém programu ArcGIS 9.1. od firmy ESRI dostupném na počítačových učebnách katedry geografie. Obalová zóna byla vymezena v prostředí geografických informačních systémů (dále jen GIS) součástí ArcInfo jsou dvě aplikace – ArcCatalog slouží pro správu geografických dat, ArcMap je určena k vytváření samotných mapových výstupů.

Prvním krokem bylo upravení podkladů získaných od Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), které bylo nutné správně georeferencovat. Georeferencování je proces určení vztahu mezi polohou dat v přístrojovém souřadnicovém systému a geografickou, resp. mapovou polohou. Jako podklad pro georeferencování byl použit ARC ČR 500, který je volně dostupný na internetu (<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>). Georeferencování bylo provedeno dle BLAŽEK (2011). Protože získaná data neobsahují informace o souřadnicovém systému, bylo nutné před použitím datové sady v ArcMap přiřadit informace o souřadnicovém systému. Toto přiřazení bylo provedeno ve vlastnostech shapefile v programu ArcCatalog. Při vytváření map byl použit souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK). Souřadnicový systém JTSK se využívá převážně geodézii a kartografii. V České republice je závazný – veškeré mapy a katastrální operáty, spravované Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním, jsou uvedeny v souřadnicích S-JTSK.

Dalším krokem bylo vytyčení lícovacích bodů, podle kterých se rastrová sada georeferencuje tak, aby pasovala na podklad. Jako podklad byl využit ZABAGED© (Základní báze geografických dat), který je volně dostupný jako WMS služba (Web Map Service) z mapového serveru Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (lokalizace služby [http://geoportal.cuzk.cz/WMS\\_ZABAGED\\_PUB/WMSservice.aspx](http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZABAGED_PUB/WMSservice.aspx)).

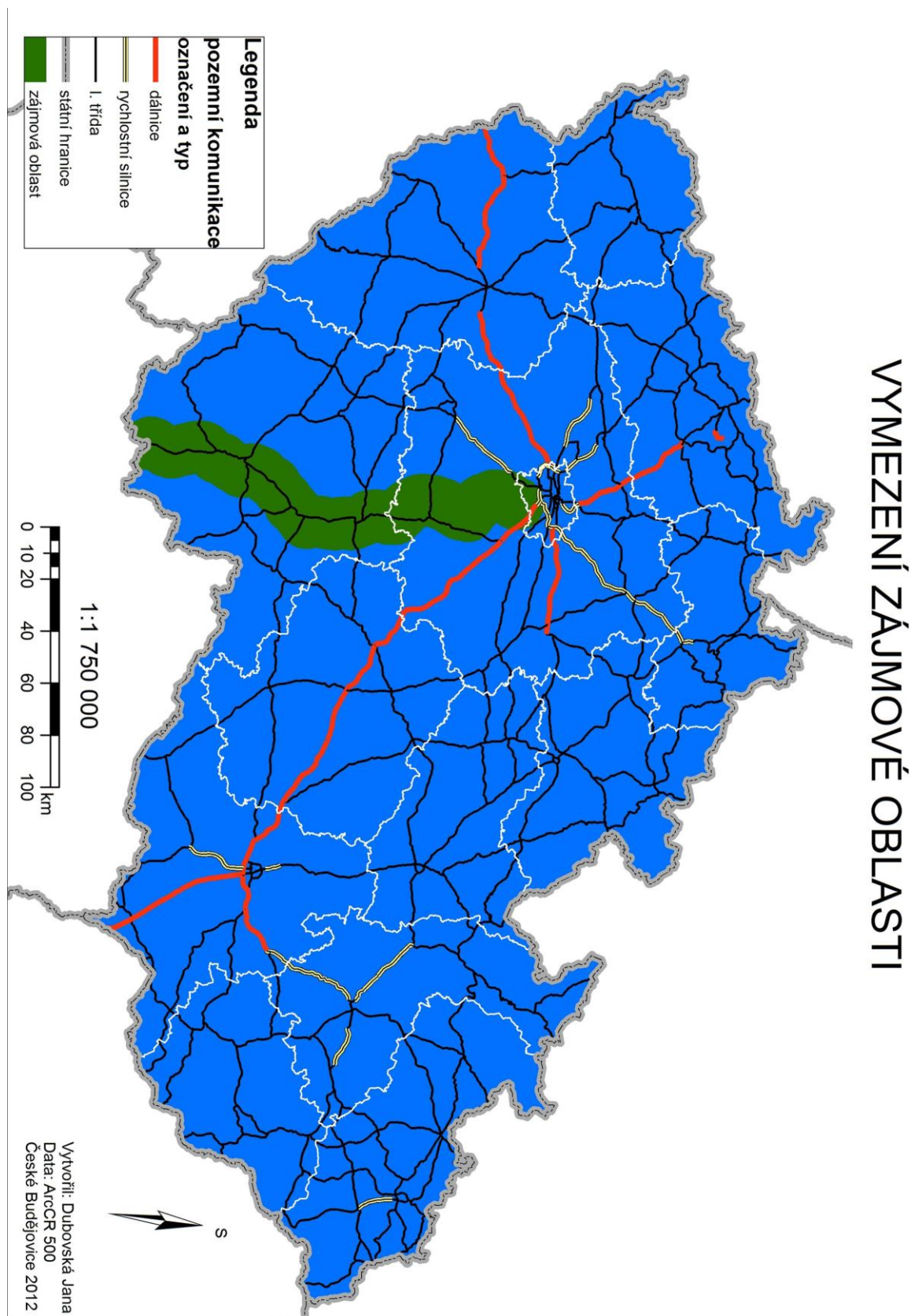
Dále bylo nutné zakreslit trasu budoucí dálnice D3. Pro zakreslení (resp. vektorizaci) bylo nejprve nutné vytvořit nový shapefile (BLAŽEK, 2011). Vektorizace je přepracování mapy v analogové formě, popř. digitální mapy v rastrové formě do vektorové formy. Při úpravě rastrových map je nutné nejprve v ArcCatalogu vytvořit nový shapefile. Proto je nutné vybrat správný formát shapefile a přiřadit mu správný souřadnicový systém. V daném případě se jednalo o souřadnicový systém S-JTSK, konkrétně krovak\_eastnorth.prj. Poté se musí tento shapefile spolu s rastrovým podkladem přidat do ArcMap.

Následným krokem je spuštění editace a zvolení vrstvy pro editaci. Pokud vytváříme polylinii (spojitá linie složená z jednoho nebo více liniových prvků) nebo bod, vybereme nástroj „vytvořit nový prvek“ a překreslíme daný prvek (BLAŽEK, 2011). Po vytvoření shapefile dálnice D3 byla vytvořena obalová zóna pomocí funkce bufferu, která je obsažena v nástrojích editace.

Při použití funkce buffer byla zvolena obalová vzdálenost 10 km (GIS pracuje s metry, proto bylo nutné použít vzdálenost 10.000 m). Tím se vytvořil v podstatě nový prvek aktuálního shapefile, který byl použit pro vymezení zájmového území a dále pro selekci obcí, které jsou zohledněny ve výpočtech časové diferenciaci a prostorové analýzy. Celkem bylo na základě této GIS analýzy vybráno 266 obcí. Analýza obcí byla provedena funkcí clip (oříznout), která je obsažena v toolboxu v sekci analyst tools, extract. Jako vstupní prvky byly určeny obce (z ARC ČR) a jako ořezávací prvek posloužila obalová zóna dálnice D3. Jako výstup vymezení zkoumaného území připojuji mapu se zeleně vyznačeným prostorem (viz obrázek č. 5).

Dotčené území prochází přes dva kraje – Středočeský a Jihočeský. Ve Středočeském kraji zasahuje dva okresy: Praha-západ a Benešov. Na území Jihočeského kraje prochází okresy Tábor, České Budějovice a Český Krumlov. Sledované obce se nacházejí v pásu širokém 20 kilometrů. Tato vzdálenost, tedy 10 km od dálnice na každou stranu, odpovídá tomu, že cesta z konkrétní obce je nejpravděpodobnější právě po sledované trase budoucí dálnice. Obalová zóna byla tedy zvolena proto, aby zachycovala obce, ze kterých je teoretická trasa do spádových měst logicky odvoditelná právě ve sledované trase budoucí dálnice D3.

Obrázek č. 5: Vymezení zájmové oblasti prostorové analýzy



Zdroj: Vlastní zpracování

## **4.2 Stručná charakteristika okresů dotčených dálnicí D3**

Pro posouzení potenciálních vlivů dálnice D3 na regionální rozvoj je potřeba charakterizovat jednotlivé okresy, jimiž bude budoucí trasa dálnice procházet. Charakteristika a údaje o obyvatelstvu jsou čerpány z dat Českého statistického úřadu.

### **Praha-západ**

Území okresu Praha-západ sousedí s územím Hlavního města Praha. Je nejmenším okresem Středočeského kraje, má rozlohu 581 km<sup>2</sup>. Naopak hustotou obyvatelstva se řadí k nejlidnatějším okresům kraje. Tento okres sice nepatří mezi hlavní průmyslové oblasti, nachází se zde ale centra hutnictví a výroba stavebních materiálů. Okres Praha-západ má výjimečné postavení ve Středočeském kraji – tvoří totiž jeho západní a jižní zázemí. Tento okres je především významnou rekreační oblastí. Zasahují sem chráněné krajinné oblasti a je v něm zastoupena celá řada kulturních památek.

### **Benešov**

Okres Benešov je hraničním okresem s Jihočeským krajem. Na řekách protékajících okresem jsou vytvořena významná vodní díla. Přehrady Slapy a Švihov představují nejen rezervoár užitkové vody, ale jsou významné svým rekreačním charakterem. Rozlohou okres patří k největším v kraji, ale hustotou obyvatelstva patří k nejméně osídleným, k 31. 12. 2009 měl celkem 94 091 obyvatel. Ke stejnému datu bylo v okrese evidováno 24 218 ekonomických subjektů. Převažujícími činnostmi podnikání jsou oblasti stavebnictví, průmyslu a maloobchodu. Okres Benešov je cenný především svou přírodní rozmanitostí a chráněnými krajinnými oblastmi a přírodními rezervacemi.

### **Tábor**

Okres Tábor leží v severní části Jihočeského kraje. Podle počtu obyvatel je v kraji druhý nejlidnatější a druhé místo zaujímá také v hustotě obyvatelstva. V okrese je evidováno okolo 25 tisíc ekonomických subjektů. Nejvíce zaměstnaných osob je v oboru stavebnictví, naopak nejméně ve službách.

### **České Budějovice**

Okres České Budějovice s celkovým počtem 186 tisíc obyvatel je nejlidnatější v Jihočeském kraji. V kraji má také nejvyšší hustotu zalidnění – na kilometr čtvereční připadá

113 obyvatel. Nej hustěji osídlená města jsou České Budějovice, Hluboká nad Vltavou. Ekonomických subjektů je asi 47 tisíc, což tvoří třetinu celkového počtu v Jihočeském kraji. Charakteristické pro místní krajinu jsou vodní plochy, zejména rybníky. Samotné město České Budějovice je hojně navštěvovaným městem, atraktivní svými památkami a přírodou. Populární jsou nejrůznější akce na výstavišti, které během roku navštíví až 300 tisíc lidí.

### Český Krumlov

Okres je hraničním regionem, leží v samotném cípu jižních Čech, na hranici s Rakouskem. Žije zde celkem 62 tisíc obyvatel a svou hustotou obyvatelstva 39 obyvatel na km<sup>2</sup> zaujímá poslední místo v kraji. Velkou část okresu tvoří Šumava a Novohradské hory. Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva je pouhých 8 % a nezaměstnanost je nejvyšší v celém kraji. Počtem 15 tisíc ekonomických subjektů také okres velice zaostává; v odvětvové skladbě je markantní nejnižší podíl v dopravě a tržních službách, dominantní je podíl v průmyslu.

Tabulka č. 3: Základní charakteristika dotčených okresů

Okres	Počet obyvatel celkem	Hustota zalidnění na 1 km <sup>2</sup>	Počet obcí	Počet částí obcí	Počet obcí se statutem města	Počet obyvatel ve městech	Počet obyvatel v okresním městě
Č. Budějovice	187 799	115	109	333	9	129 982	94 754
Praha-západ	120 990	208	79	121	9	44 684	-
Tábor	103 070	78	110	349	8	70 753	35 334
Benešov	94 652	64	114	549	9	51 954	16 343
Český Krumlov	61 706	38	46	215	6	29 986	13 377

Zdroj: Český statistický úřad, data k 31. 12. 2010; vlastní zpracování

Mimo uvedené okresy zasahuje obalová zóna dálnice D3 ještě do území tří okresů: Praha-východ, Příbram a Jindřichův Hradec. Těmito okresy dálnice D3 přímo neprochází, jen částečně zasahuje do obalové zóny. Tyto okresy nebyly z důvodu malého podílu obcí ve vymezeném území charakterizovány. Obalové zóna zasahuje na území 13 obcí v okrese Praha-východ, 8 obcí v okrese Příbram a 11 v okrese Jindřichův Hradec. Výčet těchto obcí je k dispozici v přílohách, kde je v tabulkách uvedena jejich dojížděka do škol a do zaměstnání.

### 4.3 Použití a zobrazení gravitačního modelu

Použitím gravitačního modelu na zjednodušenou dálniční síť České republiky je možné nastínit dopravní provázanost mezi vybranými městy. Gravitační model vychází z určitých předpokladů, kterými jsou velikost měst, významnost měst a vzdálenost mezi městy. V zásadě jde o to, doprava bude tím hustší (intenzivnější), čím je vzdálenost mezi určitými místy kratší a čím jsou daná místa větší (co do počtu obyvatel). Lidé-řidiči zpravidla vyhledávají co nejkratší silniční spojení, aby se dostali z určitého místa do jiného. Použitím gravitačního modelu tak lze do jisté míry předvídat míru interakcí v prostoru.

Gravitační model má nepochybně svá úskalí. Situaci může silně zkreslovat podrobná silniční síť s neodpovídajícím počtem zvolených měst. I v opačném případě – při zvolení příliš velkého počtu zvolených bodů a příliš jednoduché dopravní sítě – dochází podle ŘEHÁKA (1997) k tomu, že vysoká míra interakce neodpovídá předpokládaným nebo skutečným výsledkům.

Pro hrubou analýzu sítě českých dálnic se zaměřením a porovnáním vzhledem k dálnici D3 bylo vybráno 16 měst ležících na důležitých dopravních tazích.

Pro výpočet míry interakce byl použit vzorec gravitačního modelu podle PAVLÍKA a KÜHNLA (1981).

$$P_{ij} = \frac{M_i * M_j}{d_{ij}^b}$$

Pro veličinu masy ( $M$ ) byly použity počty obyvatel jednotlivých měst. Počty byly získány z dat Českého statistického úřadu k 31. 12. 2010. Tato města byla vybrána především pro jejich velikost, významnost v regionech, a také proto, že většina z nich je propojena sítí stávajících rychlostních silnic a dálnic

Tabulka č. 4: Velikost masy jednotlivých měst

<b>Město</b>	<b>Velikost masy (počet obyvatel)</b>
Karlovy Vary	51 115
Zlín	75 469
Hradec Králové	94 493
České Budějovice	94 865
Ústí nad Labem	95 477
Olomouc	100 362
Liberec	104 064
Linec	189 500
Plzeň	196 935
Ostrava	306 006
Katovice	313 000
Brno	371 371
Bratislava	442 000
Norimberk	503 673
Drážďany	517 000
Praha	1 249 026
Vídeň	1 713 957

Zdroj: Český statistický úřad, data k 31. 12. 2010; vlastní zpracování

Další proměnnou vzorce pro vypočítání gravitačního modelu je délka  $d$ , tedy vzdálenost mezi městy ležícími na trase vedle sebe. Pro konkrétní výpočet byly použity kilometrické vzdálenosti mezi danými městy. Vzdálenost byla určena podle internetového mapového vyhledavače Google (<https://www.google.cz/maps>). Vzdálenosti – jinými slovy také délky hran – počítané v modelu jsou uvedeny v tabulce č. 5.

Tabulka č. 5: Vzdálenosti tras mezi jednotlivými městy

<b>Trasa</b>	<b>Vzdálenost km</b>
Ústí nad Labem – Drážďany	63
Brno – Olomouc	78
Praha – Ústí nad Labem	86
České Budějovice – Linec	95
Ostrava – Katovice	95
Praha – Plzeň	95
Brno – Zlín	96
Olomouc – Ostrava	96
Ústí nad Labem – Liberec	96
Praha – Liberec	109
Praha – Hradec Králové	118
Karlovy Vary – Ústí nad Labem	119
Praha – Karlovy Vary	127
Brno – Bratislava	129
Brno – Vídeň	133
Hradec Králové – Olomouc	140
Liberec – Hradec Králové	150
Praha – České Budějovice	152
Norimberk – Plzeň	196
Praha – Brno	209

Zdroj: *maps.google.cz*

Trasy jsou vedeny po stávajících silnicích a je tomu tak i v případě trasy České Budějovice – Praha. Kilometrová vzdálenost je počítána po silnici I/3. Je to silnice I. třídy spojující dálnici D1 s Benešovem, Tábořem, Českými Budějovicemi a Rakouskem. Postupně má být nahrazena dálnicí D3 a rychlostní silnicí R3. Po silnici vede trasa evropské silnice E55. Původní trasa tzv. vídeňské silnice mezi Prahou a Benešovem a některé další původní úseky jsou dnes označeny jako silnice II/603. Silnice č. 3 patří mezi nejvýznamnější státní tahy. Celková délka této silnice je 162 km. V úvahu je brán koeficient vzdálenosti 1, jako váha jednotlivých vzdáleností, vzhledem k nevariabilitě hodnot vzdáleností tras.

Po výpočtu absolutních hodnot pomocí vzorce byly jednotlivé výsledky seřazeny a převedeny do relativních čísel. Nejvyšší hodnotě se stanoví 100 %, ostatní hodnoty obdrží daná procenta podle jednotlivých podílů k této hodnotě. Až po převedení do relativních hodnot lze z této interakce vyvozovat závěry.



## 4.4 Hodnocení dopravní polohy

Dnešní doba s sebou přináší využívání převážně osobní dopravy, která je realizována z velké části po komunikacích silničního typu. Tyto komunikace jsou hlavními spojnicemi mezi jednotlivými body a vytváří tak dopravní síť. Problematika dopravních sítí je řešena v rámci mnoha vědních oborů, například v rámci dopravního inženýrství, geografie, ekonomie, sociologie atd. Je samozřejmou součástí celospolečenských, politických diskusí.

Dopravní poloha je v širším pojetí hlavním specifickým ukazatelem, který určuje dopravní poměry. Pojem „dopravní poloha“ lze vnímat jako polohu v již existující síti dopravních cest nebo polohu vzhledem k podmínkám jejich vzniku (BRINKE, 1999).

### 4.4.1 Polohová diferenciacie dotčených obcí

Polohová diferenciacie obcí vychází ze zhodnocení kvality, dostupnosti a návaznosti dopravní sítě. Obce ležící v obalové zóně dálnice D3 je možné rozlišit podle zvolených kritérií. Kritéria jsou odrazem dopravní dostupnosti dané obce. Výsledným ukazatelem dopravní polohy je hodnota v podobě počtu bodů, která je obci přiřazena na základě její vybavenosti dopravní infrastrukturou. Příslušný počet bodů je obci přisuzován podle předem definovaných bodových kritérií. Kritéria jsou uvedena v tabulce č. 6.

Tabulka č. 6: Ukazatel dopravní polohy – kritéria bodování

Dopravní kritérium	bodování
vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R do 5,0 km	5
vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R v rozmezí 5,5 – 10,0 km	3
vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R v rozmezí 10,0 – 15,0 km	1
průjezd silnice 1. tř. intravilánem obce	4
vzdálenost intravilánu obce od silnice 1. tř. do 5,0 km	2
vzdálenost intravilánu obce od silnice 1. tř. 5,5 – 10,0 km	1
Průjezd silnice 2. tř intravilánem obce	1

Poznámky: D dálnice, R rychlostní silnice

Zdroj: SEIDENGLANZ, 2007, vlastní úprava

Pro přidělení příslušného počtu bodů dané obci byla rozhodující kategorie dopravního zařízení, nikoliv jeho technický stav. Pozornost byla věnována vždy tomu dopravnímu zařízení, po kterém bylo možno dojet do intravilánu obce co nejkratší cestou. Vzdálenost byla odvozována jako skutečná, nikoliv vzdušná. V případě, že se komunikace daného typu

vyskytovala na sledovaném území několikrát, byla obodována tolikrát, kolikrát se na území vyskytovala (SEIDENGLANZ, 2007).

Pro srovnání rozdílných situací, a to situace s budoucí dálnicí D3 a situací současnou tedy bez dálnice D3, bylo bodování u každé obce prováděno dvakrát.

Konkrétní příklad výpočtu velikosti ukazatele dopravní polohy – Planá nad Lužnicí:

- sjezd z dálnice D3 je vzdálen do 5 km – 5 bodů
- intravilánem obce prochází silnice I. třídy – 4 body
- intravilán obce je vzdálen 5,5 – 10 km od silnice I. třídy – 1 bod.
- průjezd silnice II. třídy intravilánem obce – 1 bod

Celkový počet bodů za variantu s budoucí dálnicí D3 je 11 bodů.

Nastavení bodového hodnocení bylo zvoleno tak, aby byla zachycena dopravní poloha obcí z hlediska postavení v síti hierarchicky vyšších tras, jako jsou dálnice a rychlostní silnice. Nejvyšší počet bodů tedy obce získávaly za polohu související s dálnicí nebo rychlostní silnicí.

Podle typu dopravní polohy v obalové zóně dálnice byly obce rozčleněny do tří kategorií:

1. obce s velmi dobrou dopravní polohou – bodový zisk 8 a vyšší (například vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R do 5,0 km, vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R v rozmezí 5,5–10,0 km)
2. obce s průměrnou dopravní polohou – bodový zisk 4 až 7 (průjezd silnice 1. tř. intravilánem obce, vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z D/R v rozmezí 5,5–10,0 km)
3. obce se špatnou dopravní polohou – bodový zisk do 3 bodů (průjezd silnice 2. tř. intravilánem obce, vzdálenost intravilánu obce od silnice 1. tř. do 5,5–10,0 km)

Pro zobrazení kvality dopravní polohy byla zvolena funkce stupňované symboly (kartogram). Nastavení symbolů se provádí v nastavení vlastností každého shapefile. Po načtení hodnot byly vytvořeny intervaly a barevné nastavení. Intervaly byly nastaveny na základě předchozích výpočtů dopravní polohy. Jako podkladová data byly zvoleny polygony obcí (součást ARC ČR).

## 4.5 Stanovení časové dostupnosti

Časová dostupnost patří do charakteristik dopravní dostupnosti (akcesibility). Určení významnosti dopravních uzlů na žebříčku dostupnosti rozhoduje o optimálním rozmístění socioekonomických aktivit a umožňuje provádět geografickou regionalizaci. Kvalitnější dopravní dostupnost podle MIRVALDA (1999) vyvolává potřebu zvýšené dojížděky za prací, vzájemné využívání služeb a těsné výrobní vztahy mezi jádrovými oblastmi.

Pro hodnocení časové dostupnosti byla vybrána města Praha, Tábor a České Budějovice, ke kterým byla časová dostupnost zjišťována. Uvedená města leží na trase budoucí dálnice D3. Města byla vybrána vzhledem k jejich důležitosti, atraktivitě, velikosti a významnosti v regionech z hlediska ekonomiky a pracovních možností.

Druhem sledované dopravy pro účely zjištění časové dostupnosti je automobilová doprava uskutečňována po silnicích. Automobilová doprava patří k nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Jak uvádí BRINKE (1999), zaujímá okolo 75 % celkových přepravních výkonů osobní dopravy. Podíl individuální automobilové dopravy je více než 60 % z celkových přepravních výkonů.

### 4.5.1 Stanovení časové dostupnosti bez dálnice D3

Doba dojezdu pro současný stav (tedy bez dálnice D3) byla zjišťována pomocí internetové aplikace plánovač tras Škoda AUTO (<http://www.skoda-auto.cz/mini-apps/new-routeplanner>). Tento plánovač tras vyhledává podle zadaných parametrů nejkratší a provozně nejvýhodnější trasu. Nevýhodou tohoto plánovače je nepřiliš přehledná mapa, ale tento nedostatek kompenzuje podrobný výpis trasy.

Pomocí této aplikace byla vytvořena tabulka (viz přílohy), ve které jsou ke každé obci obalové zóny zapsány dojezdové doby do zvolených středisek (Praha, Tábor, České Budějovice). Tabulka se zjištěnými časy byla připojena k jednotlivým obcím pro vytvoření kartogramu metodou interpolace. Pro účely časové dostupnosti je nejpříhodnější interpolací *Natural Neighbor*. Tato interpolace nepoužívá ke svému výpočtu zakřivení povrchu, ale funguje na odlišném principu. Metoda přirozeného souseda nemá žádné parametry, kterými by se dal ovlivnit její výsledek. Počet sousedů je dán rozmístěním bodů na ploše.

Časová dostupnost se člení do intervalů podle doby dojezdu v minutách. Mezním intervalem pro zjištěné časové dostupnosti je hodnota do 50 minut. Doba okolo 45 minut na jednu jízdu je považována za akceptovatelnou pro dojíždění. Nad tuto hodnotu se dojíždění stává časově náročné a pro cestující je neakceptovatelné (HORÁK, ŠEDĚNKOVÁ, 2005).

#### 4.5.2 Stanovení časové dostupnosti s dálnicí D3

Pro zjištění budoucí časové dostupnosti s dálnicí D3 byl použit mapový program Arc GIS 9.1, ve které byly vytvořeny nové polygony vytvořené v extenzi Network Analyst. Tato metoda generuje dojezdovou dobu, která odpovídá použití dálnice pro cestování.

Při tvoření kartogramu touto metodou je nutné vytvořit dva shapefile. V tomto konkrétním případě bylo potřeba rozdělit linii dálnice D3 na úseky, které jsou vymezeny sjezdy z dálnice. Sjezdy jsou v tomto případě bodové shapefile a fungují pro výpočty jako uzly. Dále bylo nutné napojit stávající silniční síť na budoucí dálnici. Toto napojení je nutné provést opět pomocí uzlů – pokud se totiž silnice kříží s dálnicí a v místě křížení není vytvořen uzel, Network Analyst považuje tuto linii za most či podjezd a nezapočítává ho do výpočtu.

Pro jednotlivé úseky je nastavena průměrná rychlost. V případě D3 byla stanovena průměrná rychlost 125 km/h. Tato hodnota se vepisuje jako Z hodnota. Obdobně se zapisuje k vrstevnicím nadmořská výška, čili není linie dvourozměrná, ale nabývá nové třetí hodnoty.

Tabulka č. 7: Hodnota průměrných rychlostí v modelech dostupnosti

Druh komunikace	Průměrná rychlost v období 2001 a 2020	
	Intravilán	Extravilán
silnice I. Třídy	30	70
ostatní komunikace (vč. II. tř.)	25	50
ostatní komunikace (vč. III. tř.)	20	40
silnice II. třídy (2proudová)	35	70
silnice I. třídy (2proudová)	40	80
dálnice (2proudová)	-	120
dálnice (2proudová), rychlostní silnice (3proudová)	-	115
rychlostní silnice (2proudová)	-	110

Zdroj: Hudeček 2008, Kufner 2010

Zjednodušeně se po vytvoření podkladových dat použil klasický výpočet:

$$t (\text{čas}) = s (\text{dráha}) / v (\text{rychlost}).$$

Příkladem výpočtu časové dostupnosti pro určitou obec, resp. místní část (data o délce linie a jak program generuje časovou dostupnost s budoucí dálnicí) je trasa vedoucí z Dolní Stropnice (část obce Římov) do Českých Budějovic. Trasa začíná ve středu Dolní Stropnice, odtud vede 200 metrů po silnici III. tř. intravilánem místní části, tedy rychlostí 20 km/h na

silnici III. tř., extravilánem obce počítáno s průměrnou rychlostí 40 km/h v délce 1,2 km. Tato silnice se napojuje na komunikaci typu II. tř. 5 km dlouhou, vedoucí extravilánem s průměrnou rychlostí 50 km/h. Dalších 2,8 km po komunikaci I. tř. extravilánem, tedy rychlostí 70 km/h. Následuje napojení na budoucí dálnici D3, po které by teoretické vozidlo urazilo 11 km, a to průměrnou rychlostí 115 km/h. Intravilánem Českých Budějovic by vozidlo ujelo ještě dalších 3,3 km rychlostí 35 km v hodině. Použitím jednoduchého vzorečku pro výpočet času z dráhy a rychlosti pro jednotlivé úseky lze dojít k výsledné době 23,5 minuty.

## **5 Výsledky analýzy**

Hlavním cílem prostorové analýzy bylo vyhodnocení dopadů výstavby dálnice D3 na obalovou zónu, tedy bezprostředně přilehlých obcí. Jedním z nástrojů jak tyto skutečnosti zjistit, je využití gravitačního modelu. Můžeme tím zjistit míru interakcí (z polohové diferenciacce obcí), určit kvalitu dopravní polohy a zhodnocením časové dostupnosti vyvodit přínos dálnice D3.

### **5.1 Výsledky gravitačního modelu**

Míra interakcí sledovaná pomocí gravitačního modelu byla zjišťována na dvou odlišných případech – jednak pro tranzit přes území České republiky, jednak pro vnitrostátní dopravu.

#### **5.1.1 Vyhodnocení tranzitu přes území ČR**

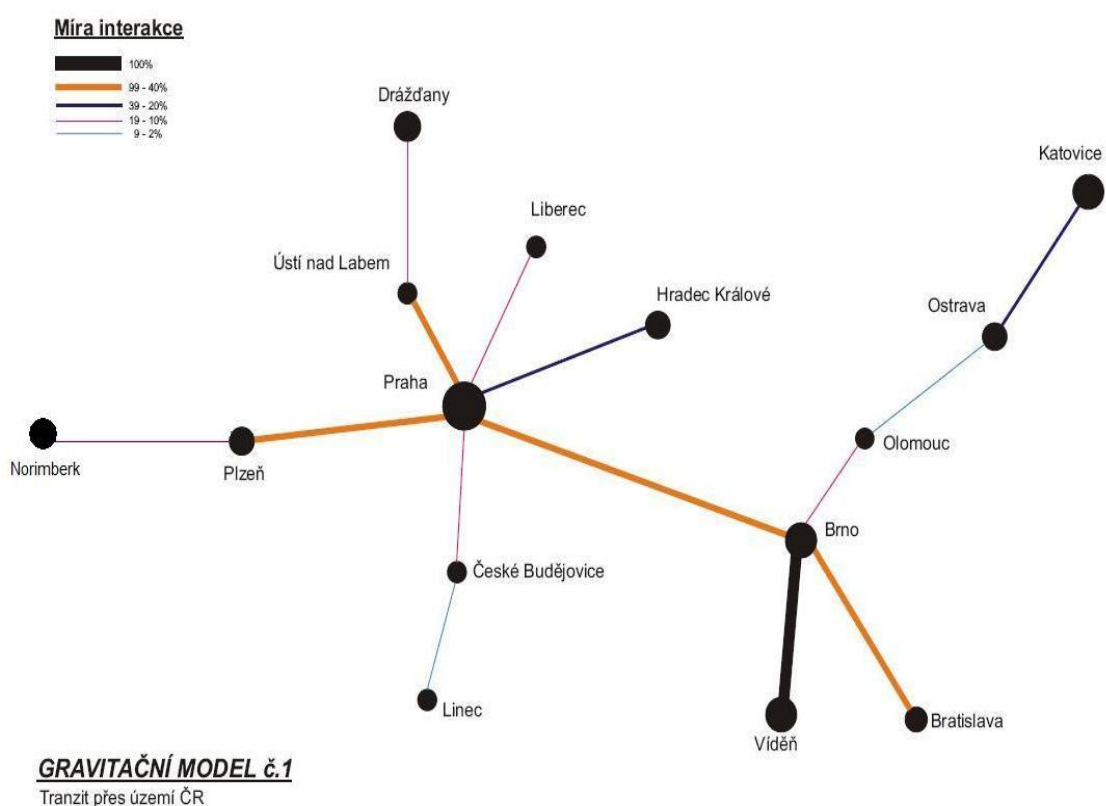
V rámci tranzitu přes území ČR se nejzatíženější hranou podle výpočtů stala hrana spojující město Brno s Vídní. Tento silniční úsek byl stanoven jako základní hrana – má tedy hodnotu 100 %. Od této hodnoty byly odvozeny procentní body dalších hran. Druhou nejvyšší hodnotu hrany vykazuje spojení mezi Prahou a Plzní s 54 procenty. Do stejného intervalu byla zařazena hodnota 46 procentními body, vykazující spojení Prahy a Brna. Ve středním intervalu 39–20 procenty bylo zařazeno spojení Praha – Ústí nad Labem s 29 procentními body, Praha – Liberec s 24, Praha – Hradec Králové s 20, Ostrava – Katovice s 21 a Brno – Bratislava s 25 procentními body. Spojení mezi Brnem a Olomoucí s 10, stejně tak i Plzeň – Norimberk s 11 procenty, Ústí nad Labem – Drážďany 16, Praha – České Budějovice 15 v intervalu 19–20 procentních bodů. Olomouc – Ostrava 9 a České Budějovice – Linec 4 % bodů.

Tabulka č. 8: Mezinárodní tranzit přes území ČR

Míra interakcí	abs.	Procentní body
Brno – Vídeň	4,786	100
Praha – Plzeň	2,589	54
Praha – Brno	2,219	46
Praha – Ústí nad Labem	1,401	29
Brno – Bratislava	1,272	25
Praha – Liberec	1,192	24
Ostrava – Katovice	1,008	21
Praha – Hradec Králové	1,001	20
Ústí nad Labem – Drážďany	0,783	16
Praha – České Budějovice	0,754	15
Norimberk – Plzeň	0,506	11
Brno – Olomouc	0,478	10
Olomouc – Ostrava	0,445	9
České Budějovice – Linec	0,189	4

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek č. 6: Grafické zobrazení gravitačního modelu – tranzit přes území ČR



Zdroj: vlastní zpracování

Černá čára spojnice mezi Brnem a Vídní představuje míru nejvyšší interakce, tento výsledek je zapříčiněn hlavně značnou velikostí jednotlivých mas, tedy počtem obyvatel ve

sledovaných městech a také krátkou vzdáleností. Výsledek potvrzuje i součet Celostátního sčítání dopravy vykonaný v roce 2010, kterým bylo zjištěno, že dálnice D2 patří mezi komunikace s největší intenzitou dopravy. Hodnoty intenzity dopravy dosahují v průměru 20 tisíc vozidel za 24 hodin, na některých úsecích i více, zejména úsek Brno-Chrlice – Blučina, kde se míra intenzity dopravy blíží 30 tisícům projetých vozidel za den. Největší míru interakce mezi těmito masami také potvrzuje fakt, že hraniční přechod na trase Brno – Vídeň je nejvytíženějším hraničním přechodem. Setkává se zde trasa několika tranzitních tahů, ze severovýchodu mezinárodní tah E65 a také se sem vzhledem k lepším cestovním podmínkám sjíždí i tah E55 při přechodu přes území České republiky.

Mezi Brnem a Bratislavou je míra interakce z pohledu mezinárodního propojení také nezanedbatelná. Míra interakce dosahuje 25 %, což v porovnání s dalšími mezinárodními interakcemi sledovanými gravitačním modelem je druhá nejvyšší. Daná míra interakce vykresluje důležitost dálnice D2, která spojuje Brno s Bratislavou. Navíc způsob cesty do Vídně přes Bratislavu se z důvodu chybějící spojnice v podobě dálnice mezi hraničním přechodem Břeclav a Vídní jeví jako pohodlnější.

Poměrně vysokou hodnotu má spojení Ostravy a polských Katovic, když míra interakce dosahuje 21 %. Je to způsobeno velkým počtem obyvatel v obou městech a zároveň krátké vzdálenosti mezi městy. Česká dálnice D1 se zde napojuje na polskou A1, která po dokončení povede až do města Gdaňsk na severu Polska u Baltského moře.

Míry interakce s vybranými německými městy jsou podle modelu na nízké úrovni, spojnice mezi Ústím nad Labem a Drážďany vykazuje 16 %, mezi Plzní a Norimberkem 11 %. Ústí nad Labem – Drážďany jsou na tahu E55, který ze severu pokračuje přes Prahu, Tábor a Linc a dále k jihu. Možná právě z důvodu chybějící dálnice D3 je tranzit z tohoto tahu směřován z Prahy na Brno, podobně je tomu u silničního tahu E50 z Norimberku přes Plzeň do Prahy. To dokazuje i reálné vytížení dálnice D1. Lze tedy o důležitosti spojení mezi Prahou a Lincem pochybovat, za Lincem jsou už jen Alpy a tamní dálniční spojení už nepodporují výstavbu dálnice D3. V modelu se nenachází dostatečný důvod pro dokončení dálnice (ŘEHÁK, 1997). Nejslabší interakce byla zjištěna mezi Českými Budějovicemi a Lincem – pouhá 4 procenta. Podtrhuje to výše zmiňované a tedy v rámci mezinárodního tranzitu nepodstatné.



### 5.1.2 Vyhodnocení vnitrostátní dopravy

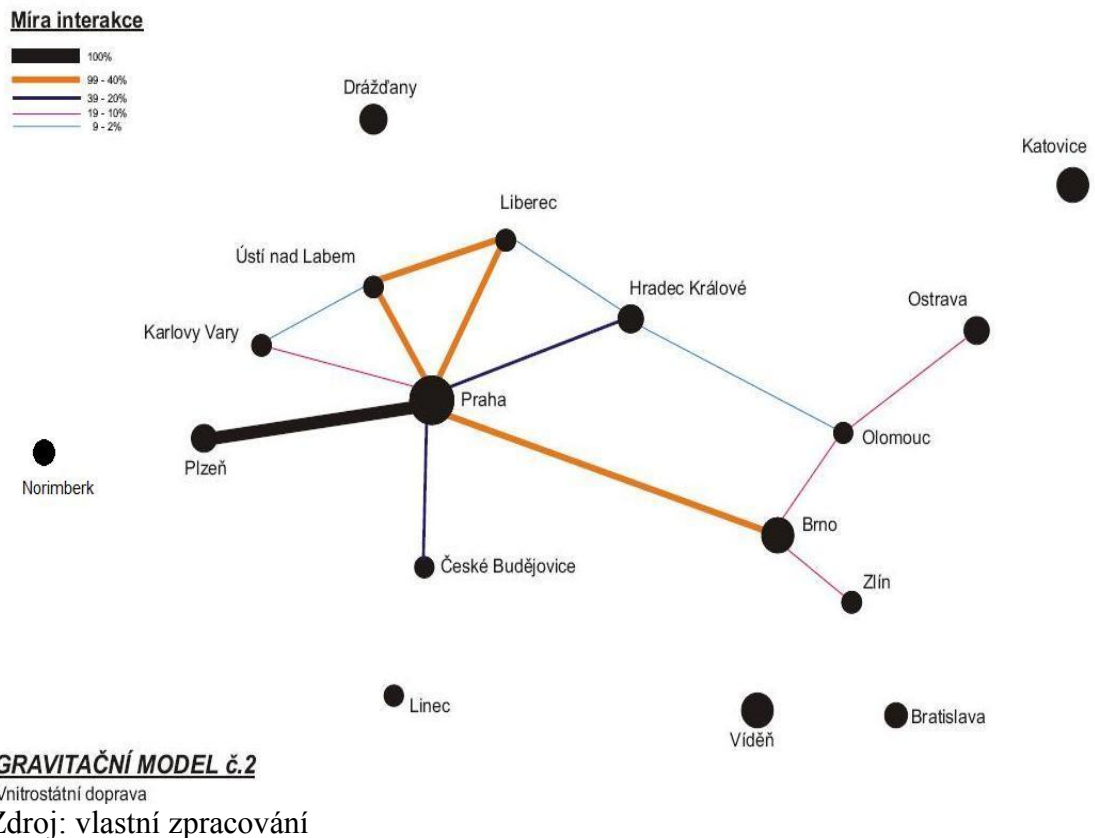
Pro zachycení interakcí v rámci dopravních vztahů mezi českými městy byl model upraven jen na zjištění propojenosti vnitrostátní dopravy. Při modelaci vnitrostátní dopravy byla zjištěna nejzatíženější hrana, což je spojení mezi Hlavním městem Prahou a Plzní (100 %). Druhým nejsilnějším spojením s 85 % je hrana mezi Prahou a Brnem. Do stejného intervalu, tedy 40–99 % spadají také hrany mezi Prahou a Ústím nad Labem s 53 procenty, Praha – Liberec s 45 % a Ústí nad Labem – Liberec s 40 procenty. V intervalu 20–39 % se umístili dvě hrany, spojení mezi Prahou a Hradcem Králové s 38 procenty a spojení mezi Českými Budějovicemi a Prahou s 29 %. Hrany mezi Prahou a Karlovými Vary s 19 % bodů, Brnem a Olomoucí s 18 % bodů, Olomoucí a Ostravou se 17 % a Brnem a Zlínem s 11 % jsou zařazeny do intervalu 19–10 procent. Nejslabší mírou interakce v intervalu 9–2, jsou hrany mezi Hradcem Králové a Olomouckem se 3 %, Libercem a Hradcem Králové taktéž se 3 %. Celkově nejslabší míra interakce byla zjištěna u spojení mezi Karlovými Vary a Ústím nad Labem s 2 %.

Tabulka č. 9: Míra interakce vnitrostátní dopravy ČR

Míra interakcí	abs.	Procentní body
Praha – Plzeň	2,589	100 %
Praha – Brno	2,219	85
Praha – Ústí nad Labem	1,401	53
Praha – Liberec	1,192	45
Ústí nad Labem – Liberec	1,034	40
Praha - Hradec Králové	1,001	38
Praha - České Budějovice	0,754	29
Praha – Karlovy Vary	0,502	19
Brno – Olomouc	0,478	18
Olomouc - Ostrava	0,445	17
Brno – Zlín	0,291	11
Liberec – Hradec Králové	0,065	3
Hradec Králové - Olomouc	0,067	3
Karlovy Vary – Ústí nad Labem	0,041	2

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek č. 7: Grafické zobrazení gravitačního modelu Vnitrostátní doprava



Na míru interakce mezi sledovaným městy má značný vliv poloha Prahy. Její důležitost a vliv se odráží právě na radiálním obrazu dálniční sítě. Většina tras směřuje právě do Prahy. To dokazuje i fakt, že městský okruh Prahy vykazuje největší zatížení v podobě nejvyšší hustoty dopravy. Na některých částech tzv. jižní spojky projede za jeden pracovní den až 138 000 vozidel (*Silnice a dálnice v České republice 2011* [online]. [cit. 2012-2-6]. Dostupné z: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf)>).

Gravitační model určil nejsilnější hranou spojnici mezi Plzní a Prahou. Spojnici zde představuje dálnice D5 a její zatížení sledované mírou intenzity dopravy je také značné. Je to dáno jednak oboustranným vlivem Prahy a Plzně, jednak dojížděnkou do zaměstnání, obchodu a službami uskutečňovanými prostřednictvím dopravy a přepravy. Kvalita dálnice je vysoká a časová dostupnost je nízká.

Druhou nejzatíženější hranou je spojnice mezi Prahou a Brnem, doprava je zde uskutečňována po nejkontroverznější dálnici v České republice, po dálnici D1. Její technický stav je špatný, intenzita dopravy velmi vysoká. Je využívána jak osobní dopravou, tak nákladní dopravou v podobě kamionové přepravy, a to v rámci republikového obchodu, ale i

mezinárodního. Dálnice je nestarší, její rekonstrukce je pro její vytiženost značně složitá a životnost oprav je malá.

Interakce mezi Prahou a Ústím nad Labem, Prahou a Libercem, ale i Prahou a Hradcem Králové jsou na podobné úrovni podle výsledků gravitačního modelu. Velikosti mas (počty obyvatel) těchto měst jsou podobného účinku a vzdálenost je také přibližně 100 km. Výhodou je dobré spojení mezi těmito městy, tedy dálnice a rychlostní silnice. Dálnice D8 z Prahy na Ústí nad Labem je součástí tahu E55. rychlostní silnice R10 do Liberce a dálnice D11 na Hradec Králové činí Prahu pro tyto města dobře dostupnou, a proto je zde prostor pro reálné interakce v podobě obchodu, služeb, sociální provázanosti, dostupnosti správních středisek a realizace dojížděky do zaměstnání.

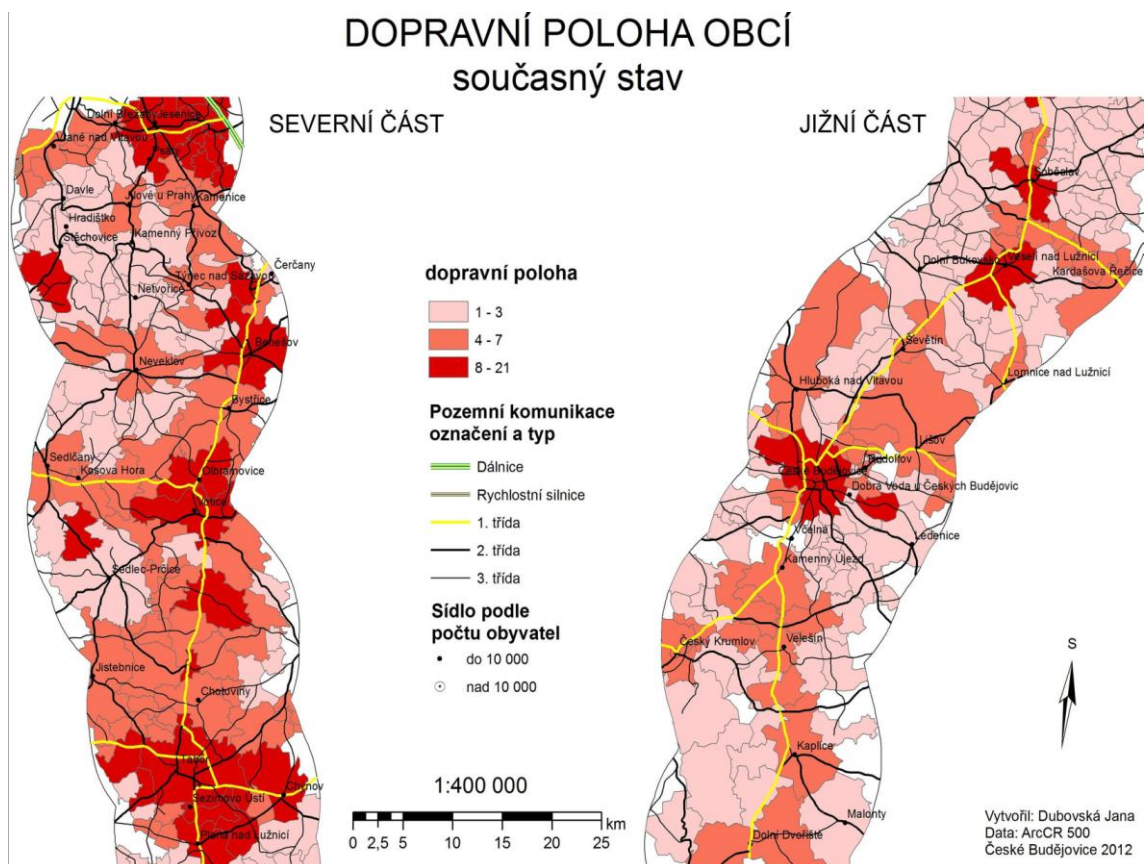
Při zjišťování míry interakce vnitrostátní dopravy se prognóza pro dálnici D3 v podobě hrany mezi Prahou a Českými Budějovicemi poněkud vylepšuje. V úvahu je třeba vzít fakt, že při cestování z Prahy do Českých Budějovic lze pohodlně využít jak existující komunikaci (rychlostní silnici) přes Příbram, tak i komunikaci (silnici I. třídy) přes Tábor. To se také v rámci vnitrostátní dopravy jeví jako efektivnější. České Budějovice jako krajské město jsou lépe dostupné pro jihočeská města v podobě radiální silniční sítě hlavně proto, že Praha je pro jihočeská města příliš daleko. Podobná situace nastává i u měst Ostrava, Olomouc, kde existence dálnice je jakýmsi benefitem ve tvoření reálných interakcí.

## **5.2 Výsledky polohové diferenciacce**

Druhým krokem prostorové analýzy je polohová diferenciacce obcí, která poskytuje informace o dopravní poloze obcí ve sledované oblasti. Graficky je polohová diferenciacce znázorněna pomocí kartogramů, vytvořených v mapovém programu ArcGIS 9.1. (od firmy ESRI). Při srovnání obou kartogramů, tedy situace se stavem současným a stavem po dokončení dálnice, lze předpokládat zvýšení počtu obcí zhodnocených jako obcí s dobrou dopravní dostupností, především tedy v těsné blízkosti dálnice D3.

Srovnání všech výsledků jednotlivých obcí, zařazení do kritérií a četnosti jejich zastoupení, je znázorněno v tabulkách č. 10 a 11.

Obrázek č. 8: Polohová diferenciacie obcí (situace bez dálnice)



Zdroj: vlastní zpracování

Při hodnocení kartogramu je dobře patrné, že převládají obce, spadající do intervalu s počtem bodů 1 až 3, a to především v jižní části sledovaného území. Tento interval představuje vlastnosti se špatnou dopravní polohou. V jižní části je také málo ploch vyznačujících se velmi dobrou dopravní polohou, ty jsou zejména na území měst České Budějovice, Veselí nad Lužnicí a Soběslavy. Oranžové plochy, tedy obce s průměrnou dopravní polohou, mají na svém území probíhající silnice I/3. V severní části obalové zóny dálnice jsou města s velmi dobrou dopravní polohou – Tábor s okolím, Votice, Olbramovice a Benešov. Těmito obcemi probíhá od jihu k severu také silnice I/3.

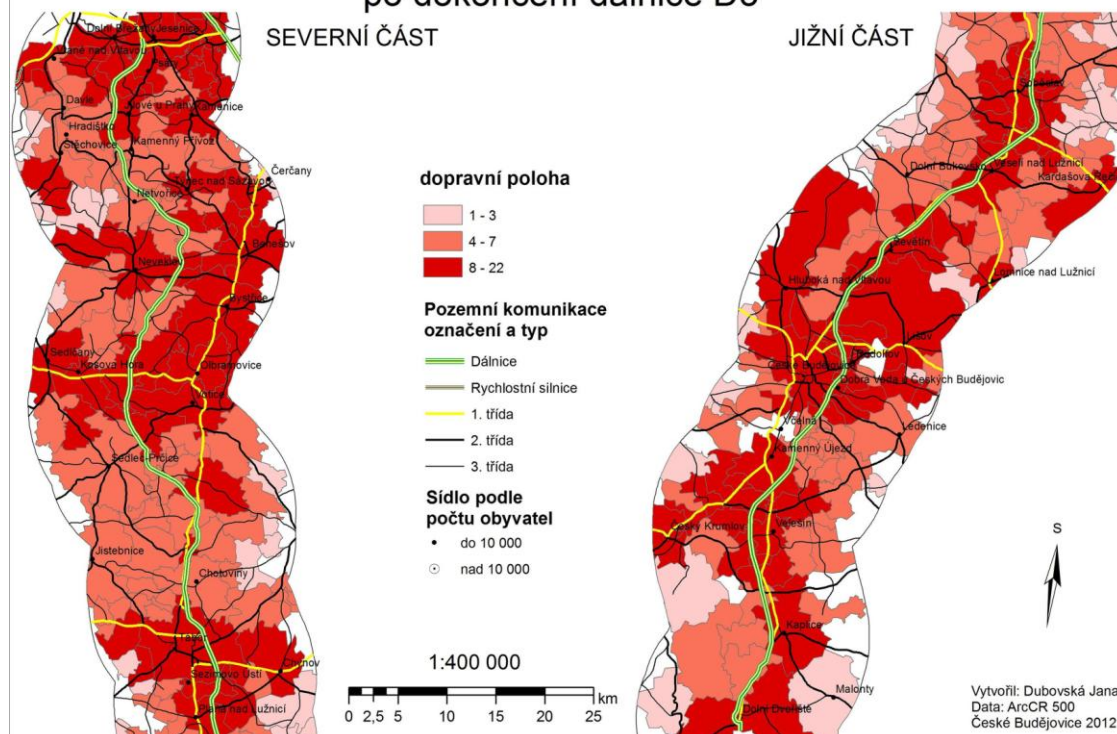
Celkem do intervalu se špatnou dopravní polohou patří 148 obcí, což je 55,4 % vymezeného území. Obcí s průměrnou dopravní polohou je ve vymezeném území stanoveno 87, což odpovídá 32,6 % sledovaného území. Nejmenší počet – 32 obcí – připadá na kategorii velmi dobré dopravní polohy (12 % sledovaného území). Velmi dobrá dopravní poloha obcí je dána především průběhem komunikace typu silnice I. třídy intravilánem obce a větším počtem silnic I. třídy v blízkosti zastavěné části obce.

Tabulka č. 10: Polohová diference obcí – četnost (situace bez dálnice D3)

Bodový zisk	abs.	%	Kategorie dopravní polohy	počet obcí v kategorii	%
17 a více	2	0,7	velmi dobrá dopravní poloha (8 a více bodů)	32	12,0
16	1	0,4			
12	2	0,7			
11	3	1,1			
10	6	2,2			
9	13	4,9			
8	5	1,9			
7	15	5,6	průměrná dopravní poloha (4–7 bodů)	87	32,6
6	10	3,7			
5	28	10,5			
4	34	12,7			
3	50	18,7	špatná dopravní poloha (0–3 body)	148	55,4
2	56	21,0			
1	30	11,2			
0	12	4,5			
<b>celkem</b>	<b>267</b>	<b>100%</b>			

Zdroj: SEIDENGLANZ, 2007, vlastní úprava

Obrázek č. 9: Polohová diference obcí, situace s dálnicí  
DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ  
po dokončení dálnice D3



Zdroj: vlastní zpracování

Po posouzení kartografu vzniklého z bodového ohodnocení obcí, kde byla brána v úvahu budoucí dálnice D3, je na první pohled zpozorovatelný značný rozdíl, a to zejména

v jižní části sledovaného území. Počet obcí s velmi dobrou dopravní polohou celkem pokrývá 39 procent území. Především plochy obcí Dolní Dvořiště, Kaplice a Český Krumlov by přítomností dálnice byly značně zvýhodněny. Zastoupení obcí v kategorii dobrá dopravní poloha se zvýšil na 124 obcí, tedy na 46,6 % sledovaného území. Počet obcí v kategorii velmi dobrá dopravní poloha se zvýšil na 104 a představuje plochu 39 %. Plocha 14,6 % sledované oblasti tedy pouhých 39 obcí je hodnoceno jako místa se špatnou dopravní polohou a představují jen okraje obalové zóny. Konkrétně jsou to obce na samém okraji sledovaného území (obalové zóny). Přesný počet získaných bodů je opět možno vyčíst z tabulky v přílohách diplomové práce.

Tabulka č. 11: Polohová diferenciacie obcí – četnost (situace s dálnicí D3)

<b>Bodový zisk</b>	<b>abs.</b>	<b>%</b>	<b>Kategorie dopravní polohy</b>	<b>počet obcí v kategorii</b>	<b>%</b>
17 a více	3	1,1	velmi dobrá dopravní poloha (8 a více bodů)	104	39,0
15	3	1,1			
14	4	1,5			
13	5	1,9			
12	6	2,2			
11	8	3,0			
10	16	6,0			
9	27	10,1			
8	32	12,0	průměrná dopravní poloha (4–7 bodů)	124	46,4
7	35	13,1			
6	24	9,0			
5	44	16,5			
4	21	7,9			
3	15	5,6	špatná dopravní poloha (0–3 body)	39	14,6
2	15	5,6			
1	7	2,6			
0	2	0,7			
<b>celkem</b>	<b>267</b>	<b>100 %</b>			

Zdroj: vlastní zpracování

U dobře dopravně dostupného území lze předpokládat lepší rozvojové dispozice. Důvodem jsou zejména propojené podnikatelské trhy jednotlivých podnikatelských aktivit. Ale to neplatí jen pro podnikatelskou činnost, ale i pro dostupnost správních a obslužných typů středisek a dalších činností. Území, která jsou dobře dopravně propojená, jsou ve značné výhodě oproti těm, které jsou hůře disponovaná. Taková území nepřitahují žádné aktivity a na rozvoji spíše ztrácejí.

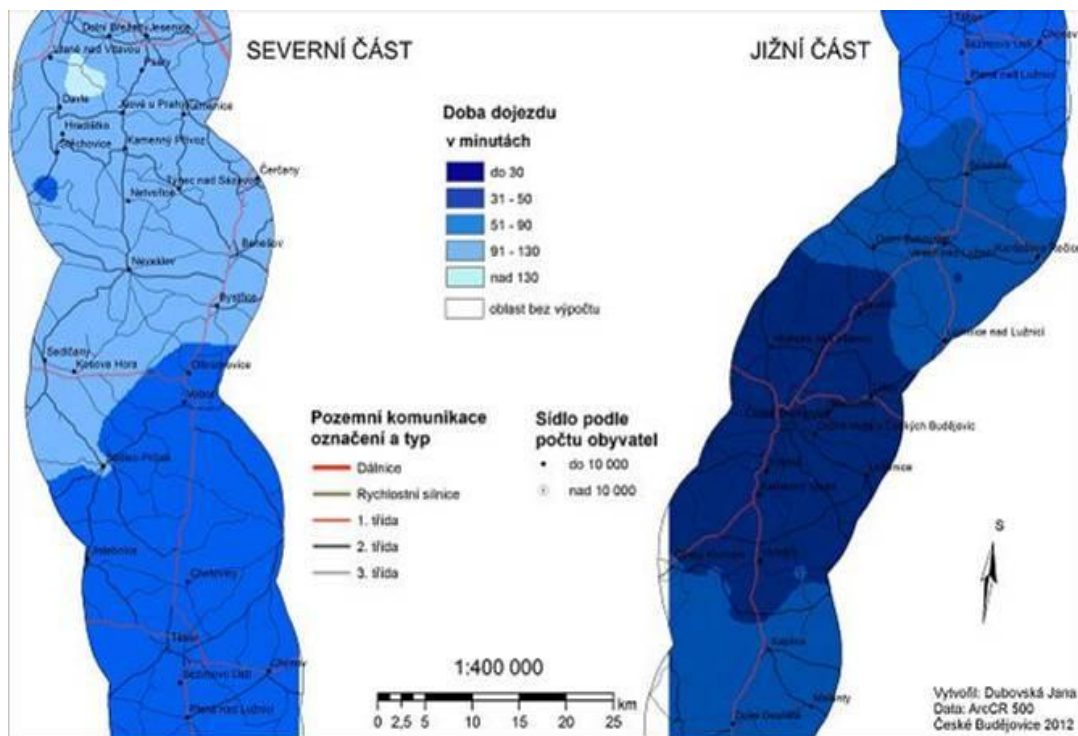
### 5.3 Výsledky časové dostupnosti

Pro dokonalé nastínění situace zjištěné časové dostupnosti byl použit mapový program Arc GIS, který metodou interpolace vytvořil kartogramy. Kartogramy byly vytvořeny vždy ve dvou variantách časové dostupnosti - bez dálnice a s vyhodnocení časové dostupnosti s budoucí dálnicí D3. Obě varianty časové dostupnosti jsou počítány do měst ležících na ose komunikace budoucí dálnice a stávající silnici do Prahy, Tábora a Českých Budějovic.

Výsledky zjištěné z dopravní dostupnosti byly rozděleny do intervalů, podle doby dojezdu v minutách. Nejpodstatnějším intervalem pro zjištění časové dostupnosti je hodnota do 50 minut. Doba okolo 45 minut na jednu jízdu je považována za akceptovatelnou pro dojíždění. Nad tuto hodnotu se dojíždění stává časově náročné a pro cestující je neakceptovatelné (HORÁK, ŠEDĚNKOVÁ, 2005).

Pro snadnější orientaci při porovnávání časových dostupností do jednotlivých měst v obou variantách se komentář zaměřuje jen na izolinii 30 minut, protože je společná v obou případech. Na obrázku č. 10, tj. kartogram ve variantě časové dostupnosti pro současný stav (tedy bez dálnice), je izolinie vyznačena tmavě modrou barvou. Na obrázku č. 11, tj. kartogram s variantou dostupnosti s dálnicí, je to třetí odstín modré barvy představující interval 20 až 30 minut.

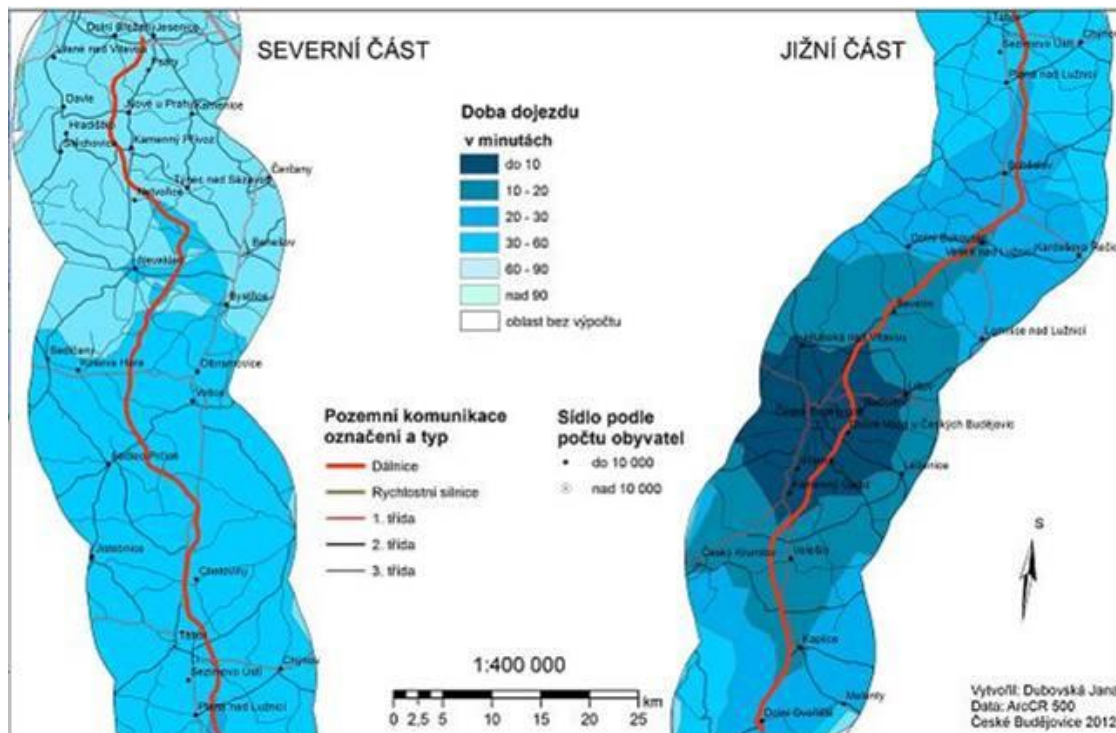
Obrázek č. 10: Časová dostupnost do Českých Budějovic, stav bez dálnice



Zdroj: vlastní zpracování

Při pohledu na kartogram je patrné, že izolinie představující časovou dostupnost Českých Budějovic do 30 minut, končí před Českým Krumlovem, díky silnici I/3 je protažena za obec Velešín, na severní straně sahá k obci Ševětín. Tyto obce jsou v okruhu zhruba 20 km od Českých Budějovic.

Obrázek č. 11: Časová dostupnost do Českých Budějovic, stav s dálnicí



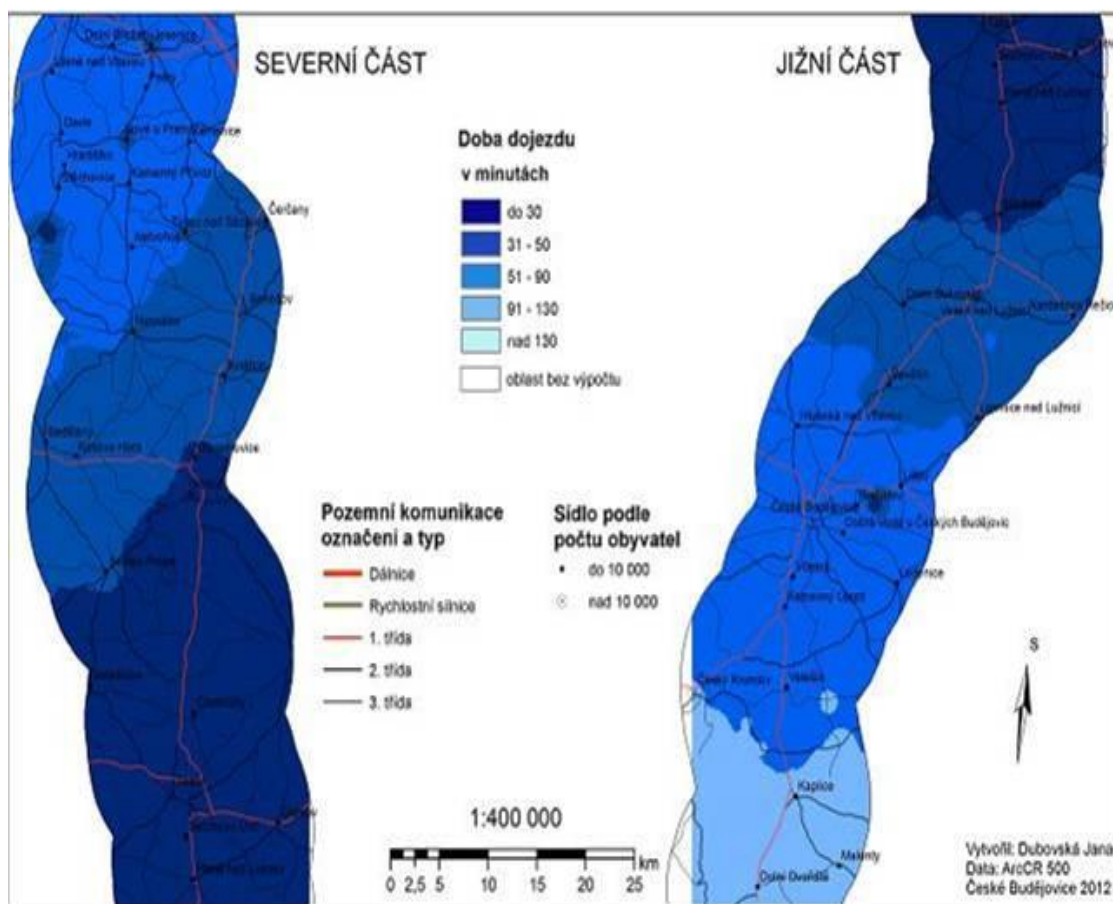
Zdroj: vlastní zpracování

V situaci, kdy se časová dostupnost vypočítávala pro dálnici D3, tak by se izochrona spojující dostupnost do 30 minut posunula dále na jih. Tam by zasahovala až k hranicím s Rakouskem k obci Dolní Dvořiště, která je od Budějovic vzdálené zhruba 40 kilometrů. Pokud by se časová dostupnost sledovala ve větším území, pravděpodobně by zahrnovala i obce ze sousedního Rakouska. Na sever od Českých Budějovic je izochrona protažená v blízkosti dálnice téměř až k obci Planá nad Lužnicí, která je ve vzdálenosti přes 50 km.

Okruh izochrony by se s dálnicí pro časovou dostupnost do Českých Budějovic měl teoreticky rozšířit o 20 km oproti danému stavu.



Obrázek č. 12: Časová dostupnost města Tábor, stav bez dálnice

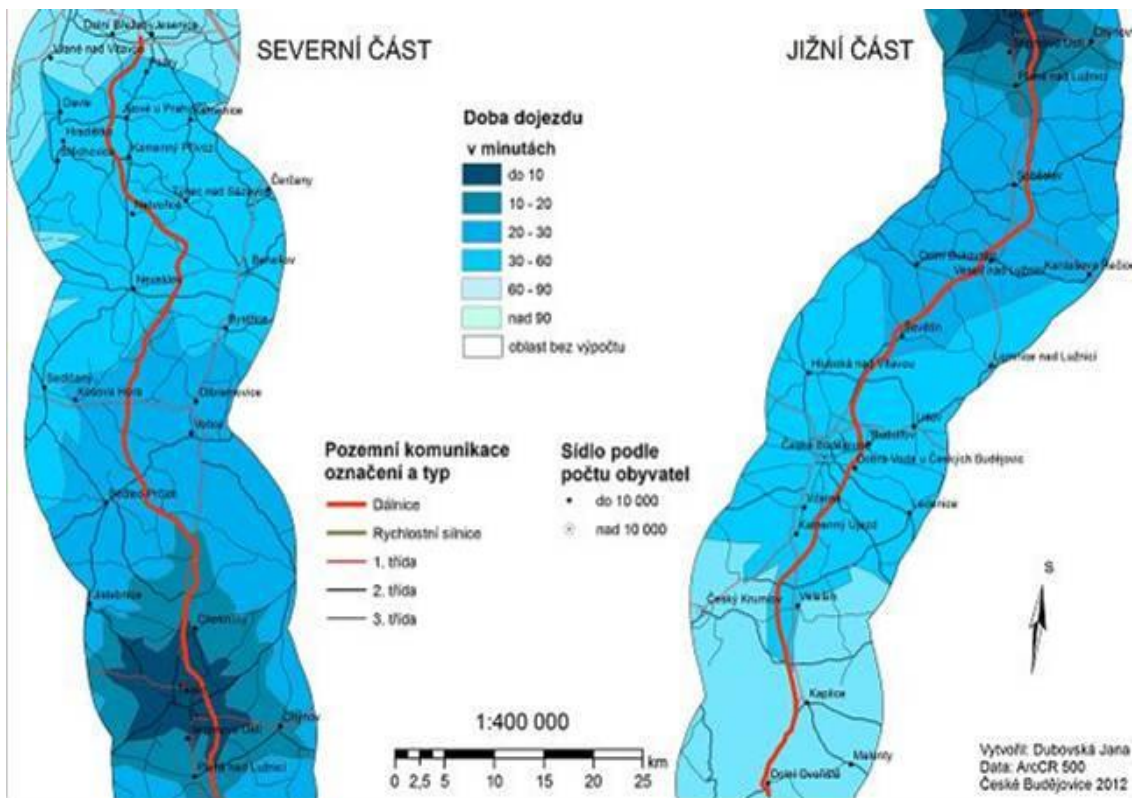


Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek č. 12 ukazuje rozvrstvení časové dostupnosti města Tábor. Tmavě modrá barva představuje dostupnost do 30 minut. Na severu tato zóna dosahuje až k obci Olbramovice, vzdálené asi 36 kilometrů od Tábora. Izochrona se u Olbramovic odchyluje více k severu než západněji položené území obalové zóny, což je způsobeno polohou silnice I. třídy. Na jihu sahá izochrona 30minutové dojezdnosti až před Veselí nad Lužnicí. Soběslav je od Tábora po stávající komunikaci vzdálená asi 19 kilometrů.

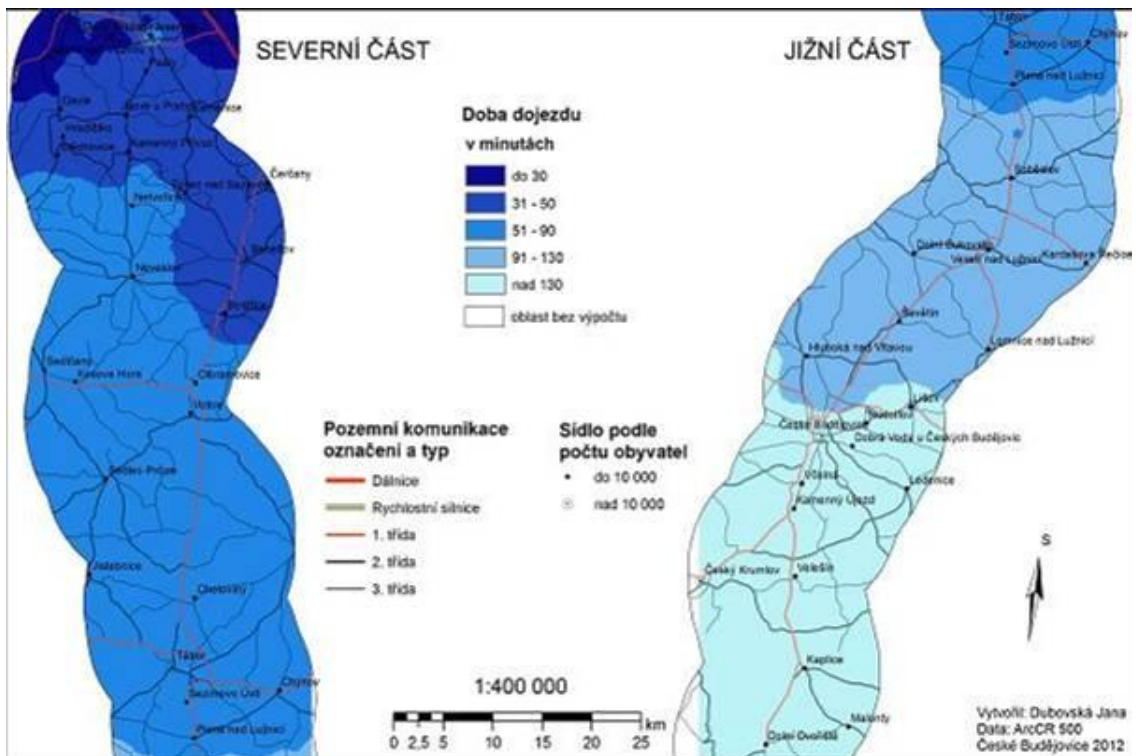
Je reálné předpokládat, že po otevření dálnice D3 se 30minutová časová dostupnost města Tábor na jihu rozšíří až k obci Ševětín, vzdáleného od Tábora po stávající komunikaci 43 kilometrů. Na severu by izochrona 30minutové dojezdnosti byla vzdálená od Tábora zhruba 40 kilometrů, přibližně na linii Maršovic a Bystřice (viz obr. č. 13).

Obrázek č. 13: Časová dostupnost města Tábor s dálnicí



Zdroj: vlastní zpracování

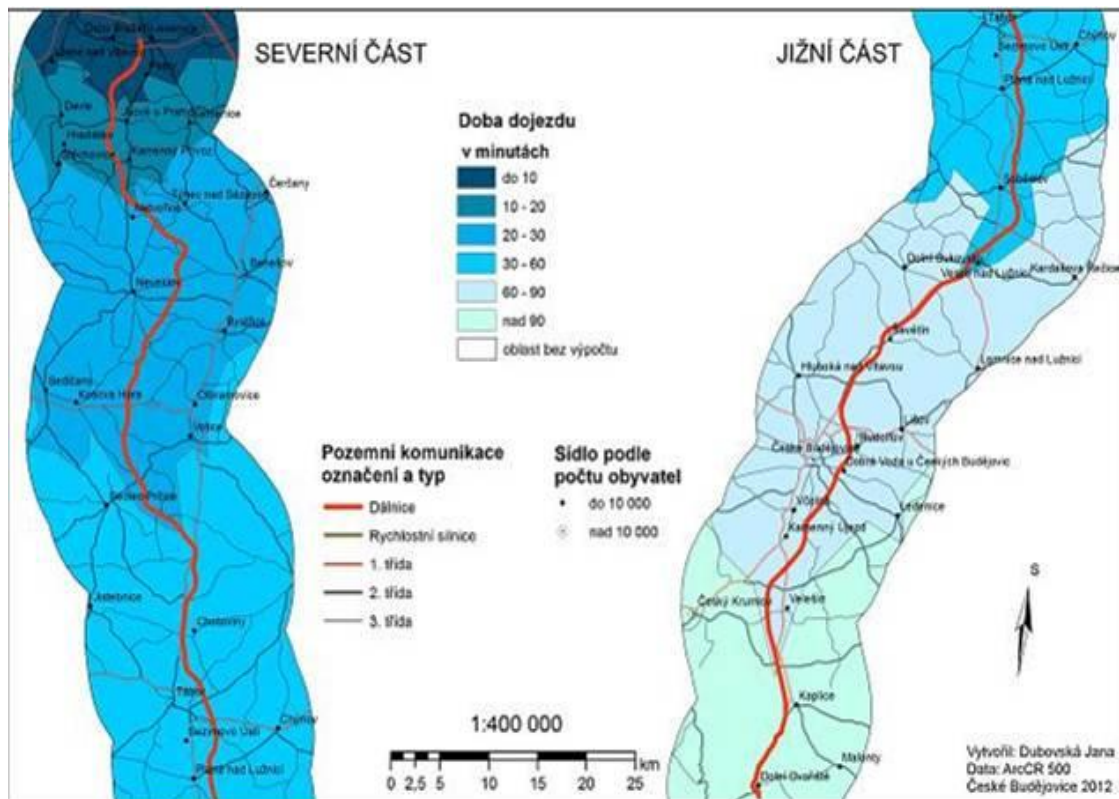
Obrázek č. 14: Časová dostupnost Prahy, stav bez dálnice



Zdroj: vlastní zpracování

Ve třetím případě sledování časové dostupnosti obcí obalové zóny do Prahy je v případě varianty bez dálnice izochrona spojující obce s dostupností do 30 minut nejednoznačně ohraničená. Důvodem je hustá silniční síť v okolí hlavního města. Plocha intervalu do 30 minut je na území obalové zóny značně malá. Okraj izochrony je zde protažen okolo stávající dálnice D1 a rychlostní silnice R4.

Obrázek č. 15: Časová dostupnost Prahy, stav s dálnicí



Zdroj: vlastní zpracování

Ve variantě časové dostupnosti Prahy, kde je brána v úvahu budoucí dálnice D3, se obraz 30minutové izochrony podstatně mění. Její záběr, s vrcholem protaženým podél budoucí dálnice, zasahuje například až k městu Votice, vzdálenému od Prahy více než 50 kilometrů. Takový rozsah intervalu se vysvětluje kvalitní sítí silnic, obklopující hlavní město. Obce v blízkosti Prahy tak mají zabezpečenu dobrou dopravní polohou.

## 5.4 Vliv dálnice na regionální rozvoj

Výstavba nových komunikací, dálnic a silnic pro motorová vozidla především, dokáže pro určitou část ekonomického sektoru generovat tzv. „nepřímé výrobní dopady“. Díky kvalitní a rozsáhlé veřejné infrastruktuře je možné snižovat výrobní, kapitálové i mzdové ekonomické náklady. Výstavba silnic a dálnic tedy může být faktorem, přispívajícím k růstu místní (regionální) výroby, zvyšování produktivity výrobních faktorů (soukromý kapitál a pracovní síla), snižování nákladů na dopravu i dalších ekonomických ukazatelů (ovlivnění cen výrobků, vliv na poptávku a nabídku aj.). Díky zkvalitňování veřejné infrastruktury může klesat potřeba soukromého kapitálu a pracovní síly při výrobě. Hustější síť rychlostních komunikací umožňuje mj. získat časovou úsporu změnami (zrychlením) časového plánu rozvozu hotových výrobků a služeb. Přepravce tak může zefektivnit provoz optimalizací vozového parku a plánů práce zaměstnanců. Náklady na samotnou dopravu jsou však obvykle poměrně nízké, zhruba 2–5 % výrobních nákladů. Hlavním důvodem tohoto faktu je přesun výrobců od výroby zboží s nízkou přidanou hodnotou ke zboží vysoké kvality.

Výstavba dálnic regionálnímu rozvoji prospívá nejvíce tak, že do okrajových regionů jsou přitahovány nové firmy, zvyšují se investice již existujících firem, nebo se přímo stimuluje vznik nových firem. Do okrajových regionů jsou však často umístovány pouze pobočky významných firem. S tím je spojeno mnoho nepředvídaných a z pohledu rozvoje negativních následků: absence vyšších manažerských pozic s sebou přináší nižší kvalifikaci, relativně nízké příjmy (platy). Mimo daný region jsou často opatřovány vstupy do výroby; v dobách hospodářských depresí jsou to pobočky, které se zavírají jako první. Protože jsou však obvykle v regionu významnými zaměstnavateli, vznikají některé specifické problémy (vyšší nezaměstnanost, celkově menší investice atd.).

V některých případech se ale ukazuje, že samotné otevření nové dálnice žádné nové investice ze strany existujících firem nepřineslo. Vznik nových firem je na přítomnosti nové dálnice nepříliš nezávislý, protože se nejčastěji odehrává v místě bydliště zakladatele firmy. Regionální ekonomický rozvoj nezávisí jen na existenci silniční infrastruktury. Příležitosti pro hospodářský rozvoj je spíše určité prostorové uspořádání, poptávka a nabídka, kvalifikované pracovní síly, úroveň (výše) mezd nebo situace na trhu.

## 6 Závěr

Hlavním cílem této diplomové práce bylo vyhodnocení potenciálních vlivů (zprovoznění) dálnice D3 na regionální rozvoj obcí, které leží v dotčené oblasti budoucí trasy.

V první části diplomové práce je znázorněn vztah mezi dopravou a regionálním rozvojem. Z dostupných zdrojů byly uvedeny domácí i zahraniční koncepce, týkající se vlivu dálnic na regionální rozvoj. Byl popsán současný stav výstavby dálnic v České republice a jejich historický vývoj. Byly předvedeny uvažované varianty výstavby dálnice D3 a podrobně popsána schválená skutečná trasa komunikace. Dále byla provedena dopravně geografická analýza území, bezprostředně dotčeného uvažovanou výstavbou dálnice.

Analýzy prokázaly, že Jihočeský kraj má v rámci České republiky poměrně slabě rozvinutou dopravní infrastrukturu a podobně slabou dopravní (časovou) dostupnost obcí. Tyto nedostatky mohou negativně působit na ekonomickou výkonnost. Z výsledků analýzy časové dostupnosti před a po výstavbě dálnice D3 vyplývá, že obce v tzv. obalové zóně by mohly získat zlepšený přístup (dojezdovou dobu) do relevantních městských center (Praha, Tábor, České Budějovice). Je otázkou, jak tento samotný fakt přispívá k regionálnímu rozvoji. Jednou z možných odpovědí je, že občané vlastníci automobily budou moci za prací dojíždět do vzdálenějších lokací při stejné dojezdové době.

Dostavba dalších úseků dálnic na území ČR bývá odůvodňována různě, například nutností napojení na evropskou dopravní síť, napojením domácích hospodářských center na zahraniční, vidinou ekonomického přínosu pro okrajové oblasti a zlepšením životního prostředí dotčených obcí a měst. Tyto argumenty však nemusí být nutně podloženy důkladnou analýzou, nákladné stavby nových dálnic tak v reálu nemusí přinášet jen samá pozitiva. Gravitační model totiž ukázal, že míra interakcí měst spojených dálnicemi D3 je poměrně malá a v mezinárodním i republikovém porovnání nevýznamná. Některé interakce zjištěné gravitačním modelem jako podstatné nemusí být nutně realizovány prostřednictvím pozemní komunikace. A to i tehdy, když intenzita dopravy na těchto hranách (silnicích) je poměrně vysoká. Není ani možné konstatovat, že pro vzájemné vztahy mezi městy je dálnice determinujícím faktorem; je pouze jedním z mnoha působících faktorů rozvoje.

Výstavba dálnice D3 by pomohla spíše motoristům cestujícím na dovolenou, kteří využívají trasy přes Jihočeský kraj a Rakousko (Bavorsko). Odlehčí se okolní vesnicím, které jsou v současné době zatěžovány průjezdem kamiónů,lepší se znečištěné životní prostředí dotčených obcí. Na druhou stranu některé obce na tom jsou ekonomicky lépe v situaci, kdy veškerá doprava projíždí původní trasou.

Zkvalitnění dopravní polohy pro obce dotčené uvažovanou dálnicí D3 je značné a zřejmé z výsledků polohové diferenciacie. Dopravní poloha je ukazatel, který do jisté míry determinuje rozvojové příležitosti svého okolí. Průchod důležité komunikace (dálnice nebo rychlostní komunikace) s sebou ovšem obvykle přináší rozvoj až zprostředkovaně, přes ostatní činnosti a aktivity. Komunikace sama o sobě svému okolí pro jeho regionální rozvoj nic nepřináší. Má spíše negativní dopady na prostředí v podobě zvýšení emisí, hluku a vytváří prostorovou bariéru.

Dopravní dostupnost obalové zóny se s realizací dálnice D3 podstatným způsobem vylepší. Dostupnost měst na ose dálnice bude podstatně lepší. Ovšem pro vznik nových ekonomických aktivit je dopravní dostupnost jen jednou z mnoha podmínek, její vliv se nepovažuje za rozhodující.

Výsledkem dobré dopravní dostupnosti je většinou upřednostnění automobilové osobní dopravy před hromadnou a také vyloučení dalších druhů dopravy (pěší doprava, cyklodoprava). To ovšem přináší větší zatížení jednak pro životní prostředí, jednak pro ekonomiku ve formě vyšších nepřímých nákladů, např. dopravní nehody, automobilové zácpy. Častý argument, že nová silnice vyřeší zácpy, může být diskutabilní. Nová silnice totiž může generovat (nový) rozvoj dopravy, který způsobí, že silnice se brzy opět zaplní novou dopravou způsobenou dojížděnkou za prací, do nákupních zón a trávením volného času v komerčních centrech budovaných kolem nich.

Nově budované dálnice jsou schopny do regionu nové ekonomické aktivity přitáhnout, ale stejně tak je odtud odsát. Tento fakt jen prohlubuje ekonomický dualismus. Výstavba prospívá regionálnímu rozvoji pouze tehdy, jsou-li splněny ostatní podmínky pro rozvoj. Jsou totiž známé případy, kdy i okrajové oblasti mohou prosperovat daleko lépe než oblasti s dobrou dostupností. Také oblasti s velmi podobnými charakteristikami dopravní dostupnosti mohou prosperovat velice odlišně.

Není od věci zamýšlet se nad variantami výstavby nových dálnic, např. nad údržbou a zkvalitněním stávající silniční sítě. Nebo nad zcela jinými možnostmi jak regionálního rozvoje dosáhnout.

## 7 Seznam zdrojů

### Písemné zdroje:

ADAMEC, V. a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, 2008. 176 s.

BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5

BRUINSMA, F.; RIETVELD, P. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag, Berlin - Heidelberg, 383 s.

GAUTHIER, H. L. *Geography, Transportation and Regional Development*. 1970

HORÁK, J., ŠEDĚNKOVÁ, M. Stanovení reálných nákladů na dojíždění do zaměstnání a jejich porovnání s cenou práce. In: *Sborník referátů konference GIS ve veřejné správě Brno 2005*, 8.–9. 6. 2005. Brno, 2005, 11 s.

HUDEČEK, T., CHURAŇ, R., KUFNER, J. (2011): Dostupnost Prahy při využití silniční dopravy v období 1920–2020. *Geografie*, 116, č. 3, s. 317–334.

KÖRNER, M. Význam dálnice D1 v osídlení a dopravní infrastruktury České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2005, ročník VIII, č. 6, s. 19–21.

KURFÜRST, P. *Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji*. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 2000. 31 s.

KUNC, J., KRYLOVÁ, V. Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? *Národohospodářský obzor*. Brno: ESF MU, 2005, roč. 4/2005;5, no. 4, s. 33–44. ISSN 1213–2446

KYLIÁN, R. *Geografické posouzení návrhů rozvoje dopravních sítí. Bakalářská práce*. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědná fakulta, 2007.

KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*. 2006, č. 4, s. 51–60.

MIRVALD, S., *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, Pedagogická fakulta, 1999. 71 s.

PAVLÍK, Z., KÜHNL, K. *Úvod do kvantitativních metod pro geografy*. Praha: SPN, 1981. 267 s.

REPHANN, T. J. *Highway Investment and Regional Economic Development: Decision Methods and Empirical Foundations*. *Urban Studies*, 30, č. 2. Glasgow: University of Glasgow, 1993. s. 437–450.

ŘEHÁK, S. Modely jako nástroj včasného varování. In: *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR*. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1997. s. 27–35.

STEJSKAL, J., KOPRNÍK, J. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál, 2009. 216 s.

SEIDENGLANZ, D. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědná fakulta, 2007.

TOUŠEK, V. a kol. *Česká republika – portréty krajů*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2005. ISBN 80-239-6305-8

### **Internetové zdroje:**

BLAŽEK, V. *Analýza vývoje osídlení a krajinného pokryvu v prostředí GIS na příkladu obce Nové Hutě na Vimpersku*. Diplomová práce. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, 2011. [online]. Dostupné z: <[http://theses.cz/id/dfs2jo/DP\\_BLAZEK\\_P06560.pdf](http://theses.cz/id/dfs2jo/DP_BLAZEK_P06560.pdf)>



Český statistický úřad, veřejná databáze [online]. [cit. 2012-3-13]. Dostupné z: <[http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?childsel0=1&cisl0tab=MOS+A04+OB2.71&voa=tabulka&go\\_zobraz=1&childsel0=1&verze=0](http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?childsel0=1&cisl0tab=MOS+A04+OB2.71&voa=tabulka&go_zobraz=1&childsel0=1&verze=0)>

Český statistický úřad. Krajská správa ČSÚ v Českých Budějovicích [online]. [cit. 2012-4-10]. Dostupné z: <<http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/okresy>>

Český statistický úřad. Krajská správa pro Středočeský kraj [online]. [cit. 2012-4-10]. Dostupné z: <<http://www.stredocesky.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>>

*Dopravní infrastruktura – délka dálnic* [online]. Český statistický úřad [cit. 2012-2-6]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/00002AB1E0/\\$File/1607100609.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/00002AB1E0/$File/1607100609.pdf)>

HÖFLER, M., SKOVAJSA, J., POKORNÝ, P. *Dálnice D3* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, 28 s. [cit. 2011-12-15]. Dostupné z: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/157B933E729868B8C12577C000465653/\\$file/RSD\\_D3\\_10\\_10.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/157B933E729868B8C12577C000465653/$file/RSD_D3_10_10.pdf)>

*Hustota zalidnění, počet obcí* [online]. Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4EB/\\$File/4032120102.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4EB/$File/4032120102.pdf)>

*Silnice a dálnice v České republice 2011* [online]. [cit. 2012-2-6]. Dostupné z: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf)>

VANČURA, M. *Dopravní sektorové strategie* [online]. 2010 [cit. 2010-2-8]. Dostupné z: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/dopravni-sektorove-strategie/>>

Zákon o pozemních komunikacích [online]. [cit. 2012-4-12]. Dostupné z: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/)>

Zákon o podpoře regionálního rozvoje [online]. [cit. 2012-4-12]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/Ministerstvo/Platne-pravni-predpisy/Oblast-regionalni-politiky>>

*Z historie přípravy dálnice D3* [online]. Dostupné z: <<http://www.dalnice-d3.cz/historie>>

<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>

[http://geoportal.cuzk.cz/WMS\\_ZABAGED\\_PUB/WMSservice.aspx](http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZABAGED_PUB/WMSservice.aspx)).

<https://www.google.cz/maps>

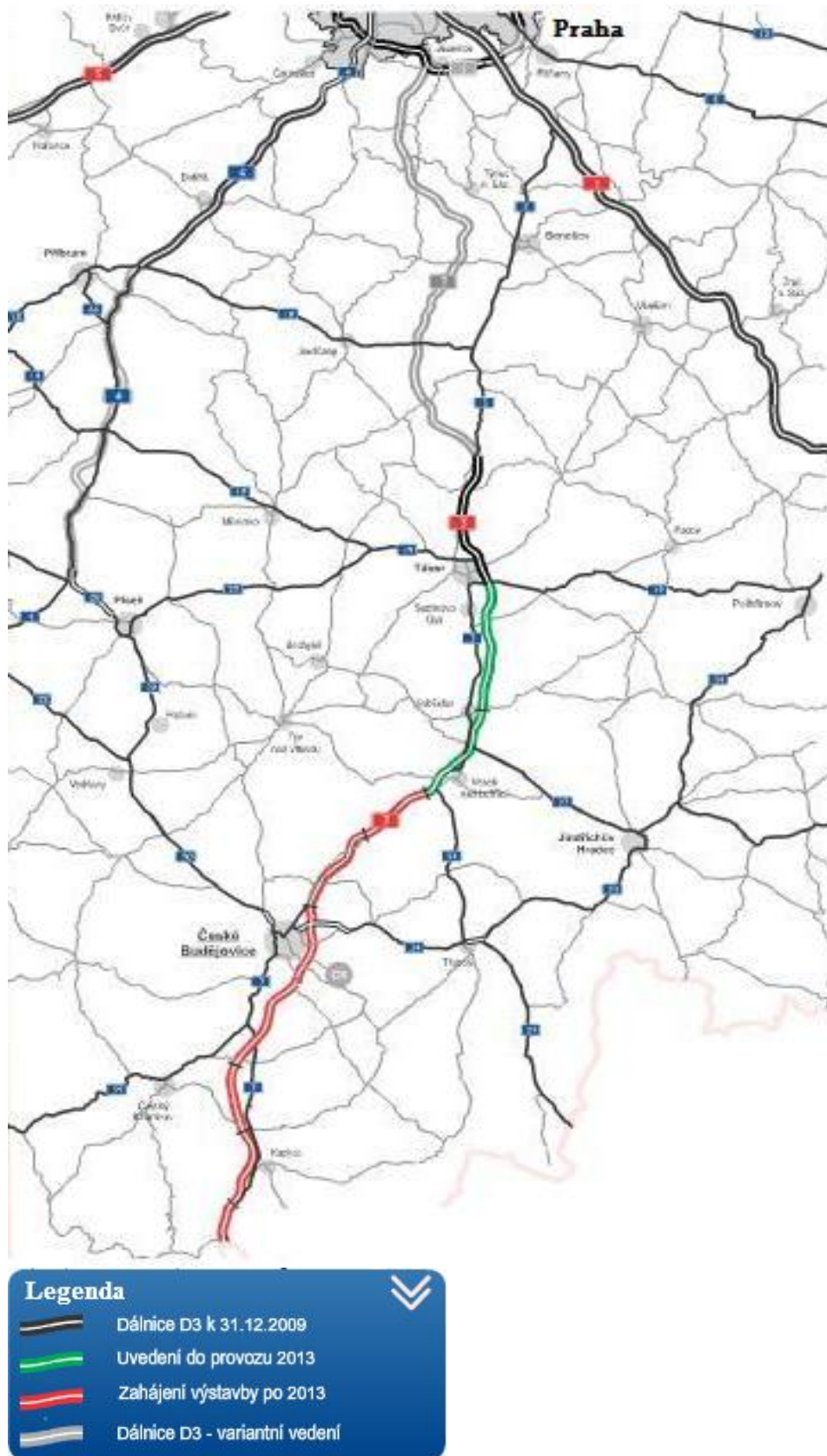
<http://www.skoda-auto.cz/mini-apps/new-routeplanner>

## 8 Seznam zkratk

ČTK	Česká tisková kancelář
ČVÚT	České vysoké učení technické
EIA	Environmental Impact Assessment
EU	Evropská unie
GIS	Geografický informační systém
HDP	hrubý domácí produkt
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ORP	obec s rozšířenou působností
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	Strategic Environmental Assessment
S-JTSK	system jednotné trigonometrické sítě katastrální
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
TEN	Transevropská síť dopravních cest
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment

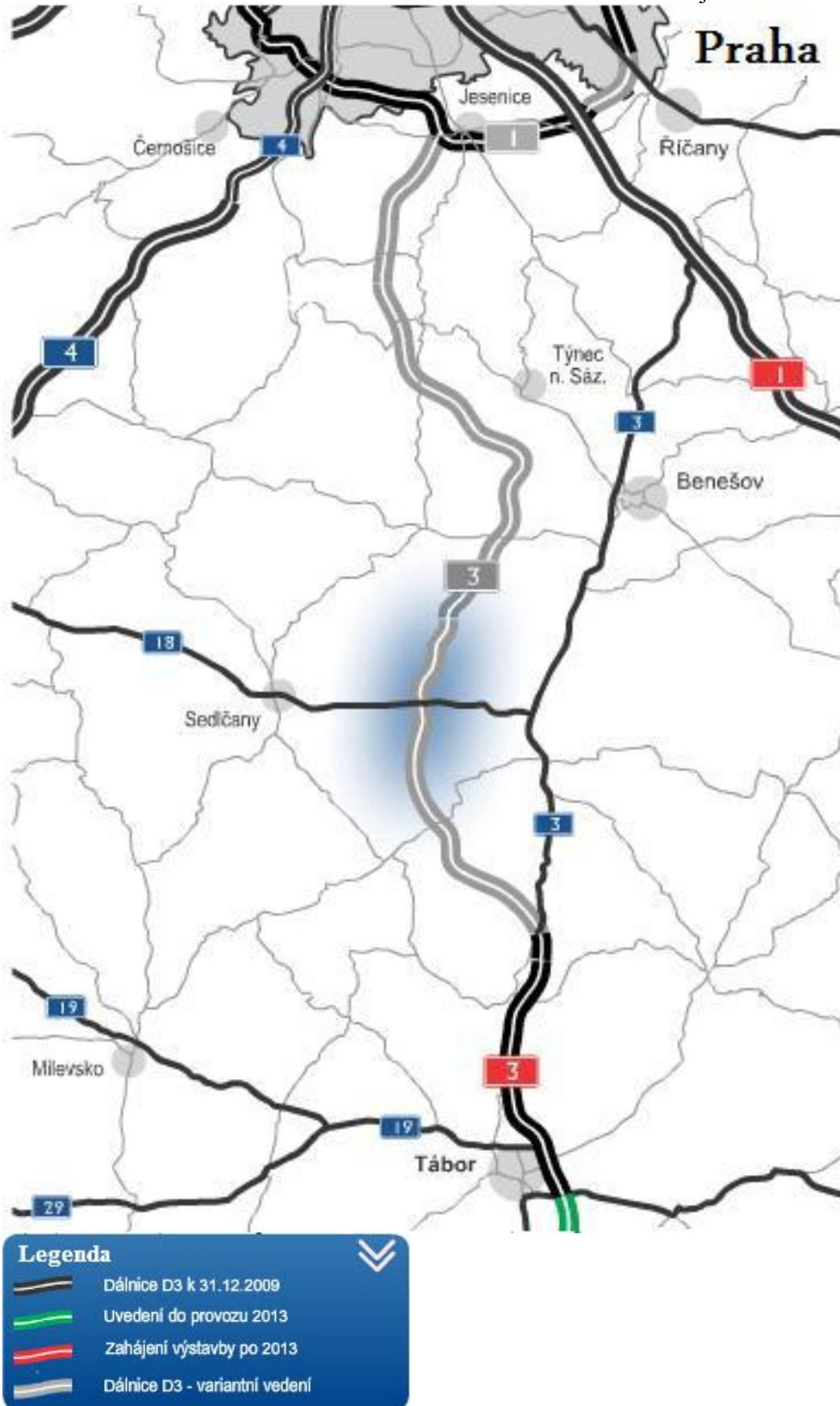
## 9 Přílohy

Příloha č. 1: Znázornění dálnice D3 v síti stávajících



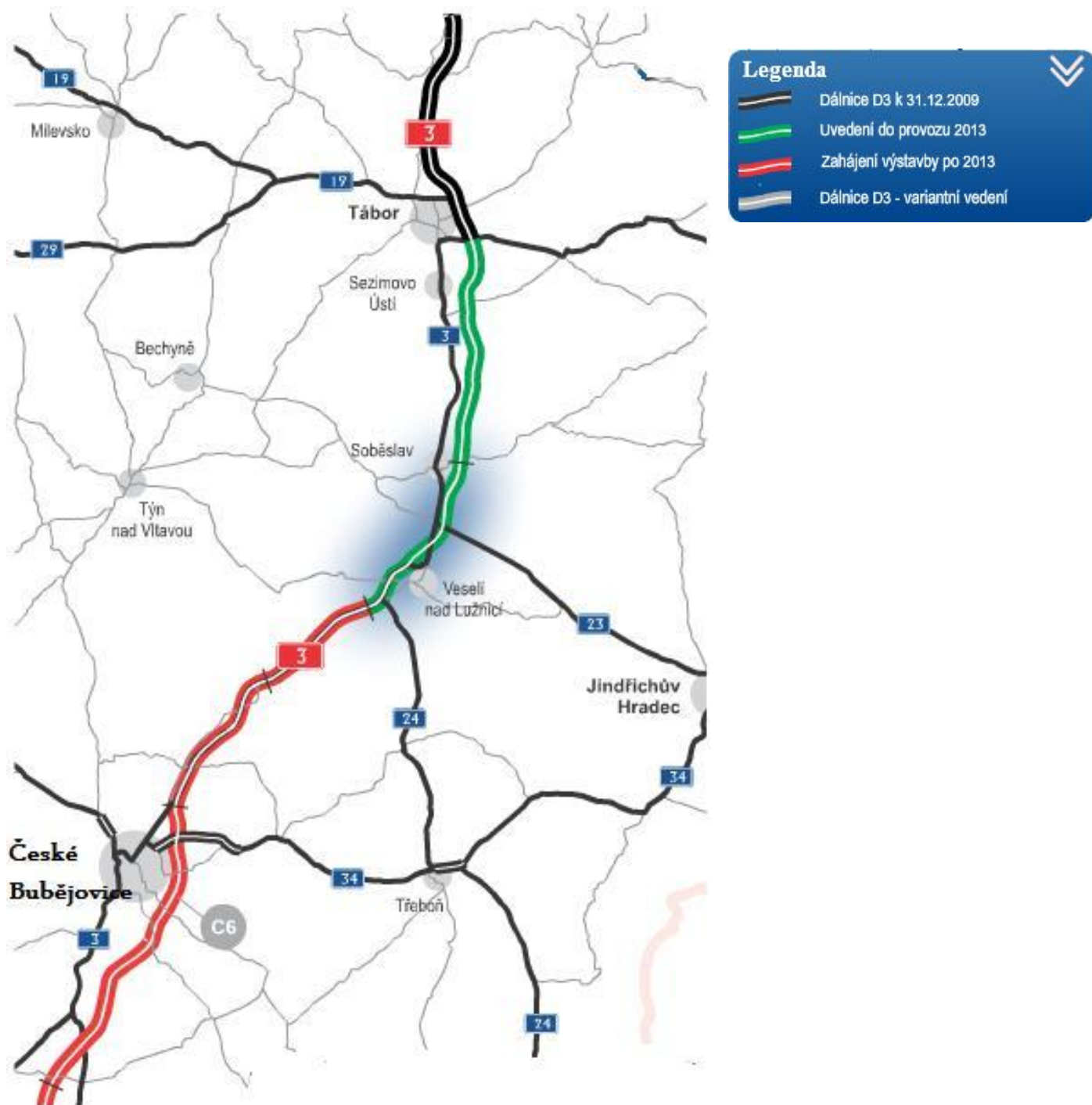
Zdroj: <http://www.dalnice-d3.cz>

Příloha č. 2: Znárodnění dálnice D3v silniční síti Středočeského kraje.



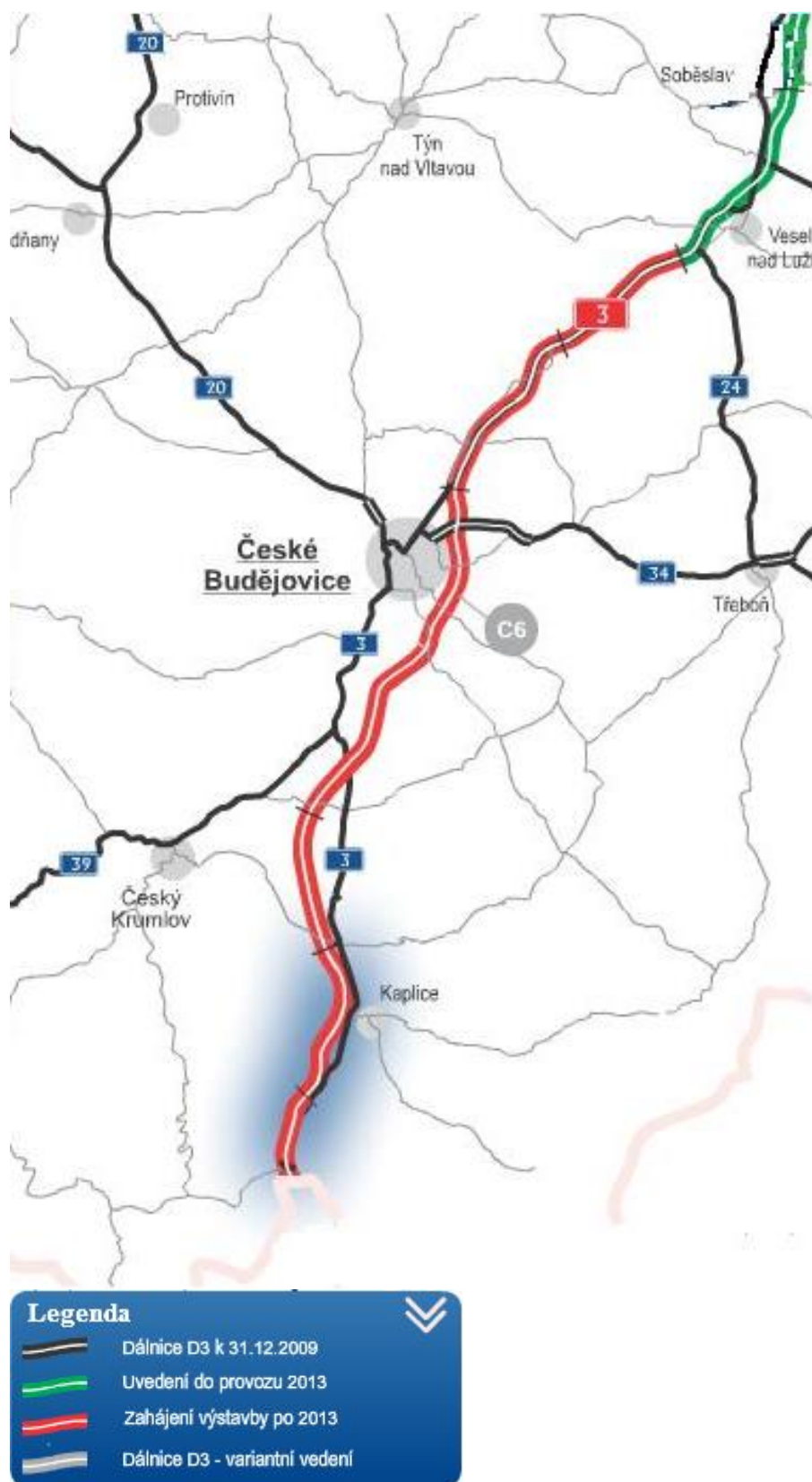
Zdroj: <http://www.dalnice-d3.cz>

Příloha č. 3: Znárodnění dálnice D3 v silniční síti Jihočeského kraje. Severní část.



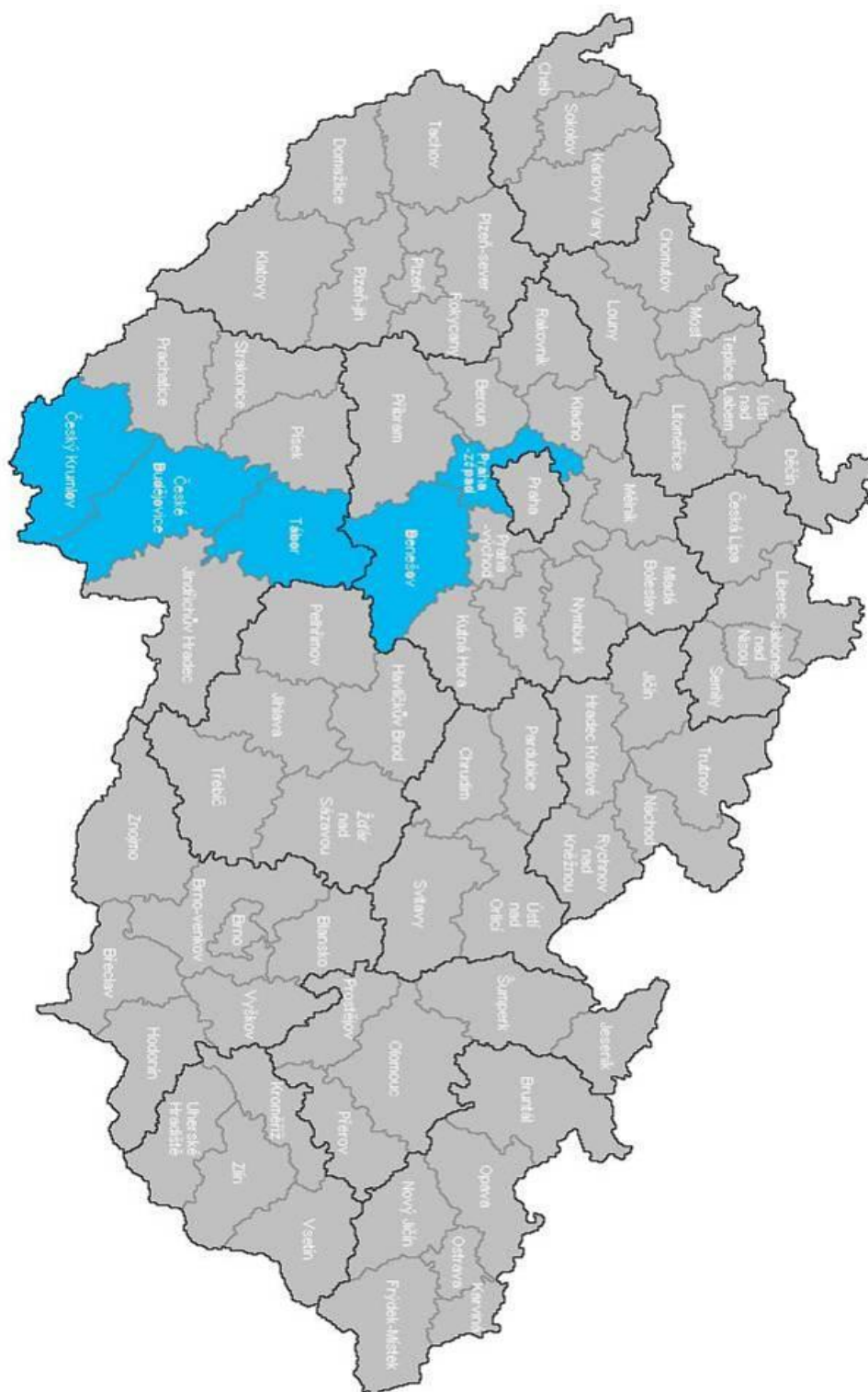
Zdroj: <http://www.dalnice-d3.cz>

Příloha č. 4: Znázornění dálnice D3 v silniční síti Jihočeského kraje. Jižní část.



Zdroj: <http://www.dalnice-d3.cz>

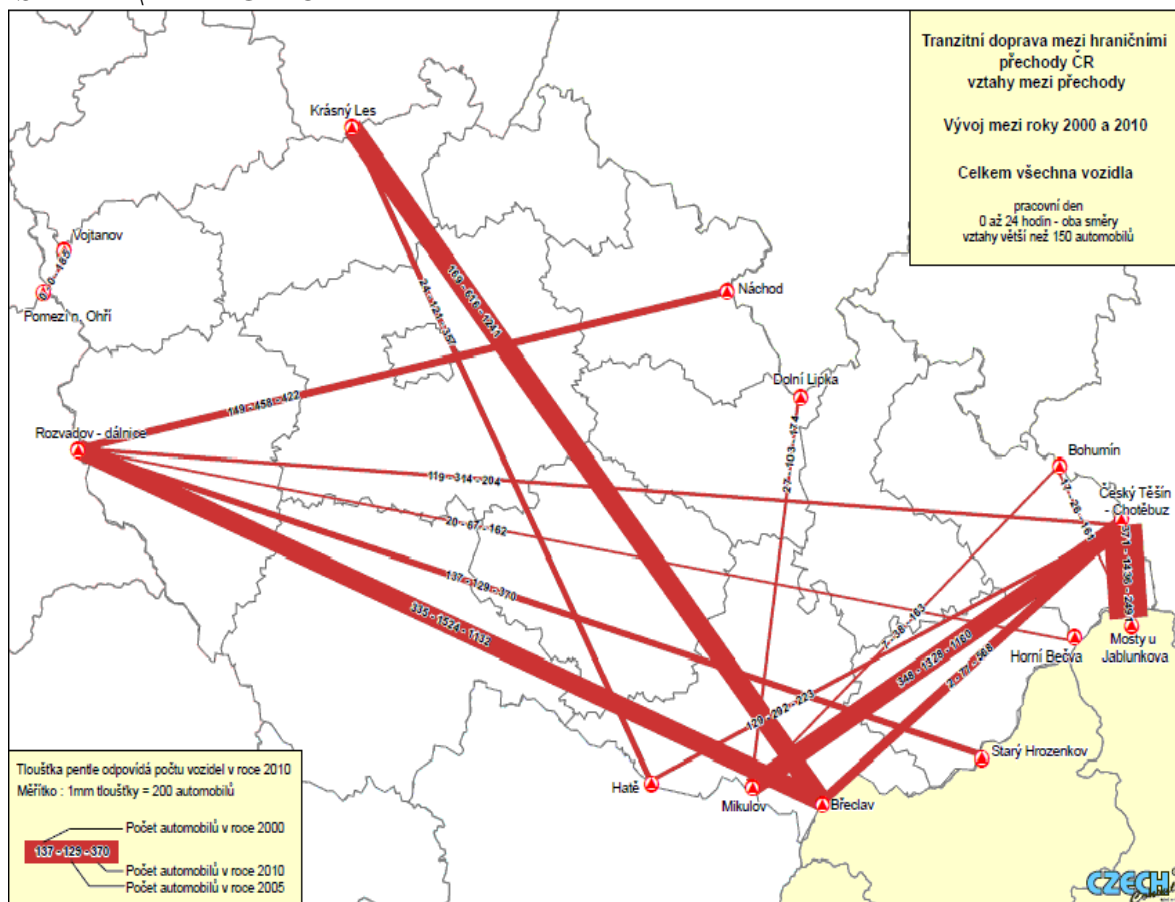
Příloha č. 5: Okresy spadající do vymezené oblasti



Zdroj: vlastní zpracování

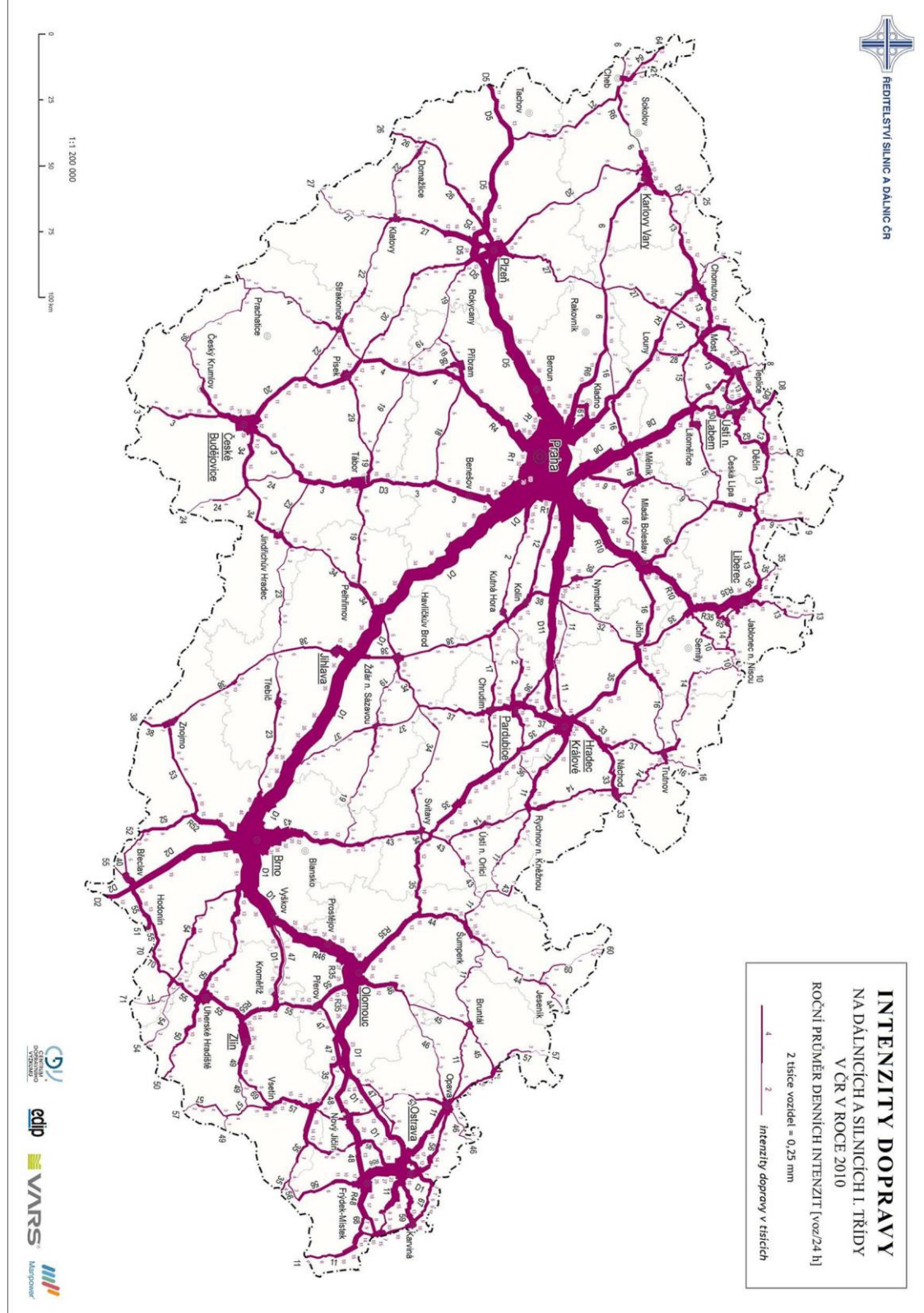


Příloha č. 6: Tranzitní doprava mezi hraničními přechody ČR  
 SHAPE \\* MERGEFORMAT



Zdroj: <http://www.dalnice.com/>

Príloha č. 7: Intenzita dopravy v ČR v roce 2010



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Příloha č. 8: Časová dostupnost do střediskových měst v minutách, stav bez dálnice

Název obce	Praha	Tábor	České Budějovice
Adamov	131	61	14
Balkova Lhota	77	12	77
Benešov	44	43	100
Besednice	165	91	35
Bojanovice	38	81	116
Borek	122	54	13
Borkovice	110	38	37
Borotín	73	19	77
Borovnice	147	80	17
Boršov nad Vltavou	141	74	15
Bošilec	111	40	31
Branišov	133	71	11
Březová-Oleško	38	81	137
Budislav	104	32	55
Bujanov	167	100	40
Bukovany	47	46	102
Buš	52	55	110
Bystřice	47	36	93
Čejkovice	144	63	19
Čerčany	35	50	107
Červený Újezd	69	25	82
České Budějovice	135	68	
Český Krumlov	164	93	34
Čestlice	23	65	121
Dasný	122	59	14
Davle	31	64	126
Dírná	109	37	53
Dlouhá Lhota	87	19	65
Dobrá Voda u Českých Budějovic	142	74	13
Dobřejovice	27	64	120
Dolní Břežany	25	73	123
Dolní Bukovsko	117	41	34
Dolní Dvořiště	167	100	40
Dolní Hrachovice	82	18	76
Dolní Třebonín	146	79	20
Doňov	103	33	42
Doubravice	141	74	11
Doudleby	148	81	20
Drahotěšice	118	50	27
Drahov	109	39	39
Dráčov	101	31	39
Dražice	82	12	68
Dražičky	89	10	66
Drhovice	83	13	69
Dubičné	140	73	12
Dynín	112	42	30
Frahelž	113	44	38
Hartmanice	111	33	33
Herink	28	63	120
Heřmaň	146	79	16

Heřmaničky	65	30	65
Hlasivo	81	20	78
Hlavatce	98	22	54
Hlincová Hora	138	69	17
Hluboká nad Vltavou	130	54	10
Holubov	152	86	26
Homole	140	73	14
Horní Dvořiště	175	108	48
Hosín	126	61	18
Hradce	141	80	20
Hradištko	40	70	126
Hrdějovice	127	64	13
Hůry	129	59	15
Hvozdec	133	63	25
Hvozdnice	34	84	121
Chářovice	52	52	108
Chleby	53	53	109
Chlístov	48	47	103
Chlumec	147	80	19
Chotoviny	72	15	72
Chotýčany	122	52	20
Choustník	94	27	59
Chrášťany	50	48	104
Charbonín	93	27	64
Chýnov	79	15	64
Jedlany	77	20	77
Jesenice	70	32	96
Jesenice	27	70	125
Ješetice	67	24	81
Jílové u Prahy	41	40	121
Jíloviště	26	88	110
Jistebnice	84	17	75
Jivno	136	66	17
Kamenice	37	58	115
Kamenný Přívoz	45	59	115
Kamenný Újezd	142	75	15
Kaplice	160	93	33
Kardašova Řečice	109	39	48
Katov	105	33	56
Klec	120	50	39
Klenovice	91	21	44
Klínec	29	87	114
Komárov	106	29	46
Komařice	151	83	21
Kosova Hora	64	40	104
Kostelec u Křížků	38	61	117
Košice	94	25	55
Košín	72	9	77
Krátošice	95	27	58
Krhanice	47	57	114
Krňany	46	63	119
Krtov	91	25	61

Křečovice	62	49	109
Křížkový Újezdec	34	64	121
Ledenice	140	70	20
Lešany	53	57	113
Libějice	85	9	63
Libeň	33	71	128
Libníč	130	60	16
Lipí	138	77	19
Lišov	129	59	19
Litvínovice	135	68	8
Ločenice	160	93	31
Lom	87	11	60
Lomnice nad Lužnicí	120	50	36
Malonty	173	106	46
Maršovice	57	44	101
Mazelov	120	50	30
Mažice	111	35	40
Měchenice	29	78	125
Mezifíčí	82	12	71
Mezná	101	31	47
Mezno	67	19	76
Miličín	61	21	77
Mirkovice	157	90	31
Modletice	26	61	118
Modrá Hůrka	115	39	39
Mojné	151	84	24
Mokrý Lom	156	88	27
Mrač	37	46	102
Myslkovice	92	23	51
Nasavrky	75	10	78
Nedabyle	141	74	11
Nedrahovice	76	34	101
Nemyšl	72	18	77
Neplachov	114	48	27
Nespeky	37	49	105
Netřebice	151	84	24
Netvořice	53	56	113
Neustupov	59	27	59
Neveklov	56	49	106
Nová Ves	140	84	31
Nová Ves u Chýnova	80	16	64
Nová Ves u Mladé Vožice	72	25	83
Nupaky	25	63	120
Ohrobec	28	76	126
Okrouhlo	34	73	133
Olbramovice	50	28	85
Oldřichov	69	26	84
Omlenice	164	97	37
Osečany	66	49	105
Ostrolovský Újezd	150	83	20
Petrov	37	69	125
Petříkov	32	64	120

Planá	138	71	10
Planá nad Lužnicí	83	14	52
Plav	146	79	18
Pleše	106	36	45
Pohnánek	82	20	76
Pohnání	84	22	78
Pohoří	43	64	121
Ponědraž	114	44	38
Ponědrážka	112	42	37
Popovičky	27	63	119
Poříčí nad Sázavou	37	46	102
Prosenická Lhota	68	44	101
Průhonice	24	64	120
Přehořov	103	33	48
Přídolí	163	96	37
Přísečná	150	83	23
Psáry	35	71	127
Rabyně	54	63	120
Radějovice	32	66	123
Radenín	83	25	65
Radíč	65	53	108
Radimovice u Tábora	75	10	78
Radimovice u Želče	85	9	64
Radkov	75	13	77
Ratibořské Hory	85	15	73
Roudná	89	20	47
Roudné	141	74	11
Rožmberk nad Vltavou	177	110	50
Rožmitál na Šumavě	171	104	44
Rudolfov	133	64	13
Řehenice	41	43	110
Řemíčov	80	26	83
Římov	150	83	24
Řípec	102	33	39
Sedlčany	66	44	100
Sedlec-Prčice	71	33	92
Sedlečko u Soběslavě	94	24	48
Sezimovo Ústí	80	10	55
Skalice	93	24	49
Skopytce	93	25	59
Skrýchov u Malšic	93	17	62
Slapsko	65	29	87
Slapy	79	9	56
Slapy	44	70	121
Smilkov	63	28	84
Smržov	121	51	34
Soběnov	145	96	40
Soběslav	95	26	43
Srnín	151	84	24
Srubec	142	75	14
Staré Hodějovice	141	74	11
Stranný	60	53	110

Strážkovice	146	79	16
Střeziměř	72	24	81
Střítež	157	91	29
Střížov	150	82	22
Sudoměřice u Tábora	68	14	72
Sulice	37	65	121
Svatý Jan nad Malší	155	88	29
Sviny	108	41	33
Svrabov	78	9	77
Ševětín	114	44	24
Štěchovice	37	71	121
Štěpánovice	131	62	23
Štětkovice	64	40	96
Tábor	79	12	70
Tisem	49	42	99
Trnová	28	77	113
Třebějice	112	40	53
Tučapy	100	28	52
Turovec	83	16	60
Týnec nad Sázavou	48	49	105
Újezdec	105	35	44
Úsilné	126	56	13
Ústrašice	86	19	55
Václavice	47	44	101
Val	112	43	42
Včelná	139	72	14
Velešín	149	82	22
Vesce	99	32	45
Veselí nad Lužnicí	106	37	36
Vestec	27	71	131
Věžovatá Pláně	139	92	32
Vidov	143	76	13
Višňová	113	41	50
Vitín	117	47	23
Vlastiboř	104	28	46
Vlkov	119	54	28
Vlkov	119	54	28
Vojkov	62	38	94
Votice	57	28	84
Vrábče	147	79	19
Vrané nad Vltavou	28	83	126
Vráto	138	63	11
Vrchotovy Janovice	58	34	90
Vysoký Újezd	51	60	117
Záblatí	118	48	38
Záhoří	107	37	46
Zálší	110	34	42
Závraty	142	82	18
Zhoř u Tábora	90	14	56
Zhoř u Mladé Vožice	72	28	85
Zlatá Koruna	150	83	23
Zlatníky-Hodkovice	28	70	127

Zlukov	109	40	41
Zubčice	159	91	32
Zvěrotice	99	29	46
Zvíkov	134	64	22
Zvíkov	134	64	22
Zvole	31	78	134
Želeč	93	18	53
Žišov	109	43	37

Příloha č. 9: Kategorizace obcí, bodové ohodnocení

Obec	suma bez D3	suma s D3
Tábor	21	21
České Budějovice	17	22
Křížkový Újezdec	16	19
Průhonice	12	15
Sezimovo Ústí	12	12
Modletice	11	14
Dobřejovice	11	14
Votice	11	13
Veselí nad Lužnicí	10	15
Jesenice	10	15
Herink	10	13
Slapy	10	10
Chýnov	10	10
Sudoměřice u Tábora	10	10
Zlatníky-Hodkovice	9	14
Vestec	9	14
Psáry	9	13
Nupaky	9	12
Čestlice	9	12
Poříčí nad Sázavou	9	12
Planá nad Lužnicí	9	11
Olbramovice	9	11
Petříkov	9	10
Turovec	9	9
Dražice	9	9
Miličín	9	9
Soběslav	8	13
Benešov	8	13
Radějovice	8	11
Popovičky	8	11
Košín	8	8
Borek	7	12
Žišov	7	12
Český Krumlov	7	10
Lišov	7	10
Hluboká nad Vltavou	7	10
Sedlčany	7	10
Lomnice nad Lužnicí	7	8
Kamenice	7	8
Nová Ves u Chýnova	7	7
Nasavrky	7	7



Radimovice u Tábora	7	7
Chotoviny	7	7
Jedlany	7	7
Mezno	7	7
Střezimíř	7	7
Kaplice	6	11
Vrchotovy Janovice	6	11
Týnec nad Sázavou	6	11
Dolní Břežany	6	11
Doňov	6	9
Bystřice	6	9
Kostelec u Křížků	6	9
Ratibořské Hory	6	6
Borotín	6	6
Nemyšl	6	6
Dolní Dvořiště	5	10
Velešín	5	10
Dubičné	5	10
Hůry	5	10
Ševětín	5	10
Dráchov	5	10
Jílové u Prahy	5	10
Trnová	5	10
Roudná	5	9
Přísečná	5	8
Planá	5	8
Kardašova Řečice	5	8
Újezdec	5	8
Mrač	5	8
Jíloviště	5	8
Ješetice	5	7
Zhoř u Tábora	5	5
Lom	5	5
Radimovice u Želče	5	5
Drhovice	5	5
Meziříčí	5	5
Svrabov	5	5
Balkova Lhota	5	5
Radkov	5	5
Dolní Hrachovice	5	5
Nová Ves u Mladé Vožice	5	5
Neustupov	5	5
Klínec	5	5
Netřebice	4	9
Mojné	4	9
Římov	4	9
Dolní Třebonín	4	9
Chlumec	4	9
Kamenný Újezd	4	9
Boršov nad Vltavou	4	9
Včelná	4	9
Rudolfov	4	9

Úsilné	4	9
Libnič	4	9
Neplachov	4	9
Řípec	4	9
Klenovice	4	9
Vojkov	4	9
Kosova Hora	4	9
Neveklov	4	9
Zvole	4	9
Ohrobec	4	9
Heřmaničky	4	8
Litvínovice	4	7
Frahelž	4	7
Pleše	4	7
Záhoří	4	7
Sulice	4	7
Červený Újezd	4	6
Štěpánovice	4	5
Dasný	4	5
Řehenice	4	5
Vrané nad Vltavou	4	5
Pohnánek	4	4
Pohnání	4	4
Jistebnice	4	4
Oldřichov	4	4
Zubčice	3	8
Zvíkov	3	8
Zlatá Koruna	3	8
Staré Hodějovice	3	8
Srubec	3	8
Dobrá Voda u Českých Budějovic	3	8
Vráto	3	8
Jivno	3	8
Adamov	3	8
Hrdějovice	3	8
Chotýčany	3	8
Vitín	3	8
Mazelov	3	8
Dynín	3	8
Přehořov	3	8
Vesce	3	8
Zvěrotice	3	8
Tisem	3	8
Chlístov	3	8
Okrouhlo	3	8
Libeň	3	8
Smilkov	3	7
Srnín	3	6
Strážkovice	3	6
Ledenice	3	6
Homole	3	6
Hlincová Hora	3	6

Hosín	3	6
Záblatí	3	6
Ponědraž	3	6
Ponědrážka	3	6
Bošilec	3	6
Drahov	3	6
Dolní Bukovsko	3	6
Sviny	3	6
Vlastiboř	3	6
Krhanice	3	6
Skalice	3	5
Košice	3	5
Želeč	3	5
Ústrašice	3	5
Dlouhá Lhota	3	5
Závraty	3	4
Osečany	3	4
Klec	3	3
Radenín	3	3
Libějice	3	3
Dražičky	3	3
Hlasivo	3	3
Zhoř u Mladé Vožice	3	3
Bujanov	2	7
Omlenice	2	7
Střítež	2	7
Věžovatá Pláně	2	7
Doudleby	2	7
Plav	2	7
Nová Ves	2	7
Vidov	2	7
Doubravice	2	7
Roudné	2	7
Vlkov	2	7
Drahotěšice	2	7
Zlukov	2	7
Sedlečko u Soběslavě	2	7
Sedlec-Prčice	2	7
Štětkovice	2	7
Maršovice	2	7
Václavice	2	7
Lešany	2	7
Petrov	2	7
Pohoří	2	7
Horní Dvořiště	2	5
Besednice	2	5
Mirkovice	2	5
Svatý Jan nad Malší	2	5
Komařice	2	5
Střížov	2	5
Nedabyle	2	5
Vrábče	2	5

Zvíkov	2	5
Branišov	2	5
Val	2	5
Vlkov	2	5
Višňová	2	5
Tučapy	2	5
Myslkovice	2	5
Jesenice	2	5
Prosenická Lhota	2	5
Křečovice	2	5
Bukovany	2	5
Nespeky	2	5
Štěchovice	2	5
Davle	2	5
Skopytce	2	4
Rožmberk nad Vltavou	2	3
Malonty	2	3
Přidolí	2	3
Hvozdec	2	3
Čejkovice	2	3
Třebějice	2	3
Krátošice	2	3
Smržov	2	2
Krtov	2	2
Chrbonín	2	2
Slapsko	2	2
Čerčany	2	2
Borovnice	1	6
Heřmaň	1	6
Chrástany	1	6
Netvořice	1	6
Krňany	1	6
Rožmitál na Šumavě	1	4
Soběnov	1	4
Ločenice	1	4
Mokrý Lom	1	4
Borkovice	1	4
Mažice	1	4
Mezná	1	4
Budislav	1	4
Nedrahovice	1	4
Stranný	1	4
Hradištko	1	4
Měchenice	1	4
Březová-Oleško	1	4
Holubov	1	2
Hradce	1	2
Lipí	1	2
Modrá Hůrka	1	2
Dírná	1	2
Komárov	1	2
Hlavatce	1	2

Choustník	1	2
Radíč	1	2
Slapy	1	2
Řemíčov	1	1
Hvozdnice	1	1
Chářovice	0	5
Chleby	0	5
Kamenný Přívoz	0	5
Katov	0	3
Vysoký Újezd	0	3
Ostrolovský Újezd	0	1
Hartmanice	0	1
Zálší	0	1
Rabyně	0	1
Bojanovice	0	1
Skrýchov u Malšic	0	0
Buš	0	0