

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

# **BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

2008

Jan Lapka

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra technologie a řízení dopravy

**Porovnání stavu dopravy před a po  
otevření obchvatu v obci  
Stráž nad Nežárkou**

Jan Lapka

Bakalářská práce  
2008

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra technologie a řízení dopravy  
Akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan LAPKA**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Porovnání stavu dopravy před a po otevření obchvatu v obci Stráž nad Nežárkou.**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Organizace dopravy ve Stráži nad Nežárkou před otevřením obchvatu.
2. Organizace dopravy ve Stráži nad Nežárkou po otevření obchvatu.
3. SWOT analýza a posouzení přínosu obchvatu.

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-5  
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

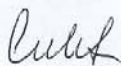
Seznam odborné literatury:

1. Technické zprávy silnice I/34 Stráž nad Nežárkou a její přílohy. Pragoprojekt, ateliér České Budějovice, Čechova 726/50, 2003
2. Uspořádání silniční sítě Stráž nad Nežárkou. Pragoprojekt, ateliér České Budějovice, Čechova 726/50, 2004
3. Situační plány silnice I/34 Stráž nad Nežárkou. Pragoprojekt, ateliér České Budějovice, Čechova 726/50, 2004
4. Územní plán města Stráž nad Nežárkou
5. Internetové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.  
Katedra technologie a řízení dopravy

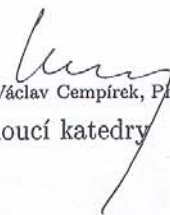
Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2007

Termín odevzdání bakalářské práce: 26. května 2008



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 11. dubna 2008

## **ABSTRAKT**

Práce se zabývá obchvatem na silnici I třídy č. 34 v obci Stráž nad Nežárkou v okrese Jindřichův Hradec. Hlavním cílem bylo zjistit, co obchvat obci přinesl po stránce dopravní i ekonomické a najít řešení pro negativní dopady a poučení pro další podobné stavby.

První část se práce zabývá současnými a historickými souvislostmi původní silnice a plánování obchvatu. Na ni navazuje technický popis nového obchvatu. Třetí část je zaměřena na vlastní průzkum a jeho provedení, ve čtvrté části je podrobné vyhodnocení průzkumu. Na konci kapitoly pak shrnutí poznatků, určení problémů a návrhy jejich řešení. V poslední části jsou výsledky přehledně shrnuty ve SWOT analýze.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Obchvat, přeložka silnice, Stráž nad Nežárkou, průzkum, občané, podnikatelé, doprava

## **ABSTRACT**

The bachelor theses is focused on the problem of the bypass on the route category I No. 34 passing the small town Stráž nad Nežárkou, district Jindřichův Hradec. The main goal of the theses was to clarify the transport and economic advantages and disadvantages of the bypass, find the best solution and bring the recommendation for the similar projects.

The first part of the theses is focused on historical and contemporary relationships of former route as well as the description of the process of planning the bypass. Second part is dedicated by technical description of the new bypass. The third part introduce empirical field research and its methodology and the fourth one is dedicated to details in discussion of the empirical results including generalization and my own proposals how to solve the most important problems concern transport as well as economical decline of some small business located in the town. The survey of the results brings SWOT analysis at the end of my bachelor theses.

## **KEYWORDS**

Bypass, remaking, Stráž nad Nežárkou, survey, citizens, businessman, transport

## **Poděkování**

Touto formou bych chtěl poděkovat své vedoucí bakalářské práce Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D., za cenné rady a připomínky při tvorbě mé bakalářské práce.

Zvláště pak děkuji paní Věře Tomšové, starostce Stráže nad Nežárkou, za její ochotu a pomoc při vyhledávání podkladů a při průzkumu v obci.

## Obsah:

ÚVOD.....	- 8 -
1 HISTORIE MĚSTA .....	- 10 -
2 DNEŠNÍ PODOBA STRÁŽE NAD NEŽÁRKOU .....	- 11 -
3 Organizace dopravy před započítáním stavby obchvatu .....	- 12 -
3.1 Organizace průjezdu tranzitu.....	- 12 -
3.2 Vývoj silnice a provozu na ni.....	- 14 -
3.3 Dopravní obslužnost.....	- 16 -
4 VLASTNÍ OBCHVAT .....	- 17 -
4.1 Obecná fakta.....	- 17 -
4.2 Popis trasy nového obchvatu, nynější organizace dopravy .....	- 18 -
5 TECHNICKÝ POPIS PŘELOŽKY I/34.....	- 20 -
5.1 Pozemní komunikace.....	- 20 -
5.2 Připojení Stráže nad Nežárkou v km 0,920 vlevo .....	- 21 -
5.3 Křižovatka v km 1,933 .....	- 21 -
5.4 Místní komunikace Mníšek na silnici III/1532.....	- 21 -
5.5 Místní komunikace pro pěší a cyklisty .....	- 21 -
5.6 Rozhledové poměry .....	- 21 -
5.7 Charakteristika území zastavěného obchvatem a jeho předchozí využití .....	- 22 -
5.8 Vliv stavby a jejího provozu na krajinu, životní prostředí a stavby .....	- 22 -
5.9 Dotčená ochranná pásma a chráněná území .....	- 23 -
6 REALIZACE STAVBY OBCHVATU .....	- 24 -
6.1 Zásah stavby do území .....	- 24 -
6.2 Inženýrské sítě .....	- 24 -
6.3 Dopravní opatření při stavbě .....	- 25 -
7 ZJIŠŤOVÁNÍ DOPADŮ ODKLONĚNÍ PROVOZU NA OBEC.....	- 27 -
7.1 Volba metody, hypotézy k přezkoumání.....	- 27 -
7.2 Volba otázek v dotazníku H 1 .....	- 28 -
7.3 Volba otázek v dotazníku H 2 .....	- 29 -
8 VYHODNOCENÍ DOPADŮ .....	- 31 -
8.1 Vyhodnocení dopadů na obyvatele.....	- 31 -
8.2 Shrnutí vlivu na obyvatele a návrhy opatření.....	- 38 -
8.3 Vyhodnocení dopadů na podnikatele .....	- 39 -
8.4 Shrnutí vlivu na podnikatele a návrhy opatření.....	- 48 -
9 SWOT ANALÝZA .....	- 50 -
ZÁVĚR.....	- 52 -
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	- 55 -
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	- 56 -
SEZNAM ZKRATEK.....	- 57 -
SEZNAM PŘÍLOH .....	- 58 -

## ÚVOD

Téma „Porovnání stavu dopravy před a po otevření obchvatu v obci Stráž nad Nežárkou“ bylo vybráno z důvodu aktuálnosti, kdy jsou některé obce sužovány neustálým nárůstem tranzitní dopravy, především pak těžkých nákladních vozidel. Dlouho neřešený problém se postupem času stal v některých obcích „problémem číslo jedna,“ ohrožující často obec samotnou, neboť v důsledku špatné kvality života v ní způsobené právě dopravou se obec vylidňuje, zůstávají jen starší lidé a lidé nemajetní.

Není náhodou, že v těchto obcích jsou domy v bezprostřední blízkosti silnice často opuštěné, v lepším případě pak obývané staršími lidmi, po kterých se do domu nikdo nenastěhuje. Pozůstali jej ani neprodají, protože jej nikdo nechce, případně za minimální cenu, což vede ke vzniku dalšího opuštěného domu, dalšímu úbytku obyvatel v obci.

Téměř každý takový dům je poškozený otřesy z provozu, jeho obyvatelé trpí nadměrným znečištěním, hlukem, polétavým prachem a zplodinami oxidu dusíku  $\text{NO}_x$ , a v neposlední řadě i nebezpečím porazení vozem před vlastním domem.

V naší zemi je navíc bohužel kázeň řidičů velice nízká, povolenou rychlost v obci překračuje drtivá většina řidičů, nákladní vozy jezdí přetížené, ve špatném technickém stavu apod. Tyto problémy se také velice podepisují na kvalitě života v obci s tranzitní dopravou, není však v kompetenci zastupitelů obce je vyřešit. Zdá se, že jediným v dnešní době časově i ekonomicky přijatelným řešením je stavba obchvatů takových obcí.

Vlastním cílem této práce je prokázat výhodnost obchvatu, jeho přínosu pro obec i dopravu a dále ověřit hypotézu, že obavy místních obchodníků a podnikatelů z nižších tržeb se nevyplnily v jimi očekávané míře a takové dopady, pokud vůbec jsou, jsou vyváženy pozitivními přínosy obchvatu a tyto přínosy pozitivně chápou také ostatní místní obyvatelé. Celkové shrnutí poznatků poté přehledně prezentovat ve SWOT analýze.

Město Stráž nad Nežárkou bylo vybráno, protože podle mého názoru přesně reprezentuje modelovou obec. Vedla přes ní frekventovaná silnice přímo přes náměstí, procházela dvěma úzkými a naprosto nepřehlednými zatáčkami s křižovatkou, dále vedla v bezprostřední blízkosti obytných domů. Navíc má obec i turistickou zajímavost – zámek, který vlastnila Ema Destinnová, je zde tradiční výrobce dřevěných hraček JAS aj., takže není malou obcí s pár domy, kde by se takové důkazy, jaké bych ve své práci chtěl najít, hledat nedaly. Obec má cca 850 obyvatel a kvalitní občanské vybavení a především zde byl v minulém roce (2007) otevřen její obchvat. Jsem tedy přesvědčen,



že je reprezentativním příkladem rozvinuté obce, která až do loňského roku trpěla tranzitní dopravou.

V České republice jsou stovky obcí, kde jsou obchvaty v různých stádiích přípravy. Dalším cílem práce je proto přinést ověřené informace z místa, které má obchvat krátkou dobu tak, aby tyto informace byly přínosem při plánování nových obchvatů, a zároveň ukázaly některé chyby, kterých je možné se vyvarovat.

# 1 HISTORIE MĚSTA

Tato kapitola je zařazena pro stručné seznámení s historií obce, jejími možnostmi a historickými souvislostmi dnešní podoby silnice a obce samotné.

Stráž nad Nežárkou byla založena r. 1284 jako městečko při významné obchodní cestě z Lince, resp. Českých Budějovic a Třeboně do Jindřichova Hradce, který byl významným panským sídlem. Tvar náměstí ve Stráži nad Nežárkou do dnešní doby připomíná svou tehdejší funkci tržiště. Městské domy na náměstí byly stavěny na úzkých hlubokých parcelách. Tehdejší obyvatelé se zabývali nejen řemeslem a obchodem, ale i polním hospodářstvím. Proto přízemí domu sloužilo provozování obchodu a řemesla a zbytek parcely s dvorem, stodolou a případně zahradou, sloužil zemědělství. Obec se vyvíjela podle možností obchodní cesty, až byla dne 28. října 1876 povýšena na město.

Počet obyvatel rostl do r. 1900, pak nastal pokles pro nedostatek pracovních příležitostí. „Kolem roku 1900 se Stráž uvádí jako starobylé město v Čechách nad Nežárkou, hejtmanství a okres Jindřichův Hradec, 202 domů, 1496 obyvatel. Čtyřtřídní škola, pošta, telegraf, četnická stanice, občanská záložna, několik mlýnů, výroba bavlněných látek, koželužna, perleťářství a výroční trhy. Kolem začíná lokalita rašeliny. Panství (996,6 ha půdy) se zámkem, dvorem, pivovarem a továrnou na rašelinné stelivo drží (v konkurzu) Adolf Leonardi. K roku 1940 jsou evidovány 3 mlýny, 3 pily, 2 lihovary, jatka, výrobná nábytku a pravidelně pořádané výroční trhy. Patrný je také úbytek obyvatel na 1150, avšak přírůstek domů na 250.“ [1]

Město trpělo častými pohromami, zejména velkými požáry. Např. v roce 1930 zničil požár 24 domů, radnici i rychtářský dům.

Ve východní části obce je zámek, který roku 1914 koupila významná operní pěvkyně Ema Destinová, díky kterému je obec známá nejen v České republice, ale i v zahraničí. [2]

## 2 DNEŠNÍ PODOBA STRÁŽE NAD NEŽÁRKOU

Dnešní podoba města je následující: Počet obyvatel k 1.1.2007 byl 844, katastrální rozloha obce je 3630 ha. Obec má další dvě blízké menší obce jako své městské části, a to Dolní Lhotu a Dvorce.

Zastupitelstvo má 14 volených zastupitelů, rada města je složena z pěti z nich, v čele s paní Věrou Tomšovou, starostkou obce.

Vybavenost obce:

- pošta,
- škola základní (1.-9. ročník) i mateřská,
- zdravotnické zařízení,
- vodovod,
- kanalizace,
- plynofikace.

V obci je kino, několik obchodů a restaurací a z turistického hlediska nejdůležitější zámek, který je od roku 2002 majetkem paní Radoslavy Doubravové. Ta jej nyní zpřístupňuje veřejnosti, což nikdy v historii zámku nebylo možné.

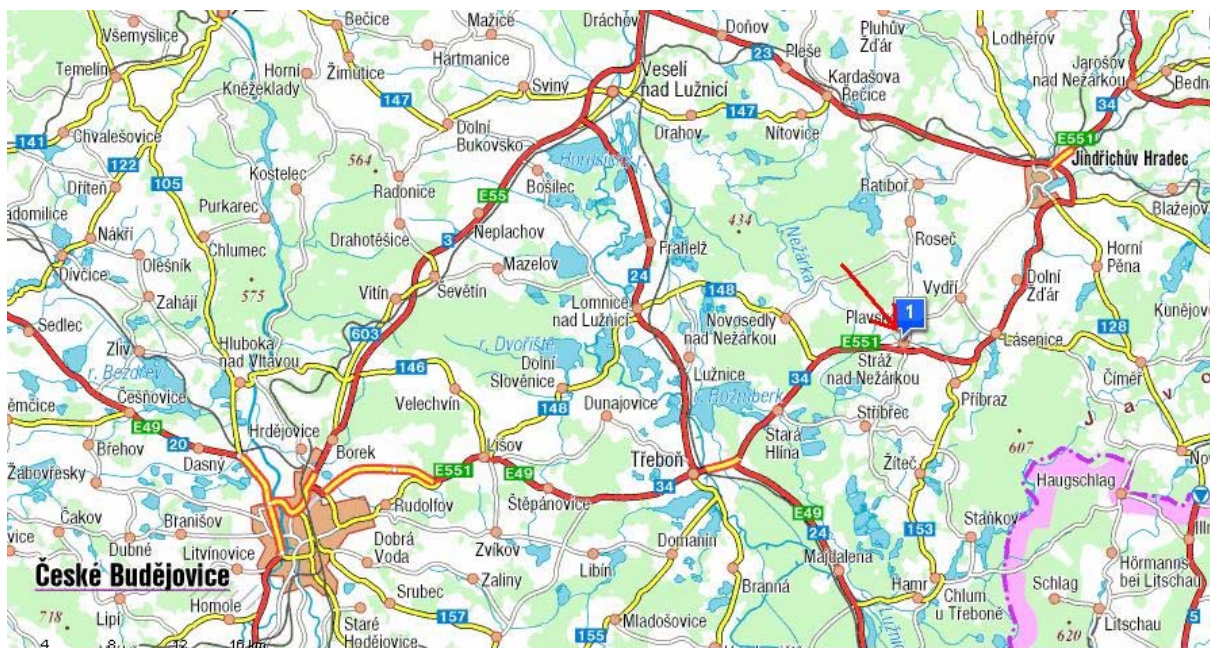
Firem působících ve Stráži nad Nežárkou a v jejím přímém okolí je evidováno 33 (viz. příloha A). Mezi nejvýznamnější patří např.: tradiční výrobce dřevěných hraček – výrobní družstvo JAS, Štěrkovny a pískovny Hanson CZ, a.s. a Zemědělské družstvo Stráž.

[3]

## 3 Organizace dopravy před započítáním stavby obchvatu

### 3.1 Organizace průjezdu tranzitu

Silnice I/34 je důležitou spojnicí Jižních Čech s Moravou a slouží jako přivaděč k dálnici D1, se kterou se kříží u Humpolce. Poloha obce na mapě (Obr. 1) je znázorněna červenou šipkou.



Obr. 1: Umístění Stráže nad Nežárkou na silnici I/34

Zdroj: internet (www.mapy.cz)

Jak bylo popsáno v kapitole 1, byla obec už od svých počátků stavěna jako obec „při cestě“, takže již od dob středověku procházela silnice přímo centrem obce na náměstí, kde se konaly trhy. V této nezměněné podobě zůstalo trasování silnice až do 21. června 2007, kdy byl otevřen obchvat obce.

Doprava tranzitní byla organizována následovně (průjezd od Č. Budějovic směr J. Hradec): (Viz. příloha C) Příjezd po rovné kvalitní silnici kolem benzinové čerpací stanice (po levé straně) do obce do ulice Třeboňská. Zde je mírná levotočivá zatáčka, za kterou je odbočka vpravo na místní komunikaci k novostavbám rodinných domů. Dále prochází silnice v těsné blízkosti zdi hřbitova (po levé straně). Přibližně v její polovině je odbočka na krátkou ulici Mýtní, která ústí do ul. Pístinské. Hned za koncem hřbitovní zdi se silnice stáčí mírnou pravotočivou zatáčkou, ve které je křižovatka se silnicí do Šimanova (ul. Vaňkovská). Bezprostředně za zatáčkou je přechod pro pěší a odbočka do slepé

ul. Chmelnice. Za ním je křižovatka s ulicí Pístinskou. Asi 100 metrů odtud následuje vjezd přímo na náměstí Emy Destinové.

Těchto 100 metrů je však silnice zúžena až na 9 m, prochází totiž mezi původními velkými domy a pokud by se měla rozšířit, musel by se jeden z nich zbořit, což majitelé ze zřejmých důvodů nechtěli. I v tomto místě však musí chodit pěší, takže je zde i chodník široký 1,5 m chráněný zábradlím s dřevěnou výplní. Po vjezdu na náměstí (dlouhé cca 150 m, široké od cca 30 m po 40 m) se silnice rozšiřuje na původní šířku a na začátku z něj odbočuje silnice vlevo směr Plavsko (na Malé náměstí a ul. Mostní k řece Nežárce). Po 80 metrech následuje další přechod pro pěší, který je velmi frekventovaný. Zde je důležité, že celé náměstí je chodci dost využívané a většina z nich si s hledáním přechodu nedělá velké starosti. Navíc je na náměstí základní škola. Na konci náměstí se před zámkem silnice prudce stáčí vpravo do Chlumecké ulice, následuje 50 metrů rovného úseku a po něm prudká pravoúhlá levotočivá zatáčka na Hradeckou ulici. V tomto úseku se velké nákladní vozy nebo autobusy nedokázaly vejít dva vedle sebe. Pokud se zde potkaly, musel jeden z nich vycouvat a nechat druhé vozidlo projet.

Dále silnice pokračuje Hradeckou ulicí s mírným stoupáním kolem zdi zámecké zahrady z jedné strany a obytných domů ze strany druhé. Po velice mírné pravé a levé zatáčce opouští starou zástavbu, kde přestává stoupat a je zcela rovná. Podél silnice jsou dále novější rodinné domy, které již nejsou oproti staré zástavbě v tak bezprostřední blízkosti s ní. Tento rovný úsek má cca 350 m, kde je konec obce Stráž nad Nežárkou a silnice pokračuje dále směr J. Hradec. Rychlost je v obci přes nebezpečná místa omezena na 20 km/h (doporučených) – 40 km/h.

Takový stav průjezdu obcí byl nevyhovující pro všechny zúčastněné strany – jak řidiče projíždějících vozidel, tak obyvatele obce. Naštěstí zde i přes blízkost základní školy nebyla za poslední dvě desetiletí žádná nehoda s chodcem. Mapka (Obr. 2) ukazuje původní průjezd obcí (žlutou barvou). Je na ní zároveň nový obchvat. Je zde názorně vidět zjednodušení a zkvalitnění průjezdu oproti původnímu stavu.



Obr. 2: Původní průjezd v kontrastu s obchvatem, blízké okolí obce

Zdroj: Internet (www.amapy.cz)

### 3.2 Vývoj silnice a provozu na ni

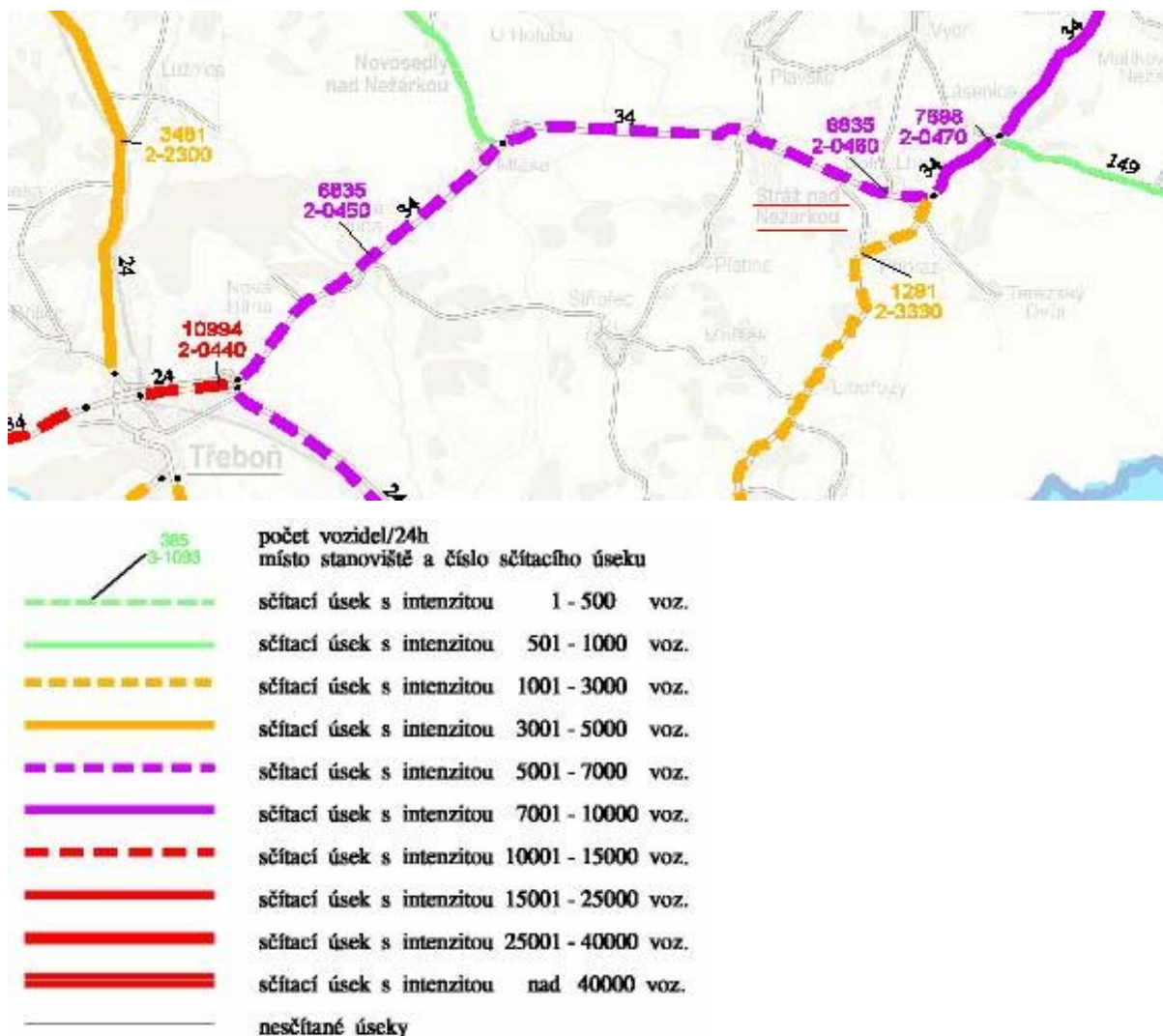
V dobách středověku byla silnice využívána jako obchodní stezka, po které se obchodovalo s nejrůznějším zbožím z ciziny, zejména pak solí a tabákem jako dovozu do Čech, odkud se vyvážely výrobky ruční práce, výrobky textilní, soustružené dřevěné výrobky, kůže, med apod. S nárůstem objemu zboží, potřebou větší rychlosti a kapacity přepravy byla silnice rozšiřována a zkvalitňována.

Oficiální stavba silnice byla v tomto úseku dokončena v roce 1853 jako součást silnice č. 7 z Domažlic do Jindřichova Hradce (podle přecíslování silnic z roku 1937, předtím do r. 1934 jako č. 10, v letech 1934 – 1937 pak byla rozdělena na dvě části: č. 41 a 20). Výstavba celé této silnice byla prováděna v letech 1801 – 1853, úsek přes Stráž nad Nežárkou byl tedy dokončen jako poslední. [4]

V této době pochopitelně nebyla intenzita provozu taková, aby se uvažovalo o vyhnutí se obcím při trasování silnice. Naopak byla snaha silnici většími obcemi provést tak, aby byla zajištěna jejich obslužnost a místní obyvatelé mohli vyvážet pohodlně, rychle a především levněji své výrobky a ty potřebné stejně tak dovézt.

Po 1. světové válce začíná obecně v Československu, zejména v Čechách výrazný nárůst počtu automobilů. Např. v roce 1920 bylo v ČSR registrováno 8 500 vozidel, v roce 1937 už to bylo 127 000 vozidel. Přesto kapacita silnic až na výjimky stačila, problémy nastaly až v 60. letech 20. století, kdy se zprůmyslnila výroba automobilů a těch tak začalo přibývat geometrickou řadou.

Ve Stráži nad Nežárkou byly tyto změny také patrné, poslední „kapkou“ pro stávající, 150 let starou silnici bylo zvětšování objemu projížděných vozidel po společenských změnách v roce 1989, až na dnešních cca 7000 za 24 hodin.



Obr. 3: Intenzity průjezdů vozidel (v tisících/24hod) z r. 2005

Zdroj: Internetové stránky ŘSD ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))

Ve Stráži nad Nežárkou se o stavbě obchvatu začalo uvažovat již v 70. letech 20. století. Situace však nebyla nakloněna obchvatům malých obcí a tak se myšlenka obchvatu stala aktuální až po roce 1989, kdy se začaly vytvářet podklady pro územní rozhodnutí. V roce 1998 již byla stanovena definitivní trasa a v roce 2001 bylo přijato územní rozhodnutí. Od tohoto roku se započalo s výkupem pozemků. Kvůli problémům s výkupem jednoho pozemku soukromého vlastníka z Prahy se celá stavba zdržela. Podle informací paní starostky by mohla být stavba hotova již o 3 roky dříve. Kvůli pomalé práci soudů

a neustálému odvolávání se majitele pozemku k vyšším instancím však k tomuto zdržení došlo. Oficiální zahájení stavby bylo dne 17. srpna 2005.

### **3.3 Dopravní obslužnost**

Dopravní obslužnost obce veřejnou dopravou před i po otevření obchvatu zůstala stejná. Požadavek na zastavování na zastávce na náměstí obce všemi projíždějícími autobusy byl zadán jako jedna z podmínek obce na krajský úřad. V tomto směru se tedy obce obchvat nijak nedotkl. Jezdí zde ve všední den 28 spojů z Jindřichova Hradce a 24 z Třeboně, které z převážné většiny vyjíždějí z Českých Budějovic. Časové rozložení odpovídá potřebám obyvatel, silná je zejména ranní špička a více rozložená špička odpolední. Špatně, či dokonce vůbec není ani z jednoho směru spojení po 19. hodině, což však není chyba obchvatu.



## 4 VLASTNÍ OBCHVAT

### 4.1 Obecná fakta

Účelem stavby obchvatu bylo odstranění průjezdního úseku silnice I/34 přes Stráž nad Nežárkou, který stavebními a dopravními parametry neodpovídal potřebám této důležité komunikace. Obchvat byl stavěn jako přeložka silnice I. třídy č. 34 Stráž nad Nežárkou, což je oficiální název. Stavba je novostavbou. Při navrhování se vycházelo ze sčítání dopravy v roce 1995, zvyšované podle příslušných koeficientů. Silniční kategorie nové silnice je S 11,5/80. Vozovka pozemní komunikace je navržena na návrhové období 20 let, počet těžkých nákladních vozidel na 1220 za 24 hodin s koeficienty růstu dopravy: 1. rok životnosti 1,58 a poslední rok životnosti 1,95. Celkový počet TNV za dobu životnosti je počítán na 7 859 545 TNV.

Objednatelem dokumentace (investorem) bylo Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha, Správa České Budějovice, jehož nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy ČR.

Zhotovitelem dokumentace (projektantem) byla firma Pragoprojekt, a.s., Praha, atelier v Českých Budějovicích. Hlavním inženýrem projektu přeložky byl Ing. Zdeněk Trávníček a zodpovědný projektant Milan Blažek. Dalším účastníkem byli podzhotovitelé, projektanti jednotlivých objektů.

Úkolem podzhotovitelů bylo vyprojektovat:

- Mostní objekty,
- Vodohospodářské objekty,
- Elektro objekty,
- Sdělovací objekty,
- Plynové objekty,
- Hlukové studie,
- Geotechnický průzkum,
- Hydrologický průzkum,
- Průzkum životního prostředí,
- Průzkum objektů,
- Pedologický průzkum,
- Protihluková opatření,
- Kably VaK a veřejného osvětlení.

Zhotovitelem stavby bylo sdružení Swietelsky – Colas.

Celková cena celé stavby byla 264 057 000 Kč.

Ve fázi návrhu byly 3 varianty, z nichž byla na základě výsledků Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí, zpracovaná firmou EIA servis v roce 1995 vybrána jako výsledná varianta I., vedoucí po jižní straně obce. Tato varianta znamenala nejmenší zásah do okolní krajiny a v porovnání s ostatními variantami i nejnižší náklady na její vybudování. Na základě této dokumentace byla pak vypracována Dokumentace pro územní rozhodnutí.

Územní rozhodnutí bylo přiděleno v roce 2001. Z důvodu značných časových průtahů kvůli problémům s výkupem potřebných pozemků byla veškerá dokumentace pro stavební povolení a pro zadání stavby v roce 2003 aktualizována.

Za dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby odpovídal zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení dohlížel dozor investora akce.

Předávání stavby bylo řešeno po částech tak, aby již hotové celky mohly být použity pro dopravu a některé dílčí stavby s dopravou nesouvisející. Zejména se jednalo o provizorní objížděku, Chlumeckou ulici, 1. úsek silnice I/34 s povrchovou úpravou a o inženýrské sítě, jejichž výstavba byla ucelenou součástí stavby. [5]

#### **4.2 Popis trasy nového obchvatu, nynější organizace dopravy**

Při postupu od západu začíná vlastní stavba obchvatu na konci lesa mezi obcemi Mláka a Stráž nad Nežárkou, kde se napojuje na nedávno nově zrekonstruovaný úsek od mostu přes Novou řeku a míjí čerpací stanici. (Viz. příloha B, obr. 1) Asi 50 metrů za ČS je vybudováno napojení obce krátkou spojkou kategorie S 7,5/60 na původní silnici. Poté po cca 600 metrech opouští těleso stávající silnice a stáčí se přes pole na jižní stranu obce Stráž nad Nežárkou, kde prochází mezi ní a rybníkem Budka. Následuje most přes potok a stezku pro pěší a cyklisty. (Viz příloha B obr. 2) Zde je v km 1,933 vytvořena křižovatka se stávající silnicí III/1532 do Pístitiny a III/1489 na Plavsko. (Viz. příloha B obr. 3) Ta je zároveň druhým napojením obce na obchvat. Poté pokračuje opět přes pole, resp. travní porosty podél jižní strany obce a napojuje se na stávající komunikaci. (Viz. příloha B, obr. 4)

Úsek staré silnice I/34 od konce obce k napojení obchvatu na stávající komunikaci byl snesen a rekultivován. U křižovatky jsou výraznější násypy a v km 2,75 – 3,05 je zářez

se skalnatými výchozy, jinak vede nová přeložka po rovině či na mírných náspech. Celková délka stavby je 3 323 metrů. [5] (Viz. příloha C)

## 5 TECHNICKÝ POPIS PŘELOŽKY I/34

### 5.1 Pozemní komunikace

Silnice je kategorie S 11,5 s návrhovou rychlostí 80 km/h v délce 3323 m, (Viz. příloha B, obr. 5) která se na svém začátku i na konci napojuje na stávající silnici I/34. Prvních 500 m trasa přeložky výškově sleduje stávající silnici, na pravé straně (ve směru od obce Mláka) je provedeno rozšíření na potřebnou kategorii na úkor přilehlých pozemků, kterými jsou i lesy. V rozšiřované části je provedena plná konstrukce vozovky, ve stávající části je provedeno výškové vyrovnání povrchu vozovky.

V úseku u řady rodinných domů v km cca 1,3 – 1,6 je osa nové silnice navržena ve vzdálenosti alespoň 55 m od obytné zástavby, čímž je splněn požadavek územního plánu. V místě, kde trasa silnice prochází kolem rybníka Budka je postavena opěrná zeď tak, aby nedošlo k zásahu do prostoru rybníka s ohledem na přeložku cesty kolem hráze. Stavbou přeložky není ohrožena stabilita hráze rybníka, ani stávající výpust z rybníka pod hrází, čímž je splněn požadavek tehdejšího OkÚ – referátu životního prostředí Jindřichův Hradec. Úsek odtoku z rybníka, před stavbou otevřený, je zaveden do trubky a zaústěn do stávající vodoteče.

V km 2,850 v místě zářezu vstupuje silnice do ochranného pásna vodních zdrojů II. stupně. Podle požadavků EIA (vyhodnocení vlivu na životní prostředí a z toho vyvozené požadavky) jsou v tomto úseku příkopy zpevněné s nepropustnými dny. Příkopy na pravé straně vozovky ústí do usazovacích nádrží u bezejmenné vodoteče, které zachycují ropné látky a pevné částice tekoucí ze silnice. Na levé straně silnice je navíc vybudován retenční prostor, takže by nemělo dojít ke znečištění či ohrožení blízkých vodních zdrojů.

V km 2,818 přetínala plánovaná silnice kanalizační přepad z vodárny. Ten je nyní ukončen a zaústěn do příkopu nové silnice.

V km 2,710 jsou vybudovány dva sjezdy, jeden ke zmiňované vodárně a k regulační stanici plynu a druhý jako příjezd k pozemkům ve východní části obce. Dle požadavku Zemědělského družstva Stráž nad Nežárkou jsou zachovány (nebo navrženy nové) sjezdy na všechny přilehlé polní cesty.

Na nové silnici nebyla navržena žádná nová obslužná zařízení jako parkoviště, odpočinky či účelové pruhy. V těsné blízkosti se nachází původní čerpací stanice, na níž je umožněn příjezd novým připojením obce v km 0,920 vlevo. [5]

## **5.2 Připojení Stráže nad Nežárkou v km 0,920 vlevo**

Toto připojení řeší současně příjezd do obce Stráž nad Nežárkou ze západní strany (od Č. Budějovic), do obce Šimanov a k čerpací stanici. Kategorie silnice je S 7,5/60. (Viz. příloha B, obr. 6)

## **5.3 Křižovatka v km 1,933**

V km 1,933 je vybudována průsečná křižovatka jako nové připojení silnic III/1532 do Pístiny a III/1489 na Plavsko. (Viz. příloha B, obr. 4) Kategorie silnice III/1532 je S 6,5/60, silnice III/1489 pak S 7,5/60. Provoz na silnici III/1489 byl po dokončení stavby sveden do Chlumecké ulice, na které bylo z důvodu nevyhovujících parametrů nutné tyto parametry zvýšit na S 8/50 na úkor přilehlé zahrady, dále bylo nutné snížit její niveletu, což si vyžádalo úpravu inženýrských sítí.

Chodník s přechodem přes Chlumeckou ulici byl přeložen podél rozjezdového oblouku až do místa, kde je umožněn bezpečný přechod chodců.

## **5.4 Místní komunikace Mníšek na silnici III/1532**

V km 0,177 silnice III/1532 je vybudována místní komunikace na Mníšek a sloužící též jako příjezd k areálu ZD Stráž nad Nežárkou. Kategorie této silnice je S 6,5/60.

## **5.5 Místní komunikace pro pěší a cyklisty**

Vybudování této stezky vyplynulo z jednání mezi investorem, projektantem a městem Stráž nad Nežárkou ze dne 10.9.1998 a na doporučení EIA. Tato místní komunikace má šířku 3 m (v obloucích 4 m). Na začátku i na konci se napojuje na silnici III/1532. Do jejího nejnižšího místa v km 0,065 byl usazen lapač splavenin, který je vyústěn do stoky. Součástí této stavby je i vybudování cesty kolem rybníka Budka a úprava výpusti z tohoto rybníka.

Změnou původního návrhu (most pro pěší a cyklisty přes novou silnici) bylo s investorem dohodnuto vybudování dvoupólového mostu na silnici I/34, který přemostí zároveň stezku i biokoridor. (Viz. příloha B, obr. 2)

## **5.6 Rozhledové poměry**

Na všech křižovatkách (se silnicemi III/1532 a III/1489 v km 1,933; MK v km 0,920; MK v km 0,177 na silnici III/1532) a u protihlukových zemních valů byly prověřeny rozhledové poměry. Bylo zjištěno, že jsou zajištěny dostatečné rozhledové poměry pro zastavení jak z hlavní, tak z vedlejších silnic. Na celé trase silnice I/34 i podél zemních

valů je ve všech směrových obloucích taktéž zajištěn dostatečný předepsaný rozhled pro zastavení. Na některých úsecích trasy nebylo možné dodržet dostatečný rozhled z důvodu zářezu nebo protihlukové stěny. Na takových místech je na vozovce vyznačena podélná čára souvislá. [5]

## **5.7 Charakteristika území zastavěného obchvatem a jeho předchozí využití**

Převážná část území byla využívána pro zemědělské účely. V místě, kde trasa prochází mezi obcí a rybníkem Budka zasahovala také část soukromých zahrad. U zmiňovaného rybníka Budka novostavba přetíná stávající silnici III/1532 do obce Pístina, která mimo jiné slouží jako přístupová komunikace k rekreační oblasti jižně od Stráže nad Nežárkou. Proto byla provedena přeložka této silnice a pro lepší a bezpečnější přístup pěších a cyklistů je na nové silnici I/34 vybudován dvoupólový most o délce 30,8 m a šířce 15,06 m, který přemostňuje potok, biokoridor a zmíněnou stezku pro pěší a cyklisty. [8]

## **5.8 Vliv stavby a jejího provozu na krajinu, životní prostředí a stavby**

Převedením dopravy na novou přeložku se očekávalo podstatné zlepšení životního prostředí v centru obce. Výrazným zlepšením parametrů nové komunikace oproti stávající se provoz zrychlil a tím zmenšilo znečištění okolní přírody. Jedním z mála negativ, která jsou při takových stavbách bohužel nevyhnutelná je kácení stromů. Zde bylo poraženo celkem 457 stromů z toho 266 ovocných, 13 jehličnatých a 178 listnatých. [5]

Podle „Přírodovědeckého průzkumu a průzkumu životního prostředí“, [6] který vychází z ekologické studie z roku 1994 a kompletního biologického hodnocení z roku 1995 je zřejmé, že z ekologického hlediska byl největším problémem blízký břeh rybníka Budka, který je v II. zóně CHKO Třeboňsko. Dále pak biocentrum Zadní Loviště (č. 34). Kromě těchto se nová komunikace, ani její výstavba nijak nedotkla žádných chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb. Stavbou nebyly ohroženy žádné významné rostlinné ani živočišné druhy.

Podle „Odborného posudku současného stavu stávající zástavby“ [7] z prosince 2000, který měl podle zadání posoudit stav objektů v ochranném pásmu silnice I/34 v obci bylo posuzováno 24 objektů s cílem určit vliv stavby na tyto objekty. Ve většině případů se jednalo o zanedbatelný vliv (ploty, brány v nich, staré ovocné sady), který byl po ukončení stavby

kompenzován uhrazením případných vzniklých škod či uvedením do původního stavu dle možností. Výjimku tvoří kvalitní zděná rekreační chatka č.p. 243, ke které posudek doporučuje zvláštní přístup, protože po postavení obchvatu by se objekt dostal do situace, kdy by jej z důvodu bezprostřední blízkosti silnice nebylo možné k rekreačním účelům využít. Později byl objekt po dohodě s majitelem od něj odkoupen a zbořen. Stejně tak byla zbořena kůlna v ulici Chlumecká v bezprostřední blízkosti stavby, která byla ovšem v havarijním stavu a oprava by byla nerentabilní. Posuzování bylo prováděno ve dnech 8.8., 30.9. a 6.10.2000.

Podle „Hlukové a exhalační studie“ [8] byly navrženy následující protihlukové úpravy: Protihlukové stěny u novostaveb domků na začátku obce (cca 200m za napojením Stráže na nový obchvat), zemní val s protihlukovou stěnou v km 1,200 – 1,703, protihlukové stěny v km 1,1680 – 1,770 a 2,170 – 2,520 a neprůzvučné oplocení v Chlumecké ulici. Oproti původní verzi byla v rámci aktualizace v roce 2003 vypuštěna protihluková stěna u již zmiňovaného rekreačního objektu č.p. 243, který byl odkoupen a zbořen.

## **5.9 Dotčená ochranná pásma a chráněná území**

Prvních cca 1700 metrů trasy se nachází v CHKO Třeboňsko. Její zástupci byli zváni na jednotlivá jednání a probíhala s nimi pravidelná konzultace zejména ohledně návrhu sadových úprav a protihlukových opatření. Všechna navržená a zrealizovaná řešení jsou jimi odsouhlasena.

Závěrečných cca 500m přeložky se nachází v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje II. stupně. Proto jsou zde realizována opatření na ochranu podzemních vod, a to konkrétně dešťové usazovací nádrže, retenční biodegradační nádrž a monolitický rigol na krajnici komunikace. [6]

## 6 REALIZACE STAVBY OBCHVATU

### 6.1 Zásah stavby do území

V rámci stavby bylo nutné zdemolovat některé objekty, jedná se zejména o objekt bývalého zahradnictví, zahradní domky, objekt bývalé váhy a základovou patku vysílače. Tyto objekty měly v podstatě nulovou hodnotu. Výjimku tvořil pouze již zmiňovaný rekreační objekt č.p. 243, pro který byla původně navrhována pro ochrana protihlukovou zdí a který byl nakonec zbořen.

Dále došlo k vykácení většího množství mimolesní zeleně a okrajově též lesa. Náhradou za vykácené dřeviny bylo tam, kde to bylo možné, vysazení dřevin nových.

Podle bilance zemních prací byl plánován přebytek výkopového materiálu i ornice. Přebytky nekamenitých materiálů byly 18 742,5 m<sup>3</sup> a kamenitých 3 377,5 m<sup>3</sup>. [5] Vzhledem k velmi nevyhovujícím podmínkám složení zemních vrstev byl tento přebytek žádoucí k případným dalším nárokům na výměnu podloží. Přebytečnou zeminu převzalo ZD Stráž nad Nežárkou. Po skončení stavby bylo nutné rekultivovat opuštěné úseky silnic a dočasné plochy staveniště.

### 6.2 Inženýrské sítě

Výstavbou přeložek silnic I/34 a III/1532 a souvisejících objektů došlo k dotčení řady inženýrských sítí. Náklady na přeložení úpravy těchto sítí byly zahrnuty v rámci výstavby jako vyvolané investice. Toto pravidlo mělo dvě výjimky: Středotlaký plynovod mezi Chlumeckou a Písnickou ulicí, jelikož tato stavba byla povolena jako dočasná do doby stavby obchvatu. Majitelem plynovodu je Jihočeská plynárenská a.s. Druhá výjimka byla kanalizace v Chlumecké ulici, která byla dle vyjádření VaK Jižní Čechy a.s. – Divize Jindřichův Hradec ve špatném stavu. Oprava této kanalizace byla provedena před zahájením stavby obchvatu na náklady majitele – Družstva Vodospol Jindřichův Hradec a není zahrnuta ve stavbě nové silnice. Té se dotýkal pouze požadavek správce vodovodní sítě – u všech přeložek vodovodních řádů vždy na začátku a na konci vybudovat vstupní šachty pro údržbu.

Výčet překračovaných inženýrských sítí a jejich tehdejší vlastníků:

- Vysokotlaký plynovod – Jihočeská plynárenská, Č. Budějovice,
- Středotlaký plynovod – Jihočeská plynárenská, středisko J. Hradec,
- Kabel NN 0,4 kV – Jihočeská energetika POS J. Hradec,
- Kabel VN 22 kV - Jihočeská energetika POS J. Hradec,



- Venkovní vedení VN 22 kV - Jihočeská energetika POS J. Hradec,
- Venkovní vedení NN 0,4 kV - Jihočeská energetika, POS J. Hradec,
- Místní sdělovací kabel – Český Telecom, J. Hradec,
- Dálkový kabel - Český Telecom, J. Hradec,
- Dálkový optický kabel - Český Telecom, J. Hradec,
- Meliorace – ZD Stráž nad Nežárkou.

Před vlastním zahájením musely být hotové práce na výše zmíněných objektech středotlakého plynovodu a kanalizace v Chlumecké ulici. [5]

### **6.3 Dopravní opatření při stavbě**

Postup výstavby byl rozdělen do pěti etap. Protože převážná část stavby leží mimo stávající komunikace, práce mohly být zahájeny v podstatě po celé trase najednou. Místa střetu nové stavby a stávajících komunikací byla izolovaná, bylo proto možné v jednotlivých místech upravit pořadí etap podle rychlosti postupu výstavby v těchto úsecích.

#### *1. etapa*

Nejdříve byla uzavřena Chlumecká ulice v úseku od křižovatky s původní silnicí I/34 na náměstí až za odbočku místní komunikace k JASu. V ulici byla provedena její celková rekonstrukce. Současně byla vybudována dočasná objízdná trasa na konci úseku. Hlavní provoz byl stále veden po stávající silnici I/34. Směrem na Mníšek byl provoz veden obousměrně objízdnou trasou v ulici Pístinská a po místních komunikacích.

#### *2. etapa*

Provoz do JASu byl veden po zrekonstruované Chlumecké ulici. Hlavní provoz byl na konci úseku převeden na provizorní objízdnou komunikaci postavenou v 1. etapě.

#### *3. etapa*

Provoz byl převeden na novou silnici III/1489 (Chlumecká ul.) a silnici III/1532. Stávající Pístinská ul. byla u rybníka Budka přerušena, aby mohla pokračovat výstavba mostu a opěrné zdi, MK pro pěší a cyklisty a úprava koryta potoka. V km 0,0 – 0,7 nové komunikace I/34 se provádělo rozšíření tělesa vpravo, kde byl provoz usměrněn provizorním dopravním značením. Následně byl prováděn nový kryt vozovky s vedením

provozu po polovině po úsecích cca 250 m a byl řízen světelným signalizačním zařízením a provizorním dopravním značením.

#### *4. etapa*

Na úseku v km 0,0 – 0,7 byl provoz převeden na nově rozšířenou komunikaci vpravo, byl proveden nový kryt levé části vozovky a doprava byla řízena jako v etapě 3 SSZ. Po nové komunikaci byl provoz veden až na novou odbočku do Stráže nad Nežárkou a odtud zpět na stávající silnici I/34. Ostatní provoz je veden stejně jako v etapě 3. V ostatních úsecích přitom již probíhaly dokončovací práce.

#### *5. etapa*

Provoz je na celém úseku veden po nových komunikacích. Na konci úseku byla rozebrána dočasná objízdná komunikace a byla provedena rekultivace. [9]

## 7 ZJIŠŤOVÁNÍ DOPADŮ ODKLONĚNÍ PROVOZU NA OBEC

### 7. 1 Volba metody, hypotézy k přezkoumání

Při volbě metody bylo účelem nalézt důkazy pro vyvrácení nebo potvrzení stanovených hypotéz v co největší možné míře.

Základní hypotézou byla

- H 0: Obchvat je užitečný pro všechny obyvatele v obci.

Podhypotézami byly:

- H 1: Obyvatelé – dospělí lidé, kteří zde bydlí a nepodnikají zde, jsou spokojeni s obchvatem po všech stránkách.
- H 2: Podnikatelé – místním podnikatelům se významným způsobem nesnížily tržby.

Metoda průzkumu byla zvolena formou dvou dotazníků: Pro H 1 dotazník (typ H 1) pro obyvatele a pro H 2 dotazník (typ H 2) pro podnikatele. Jejich vyplnění bylo provedeno formou přímého dotazování s rozhovorem.

Pro dotazník typu H 1 byli obyvatele vybíráni náhodným výběrem převážně na náměstí obce tak, aby bylo v nejvyšší možné míře dosaženo různorodosti vzorku.

Pro dotazník typu H 2 byly vybrány všechny podnikatelské subjekty v obci, které mají označenou provozovnu se vchodem pro zákazníky. Byly vynechány subjekty, které jsou od zástavby obce dosti vzdálené, což jsou:

- Apartmány Vala,
- Autocamping U Skalníků,
- Rekreační středisko Fährnichův mlýn,
- Štěrkovny a pískovny Hanson CZ, a.s.

Dále byly vynechány subjekty, které svou povahou nemohly být obchvatem ovlivněny:

- Bohemia Vitae Jindřichův Hradec, a.s. (živočišná výroba a prodej),
- Česká pošta,
- Technické služby Třeboň – Skládka Stráž,
- Zemědělské družstvo Stráž.

Znění otázek a provedení dotazování byly odsouhlaseny paní Věrou Tomšovou, starostkou Stráže nad Nežárkou.

V záhlaví každého dotazníku bylo uvedeno:

Odpovědi jsou zcela anonymní. Budou použity výhradně jako podklady k bakalářské práci „Porovnání stavu dopravy před a po otevření obchvatu ve Stráži nad Nežárkou.“ Forma a otázky jsou schváleny paní Věrou Tomšovou, starostkou obce. Autorem práce je Jan Lapka, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.

## **7.2 Volba otázek v dotazníku H 1**

Tento dotazník se týkal obyvatel. Vybírání byli pouze lidé s trvalým pobytem ve Stráži nad Nežárkou. Volba otázek byla následující:

1. *Muž – Žena*

2. *Vzdělání – ZŠ, SŠ (vyučen), VŠ*

Zaměřeno na nejvyšší dosažené vzdělání

3. *Věk - 18-25; 25-60; 60 a více*

Rozděleno do tří kategorií:

18-25 let jako věk předproduktivní

25-60 let jako věk produktivní

60 a více jako věk postproduktivní, důchodový

Při vyplňování byli lidé na hranici těchto kategorií dotazováni, zda pracují a podle toho zařazení. (Např. 23 letý pracovník byl zařazen do druhé kategorie, 55 letý invalidní důchodce do třetí kategorie)

4. *Jak dlouho bydlíte ve Stráži?*

Pro možnost rozlišení nově přistěhovaných lidí a starousedlíků.

5. *Souhlasili jste se stavbou obchvatu? Uveďte hlavní důvod(y).*

Stěžejní otázka celého dotazníku.

6. *Pokud ano, nakolik splnila stavba vaše očekávání? Ohodnoťte.*

Pokud odpověděl na otázku 5 ano, respondent uvedl, nakolik splnila stavba jeho očekávání. K ohodnocení byla k dispozici pětibodová stupnice, kde 1 znamená „zcela splnila“ a 5 „vůbec nesplnila.“

7. *Souhlasíte, že obchvat vyřešil jeden z nejzávažnějších problémů v obci? Ohodnoťte.*

Respondent vyjadřoval svoje ztotožnění s tvrzením „Obchvat vyřešil jeden z nejzávažnějších problémů v obci“ pomocí pětibodové stupnice. 1 znamená „plně

souhlasím“ a 5 „vůbec nesouhlasím.“ Pokud uvedl že nesouhlasí, měl zároveň říci problém, který považoval za závažnější.

8. *Byl před stavbou problém přejít hlavní silnici? Ohodnoťte.*

Respondent opět v pětibodové stupnici vyjadřoval závažnost problému s přecházením hlavní silnice. 1 znamená žádný problém s přechodem nebyl, 5 přechod byl velice obtížný.

9. *Co jste považovali za největší problém? Seřad'te od největšího po nejméně závažný.*

- *Hluk,*
- *Smog, prach,*
- *Zničená silnice,*
- *Bezpečnost (nebezpečné přecházení silnice),*
- *Vysoká frekvence dopravy (dlouhá doba čekání na přecházení silnice, vyjíždění z vedlejších silnic...).*

V této otázce seřadil respondent pět možných problémů způsobených dopravou v obci podle závažnosti od nejzávažnějšího po nejméně závažný. Pokud by zde nebyl pro něj nejzávažnější problém vyjmenovaný, byla k dispozici kolonka „jiné“ s možností jeho zapsání.

10. *Uvažovali jste o odstěhování kvůli provozu v obci?*

Pro zjištění, zda byl problém dopravy natolik závažný, že by přímo ovlivňoval rozhodnutí lidí v obci žít.

### **7.3 Volba otázek v dotazníku H 2**

Tento dotazník se týkal podnikatelských subjektů v obci. Jak již bylo uvedeno, vybíral jsem všechny subjekty, které měly označenou provozovnu a vchod pro zákazníky.

Volba otázek byla následující:

Nejprve byly vyplněny údaje: obor podnikání, přesné určení činnosti a velikost podniku (počet zaměstnanců). Poté následovaly vlastní otázky:

1. *Jak dlouho zde podnikáte?*

Zaměřeno na zjištění podniků nových a podniků již zavedených a prověřených časem.

2. *Souhlasili jste se stavbou obchvatu? Uveďte hlavní důvod(y).*

Otázka shodná s otázkou 5 v dotazníku H 1. I zde se jedná o klíčovou otázku.

3. *Měli jste obavy o odliv zákazníků? Ohodnoťte.*

Podnikatel ohodnotil svoje obavy o odliv zákazníků pětibodovou stupnicí kde 1 znamená „žádné obavy“ a 5 „velmi vysoké.“ Úkolem bylo zjistit, nakolik se podnikatelé obávali poklesu zákazníků a tím svých tržeb.

4. *Můžete dnes z vlastní zkušenosti říci, zda byly tyto obavy (či neobávání se) oprávněné?*

Tato otázka navazuje na otázku 3. Hodnotil opět bodovou stupnicí od 1 do 5, kde 1 znamená, že se jeho obavy nesplnily (případně, že se neobával a nastal velký odliv zákazníků) a 5 znamená, že se jeho obavy zcela splnily nebo dokonce předčily jeho původní očekávání (případně, že se neobával a počet zákazníků zůstal stejný nebo se dokonce zvýšil)

5. *Jak se změnila vaše tržba od otevření obchvatu do dneška? (V %)*

Jedna z klíčových otázek pro podnikatele i pro tento dotazník.

6. *Měnili jste v souvislosti s obchvatem svoji obchodní strategii? (Nové reklamy, internet apod.)*

Cílem této otázky bylo zjistit, nakolik se podnikatelé sami snažili zabránit snížení počtu zákazníků.

7. *Pokud došlo ke snížení tržeb, myslíte si, že zlepšení dopravy, bezpečnosti apod. stojí za toto snížení?*

Cílem této otázky bylo zjistit, zda a případně kolik jsou podnikatelé ochotni „zaplatit“ za zlepšení těchto věcí v obci.

8. *Pokud by se dnes rozhodovalo znovu o stavbě o obchvatu, rozhodli byste se stejně?*

Úkolem bylo zjistit, zda se změnil názor na obchvat. Otázka obsahuje také podotázku: Pokud ne, proč?

9. *Souhlasíte, že obchvat vyřešil jeden z nejzávažnějších problémů v obci? Ohodnoťte.*

Tato otázka je shodná s otázkou 7 v dotazníku H 1. Podnikatel vyjadřoval svoje ztotožnění s tvrzením „Obchvat vyřešil jeden z nejzávažnějších problémů v obci“ pomocí pětibodové stupnice. 1 znamená „plně souhlasím“ a 5 „vůbec nesouhlasím.“ Pokud uvedl, že nesouhlasí, měl zároveň říci problém, který považoval za závažnější.

10. *Co byste doporučili podnikatelům v podobných obcích, kde se obchvat připravuje a oni se bojí snížení tržeb?*

Na ní podnikatel mohl odpovědět co ho napadlo, případně také nic. Byla prezentována jako doporučení, vzkaz podobným podnikatelům. Cílem bylo zjistit zajímavé názory.

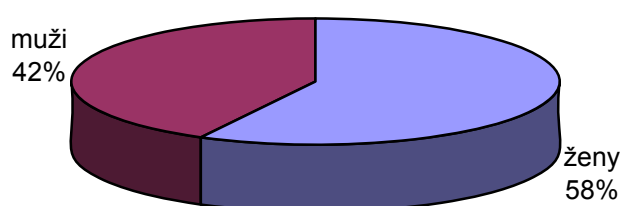
## 8 VYHODNOCENÍ DOPADŮ

### 8.1 Vyhodnocení dopadů na obyvatele

Tyto dopady řešil dotazník H 1. Celkový počet dotazovaných lidí byl 38, což je 6,3 % všech obyvatel Stráže nad Nežárkou starších 18 let.

Vyhodnocení jednotlivých otázek:

*Vyhodnocení otázky 1:*

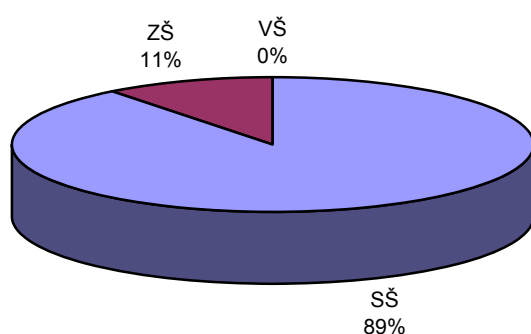


Obr. 4: Poměr mužů a žen v dotazníku H 1

Zdroj: Autor

Dotazovaných mužů bylo 42% a žen 58 %. (Viz. obr. 4)

*Vyhodnocení otázky 2:*

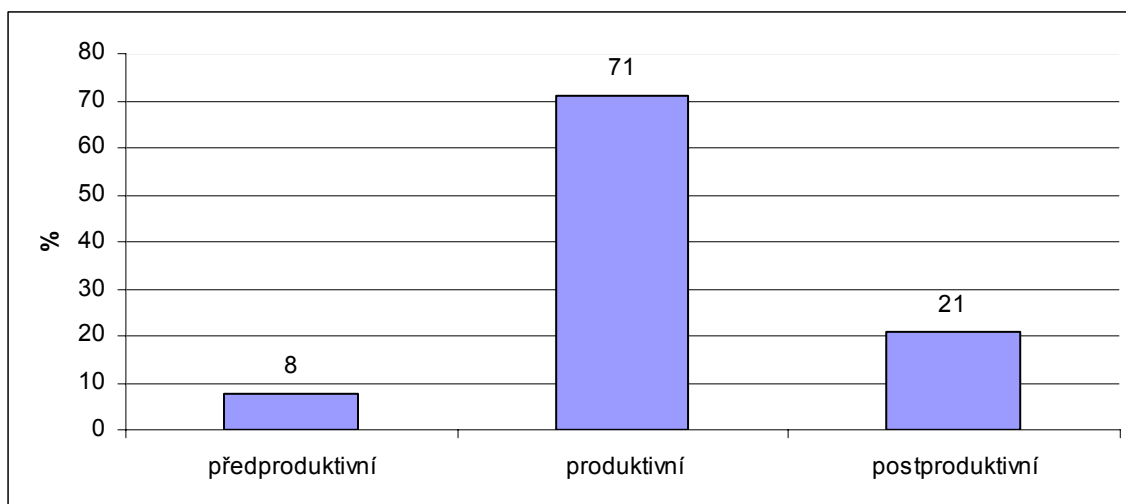


Obr. 5: Poměr nejvyššího dosaženého vzdělání respondentů

Zdroj: Autor

Ve velké většině (89 %) se jednalo o obyvatele se středoškolským nebo učňovským vzděláním. (Viz. obr. 5) Zbytek měl jako nejvyšší vzdělání ukončenou základní školu. Vysokoškolské vzdělání neměl z respondentů nikdo. To je dáno především faktem, že výběr byl náhodný a nikoho takového se zastihnout nepodařilo.

*Vyhodnocení otázky 3:*

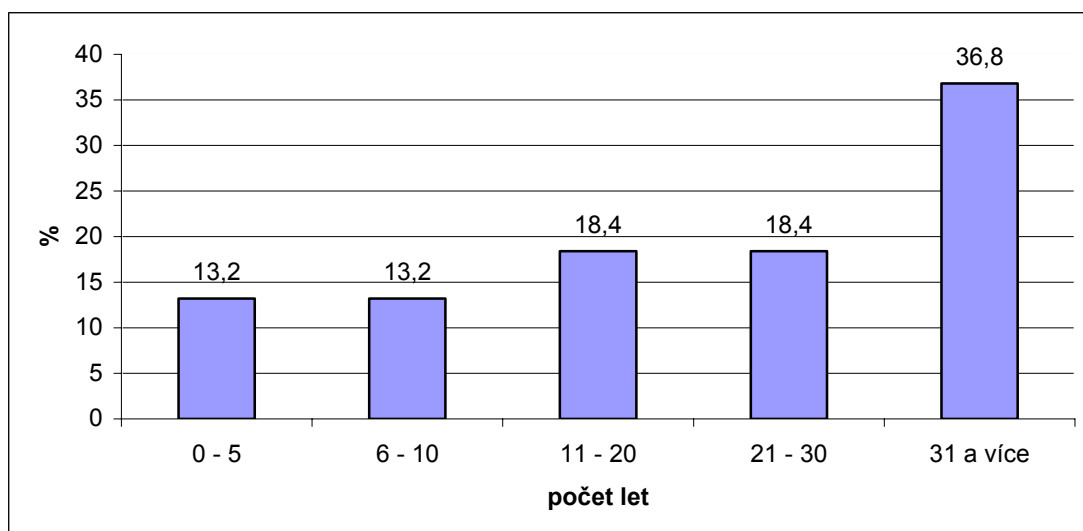


Obr. 6: Poměr předproduktivního, produktivního a postproduktivního věku respondentů.

Zdroj: Autor

Respondenti byli rozděleni do výše vyjmenovaných tří kategorií (předproduktivní věk 8%, produktivní věk 71 % a postproduktivní věk 21%). (Viz. obr. 6)

*Vyhodnocení otázky 4:*



Obr. 7: Přehled doby trvalého bydlení respondentů ve Stráži nad Nežárkou

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 7 je patrné, že většina respondentů (73,6%) bydlí ve Stráži nad Nežárkou déle než 10 let, lze je tedy považovat za starousedlíky.



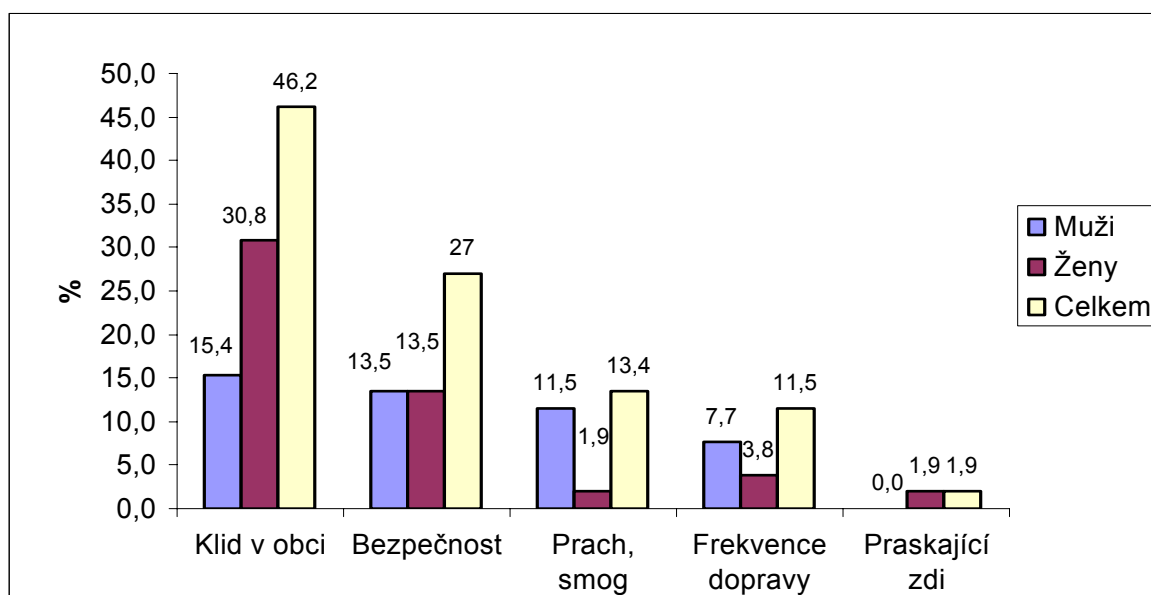
### Vyhodnocení otázky 5:

Výsledek této klíčové otázky je naprosto jednoznačný. Kromě jednoho respondenta, který jako důvod, proč obchvat nechtěl uvedl „osobní důvody,“ všichni dotazovaní obyvatelé Stráže nad Nežárkou se stavbou obchvatu souhlasili. Dotyčný odmítl tyto „osobní důvody“ upřesnit, proto nebyl jeho názor zahrnut do celkového hodnocení.

Součástí této otázky bylo také uvést hlavní důvod souhlasu / nesouhlasu. Odpovědi se často opakovaly, jejich výčty jsou přehledně zobrazeny v grafech na obrázcích 8 a 9. Zde jsou navíc rozděleny do skupin podle pohlaví a podle toho, zda byl respondent v produktivním či neproduktivním věku. Grafy jsou konstruovány tak, že sloupeček každé skupiny znázorňuje poměr hlavních důvodů určité skupiny obyvatel, jako by byla skupinou samostatnou. (Jejich součet je 100%). Sloupeček „celkem“ pak poměr hlavních důvodů všech respondentů.

Dotazovaní často odpovídali více než jeden důvod, do výsledku jsou proto započítány všechny důvody, které obyvatelé uvedli. Kategorie byly vybrány podle nejvýstižnějšího pojmenování a k nim poté přiřazovány odpovědi této kategorie. Např. do kategorie „Klid v obci“ jsou zařazeny odpovědi: klid, hluchnost dopravy, noční probouzení v projíždějícími vozidly apod.

Lidé často uváděli blízkost základní školy a obavy o bezpečnost dětí, což je velmi důležitý faktor.



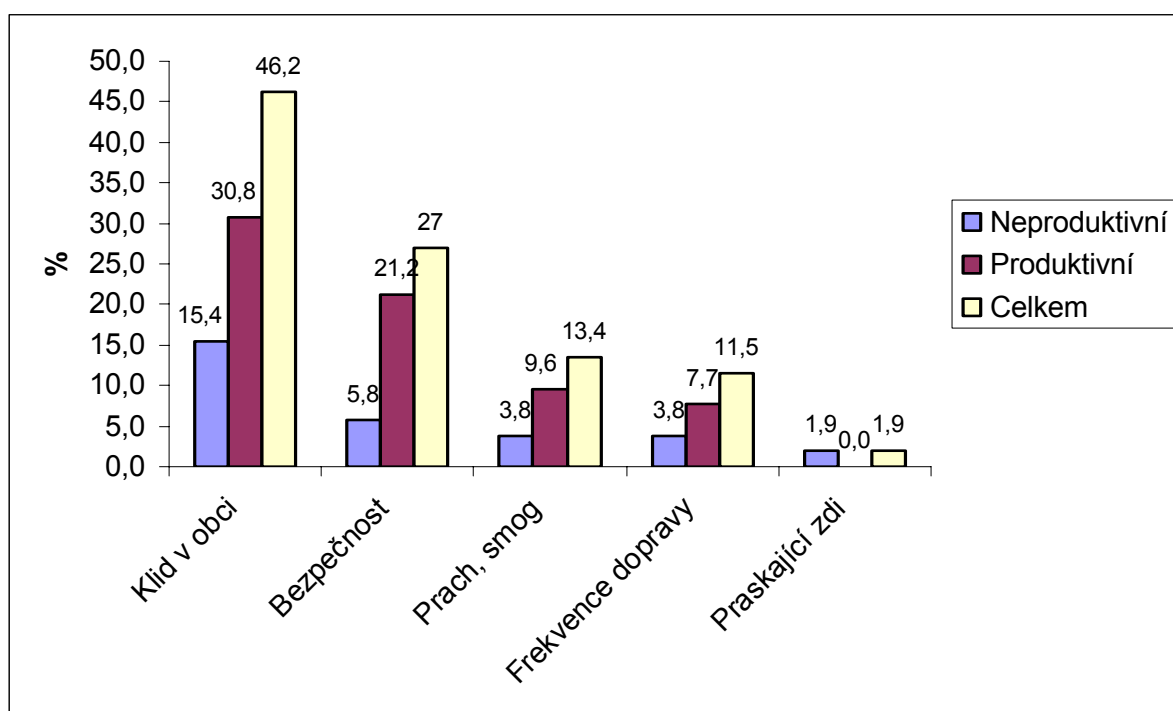
Obr. 8: Nejčastěji udávané důvody pro stavbu obchvatu se skupinami muži – ženy.

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 8 je patrné, že téměř polovina obyvatel (46,2%) si od stavby slibovalo dosažení klidu v obci. Zde je patrný rozdíl mezi muži a ženami, kdy muži odpověděli „klid v obci“ ve 32% případů a ženy téměř v 60%. Naopak téměř absolutní shoda je u „bezpečnosti“ jako hlavního důvodu, která je zároveň na druhém místě s téměř 27%. Třetím hlavním důvodem byl „smog a prach“ s 13,5%.

Kategorie jsou seřazeny sestupně podle velikosti hodnoty „celkem.“

Významné rozdíly v důvodech pro muže a ženy byly pouze u kategorií „klid v obci“ a „prach, smog.“ Tyto rozdíly v odpovědích jsou pravděpodobně z důvodu obecnosti pojmu „klid,“ který více uváděly ženy, zatímco muži byli více konkrétnější a uváděli ostatní odpovědi, jak je uvedeno v grafu na obr. 8. Zajímavá je již zmiňovaná shoda v kategorii „bezpečnost.“ Jde o velmi konkrétní důvod, který obyvatele a jejich děti přímo ohrožuje.



Obr. 9: Nejčastěji udávané důvody pro stavbu obchvatu se skupinami neproduktivní – produktivní věk.

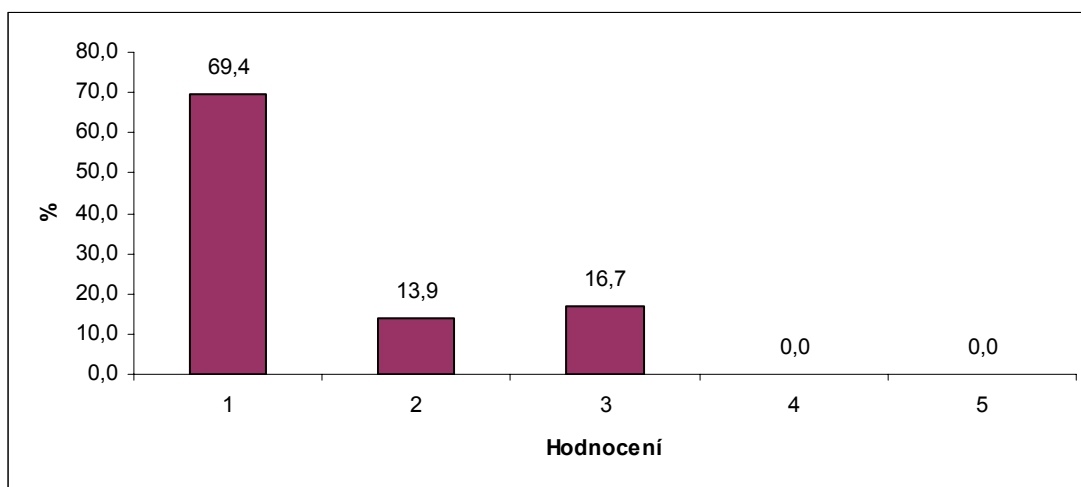
Zdroj: Autor

Pro potřeby grafu na obr. 9 byly spojeny kategorie „předproduktivní“ a „postproduktivní“ věk z otázky 3 do jedné kategorie „neproduktivní,“ aby mohly být odlišeny názory lidí v produktivním věku, kteří vydělávají peníze a lidí ve věku neproduktivním. Z grafu je patrné, že v udávání důvodu pro stavbu obchvatu odpovídali stejně lidé v produktivním i neproduktivním věku. Větší rozdíl je v kategorii „bezpečnost,“

pravděpodobně způsoben tím, že lidé v produktivním věku mají děti a obávají se o jejich bezpečnost, sami se po obci často pohybují apod. Jak je uvedeno výše, neproduktivní věk je agregován ze dvou kategorií, jejich důvody pro nízký počet udání důvodu „bezpečnost“ jsou následující: U starších lidí nadřazenost klidu a u mladých obecná schopnost rychlejšího úsudku, orientace a rychlost při pohybu v místě s vysokou frekvencí dopravy.

Kategorie jsou seřazeny sestupně podle velikosti hodnoty „celkem.“

*Vyhodnocení otázky 6:*



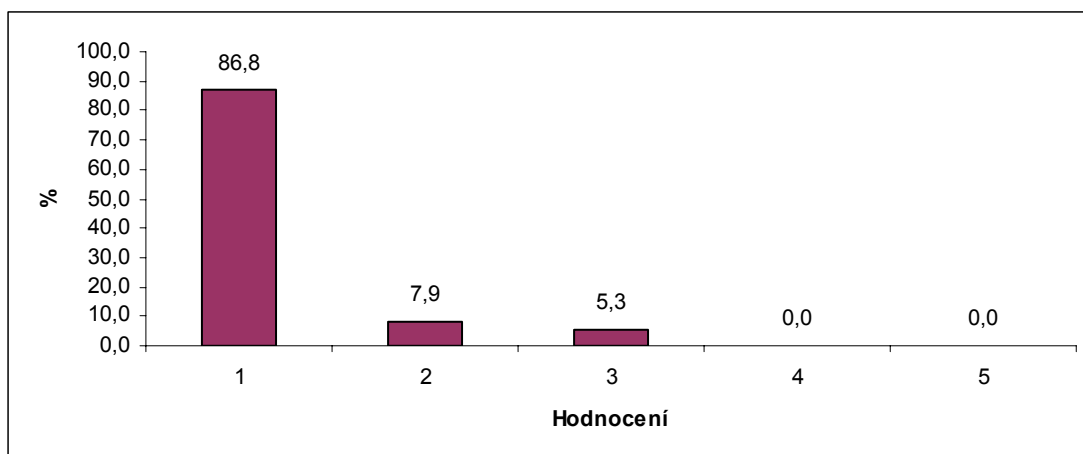
Obr. 10: Poměr odpovědí nakolik splnila stavba očekávání (1 = zcela splnila, 5 = vůbec nesplnila)

Zdroj: Autor

Vyhodnocení této otázky vyznívá jednoznačně ve prospěch obchvatu pro obyvatele obce. (Viz. obr. 10) Očekávané zlepšení se splnilo pro naprostou většinu obyvatel, průměr odpovědí (1 = zcela splnila, 5 = vůbec nesplnila) je 1,47; což je výborný výsledek.

Častým důvodem, proč část obyvatel udala hodnocení 2 nebo 3 bylo podle jejich udání to, že přes obec stále auta jezdí. Podle vlastního pozorování do obce vozidla samozřejmě zajíždějí, jedná se ale o místní obyvatele nebo zásobování, případně turisty.

*Vyhodnocení otázky 7:*



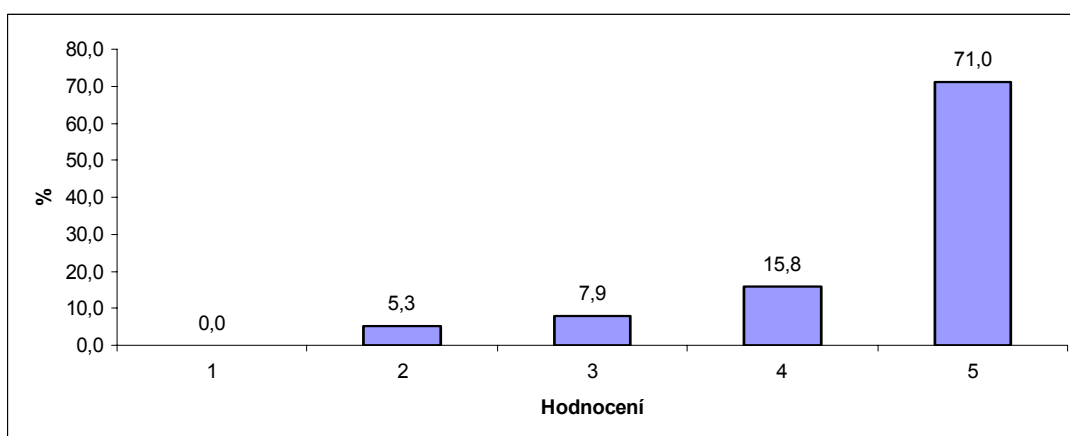
Obr. 11: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle obyvatel vyřešila jeden z nejvážnějších problémů v obci. (1 = plně vyřešila, 5 = vůbec nevyřešila)

Zdroj: Autor

Z výsledků této otázky vyplývá, že v podstatě všichni lidé považovali dopravu přes obec za nejvážnější problém, jak vyplývá z grafu na obr. 11. Průměr hodnocení byl 1,18; což jednoznačně vyznívá ve prospěch obchvatu.

Jako jiný, závažnější důvod byl uveden pouze jeden a to „vymírání obce.“ Mladých lidí pod 20 let je ve Stráži nad Nežárkou 17 %, republikový průměr je cca 27 %. Tento rozdíl nepovažují vzhledem k tomu, že se jedná o menší obec bez výrazně výhodných pracovních příležitostí za natolik vysoký.

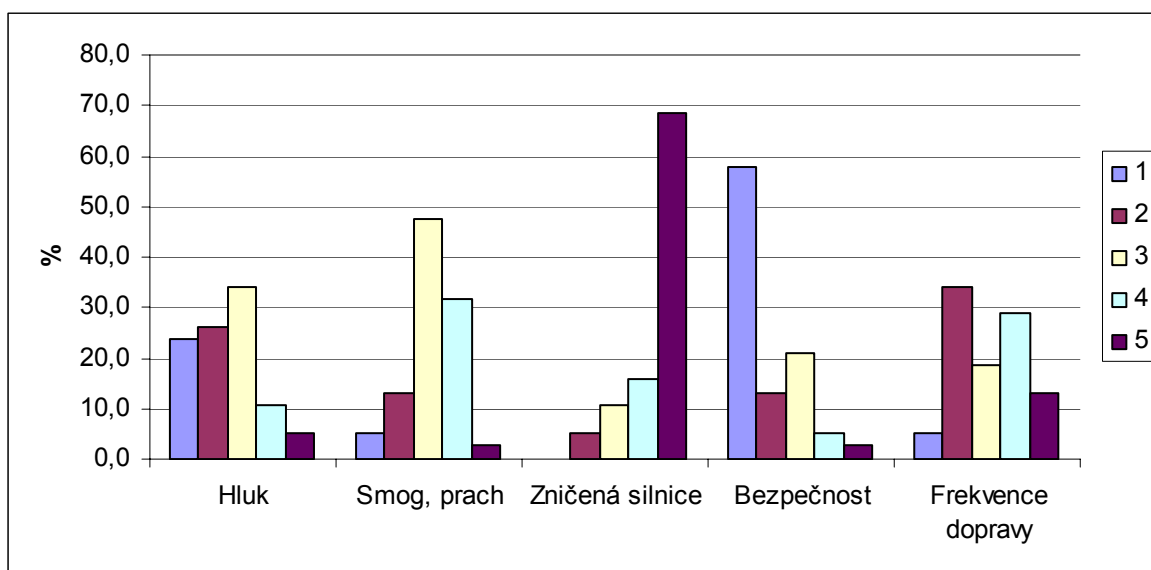
*Vyhodnocení otázky 8:*



Obr. 12: Problém s přecházením hlavní silnice (1 = žádný problém s přecházením, 5 = velmi vážný problém) Zdroj: Autor

Přechod hlavní silnice byl opravdu velký problém, jak je názorně vidět z grafu na obr. 12. (1 = žádný problém s přecházením, 5 = velmi vážný problém) Dokazuje to i velmi vysoký průměr hodnocení 4,52. I toto může být jeden z hlavních a oprávněných důvodů pro stavbu obchvatu. Dle sdělení respondentů se ve špičce na přejítí čekalo řádově minuty, časté byly obavy o bezpečnost dětí.

*Vyhodnocení otázky 9:*



Obr. 13: Poměr pořadí problémů (1 = nejzávažnější, 5 = nejméně závažný)

Zdroj: Autor

Z výsledků znázorněných v grafu na obr. 13 je vidět, že jako největší problém udávali dotazovaní bezpečnost a na posledním místě zůstala s velkým odstupem zničená silnice. Hluk byl na místě druhém, ve většině případů zařazen na 1. – 3. místo. Na ostatní problémy již tak vyhraněný názor nebyl. Nikdo z respondentů neuvedl další, jiné problémy.

Z této otázky je zajímavé vyčíst, že pokud se zjednoduší kategorie „hluk,“ „smog, prach“ a „frekvence dopravy“ na častou odpověď „klid,“ dojde se k přibližně stejným závěrům jako u otázky č. 4. Navíc se zde ukazuje zajímavé zjištění, že klid v obci je přibližně na stejné úrovni jako bezpečnost, naopak zcela na opačném konci je zničená silnice. Kategorie jsou seřazeny ve stejném pořadí tak, jak byly uvedeny v dotazníku.

*Vyhodnocení otázky 10:*

13,2 % respondentů uvedlo, že někdy uvažovalo o odstěhování se z obce kvůli provozu v ní. Pokud bychom toto číslo převedli na celou obec a tito obyvatelé měli k odstěhování dobrou příležitost, odešlo by z obce kolem 100 lidí, což je poměrně vysoké číslo. Ve všech případech se jednalo o lidi v produktivním věku a z 80% o muže.

## **8.2 Shrnutí vlivu na obyvatele a návrhy opatření**

Podle zjištěných údajů uvedených v kapitole 8.1 je možné říci, že obchvat byl pro všechny obyvatele velkým přínosem, navíc dlouho očekávaným. Významným způsobem se v obci zvýšil klid a bezpečnost. Hodně obyvatel si přesně pamatuje datum 21. června 2007, kdy byl obchvat otevřen, a potvrzují obrovské ulehčení obci v podstatě ihned za posledním vozem, který po staré silnici projel.

Hypotéza H 1, se zdá být na základě získaných údajů potvrzena.

V souvislosti s novým obchvatem se vyskytly i některé problémy provozního charakteru, které se dají podchytit, a lze se jich u podobných staveb vyvarovat. Jedná se zejména o napojení obce na obchvat v km 0,920 a křižovatku v km 1,933, kde nejsou vytvořeny připojovací pruhy. U křižovatky v km 0,920 je navíc komplikovaně vyřešeno připojení na původní silnici krátkou spojkou kategorie 7,5/60, kde musí nákladní vozy a autobusy, aby se vytočily, najet téměř ke krajnici do protisměru. V souvislosti s absencí připojovacích pruhů si obyvatelé často stěžují na rychle jedoucí vozy po nové silnici (podle vlastního pozorování běžná rychlost 130 – 150 km/h), kdy při vyjíždění z vedlejší silnice často s takovou rychlostí aut na hlavní silnici nepočítají a dochází tak k nebezpečným situacím.

Podle návrhu by ideálním, i když dražším řešením, bylo místo křižovatky v km 1,933 vést silnici do Pístitiny pod přemostěním obchvatu a vybudovat z ní nájezdy.

Dále pak místo krátké spojky v km 0,920 vybudovat napojení prodloužením staré silnice, napojení by zároveň bylo ve směru na Třeboň rovné a v tomto směru by se zároveň vyřešil problém s rozjezdem vozidel na bezpečnou rychlost pro připojení do průjezdného pruhu.

Již menší počet respondentů si stěžoval na zrušení průjezdnosti ulice Pístitinská, která je nyní ukončena u obchvatu a dále pokračuje pouze pro pěší a cyklisty pod již zmiňovaným dvoupólovým mostem. Příjezd do Pístitiny je nyní přes ulici Chlumeckou a křižovatku v km 1,933. Pokud by Chlumecká ulice zároveň procházela pod obchvatem a ne přes frekventovaný obchvat jako nyní, je spojení po Pístitinské ulici zbytečné.

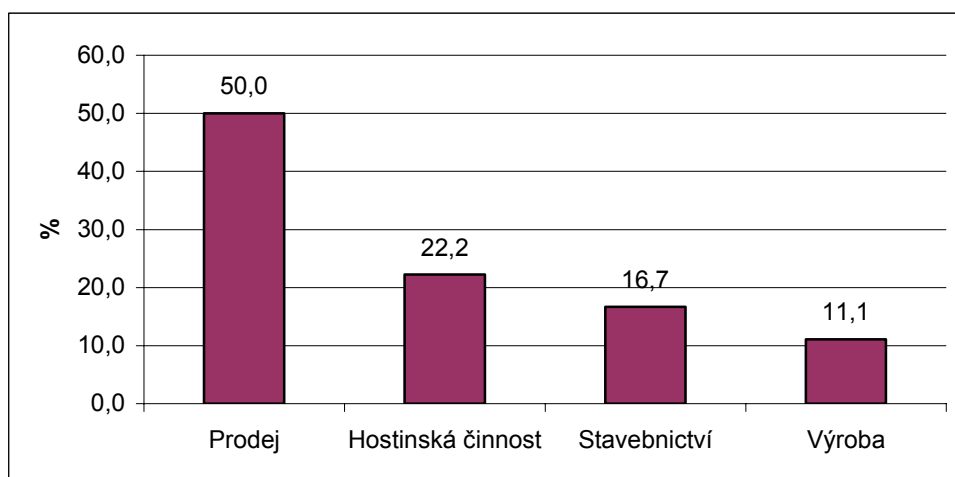
Ani za současného stavu by ale nebylo vhodné silnici zprůjezdňovat. Chlumecká ulice je kapacitně vyhovující, navíc v Pístinské ulici se nachází mateřská škola.

### 8.3 Vyhodnocení dopadů na podnikatele

Tyto dopady řešil dotazník H 2. Celkový počet dotazovaných podnikatelů byl 18, což je 54 % všech registrovaných podnikatelských subjektů v obci. S přihlédnutím k výše uvedenému vyloučení osmi subjektů (kapitola 7.1) je vzorek složen z 81 % všech relevantních podnikatelů. Zbytek podnikatelů se nepodařilo zastihnout nebo neměli označenou provozovnu se vchodem pro zákazníky.

Do hodnocení bylo plánováno zvláště uvést zámek jako významný turistický bod a dominantu obce. Manžel majitelky zámku však nebyl ochotný cokoliv sdělovat, kastelán zámku zde nově nastoupil, a neměl tudíž potřebné znalosti počtů turistů před otevřením obchvatu. Z tohoto důvodu nejsou k dispozici žádné informace, zda se změnil počet návštěvníků zámku v důsledku otevření obchvatu.

Obory podnikání byly rozděleny do čtyř kategorií (prodej, hostinská činnost, stavebnictví, výroba). Poměr mezi nimi je názorně patrný z grafu na obr. 14. Do kategorie stavebnictví byli zahrnuti i prodejci stavebnin, kteří jsou v obci dva. Prodej stavebnin je specifická činnost přímo závislá na výstavbě, je proto tímto způsobem odlišena.

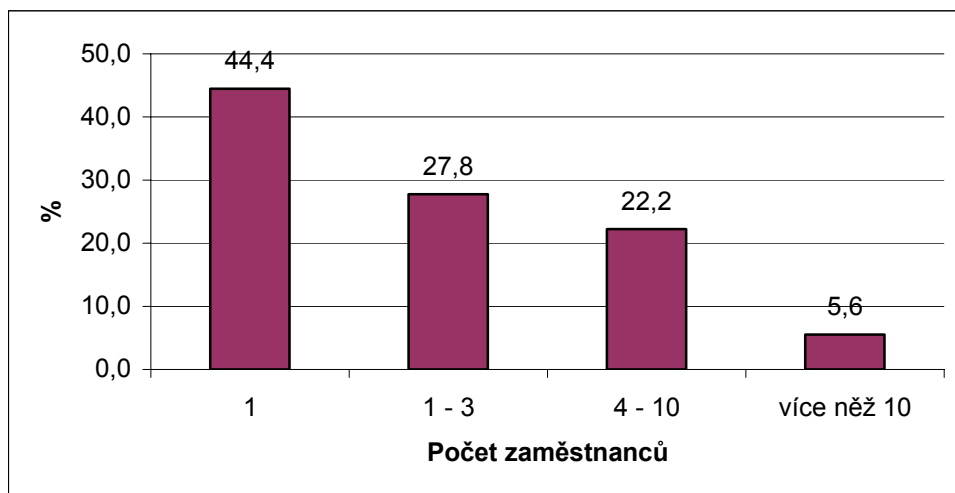


Obr. 14: Poměr oborů podnikání respondentů

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 14 je vidět, že nejvíce respondentů se zabývalo prodejem, následuje hostinská činnost, stavebnictví a nakonec výroba. Nejedná se o všechny podnikatele v obci, ale pouze takové, které mohlo snížení dopravy přes obec nějak zasáhnout, jak je již uvedeno výše (kapitola 7.1).

Rozložení velikosti jednotlivých firem je přehledně znázorněno v grafu na obr. 15. V obci se nenachází žádná dominantní firma, ve které by pracovala většina práceschopných obyvatel. Kategorie proto byly zvoleny poměrně úzké. Zejména restaurace mají přes letní sezónu pracovní sílu navíc, pro potřeby grafu byla tato pracovní místa započítána jako 0,5 zaměstnance. Jako zaměstnanci jsou započítáni i majitelé, resp. provozovatelé, kteří ve firmě pracují.



Obr. 15: Počet zaměstnanců dotazovaných firem

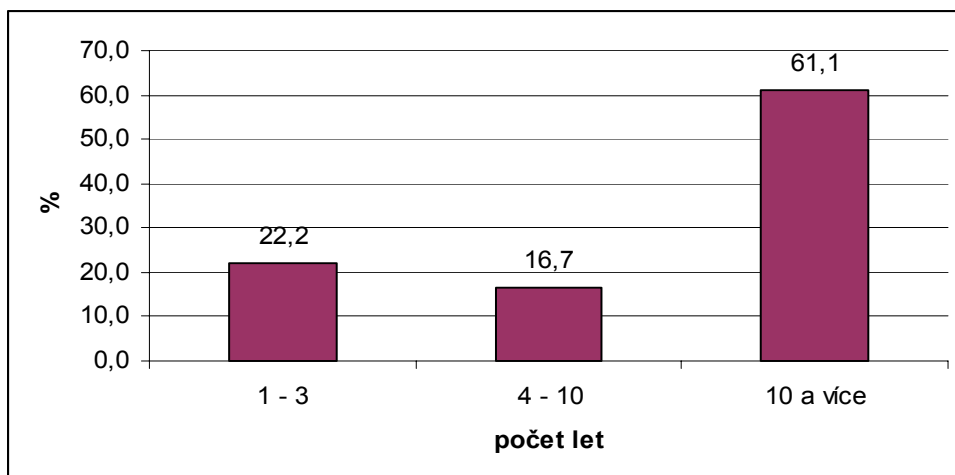
Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 15 je patrné, že téměř polovina podnikatelů podniká sama, jednoho až tři zaměstnance má téměř 30% firem.

80 % z podnikatelů, kteří podnikají sami se zabývá prodejem, nejčastěji se jedná o prodej drobných předmětů, textilu a podobného nepotravinářského zboží.



*Vyhodnocení otázky 1:*



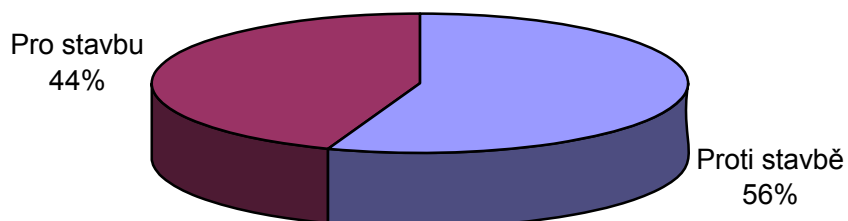
Obr. 16: Doba trvání podnikatelské činnosti dotazovaných podnikatelů ve Stráži nad Nežárkou.

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 16 je patrné, že většina (60 %) podnikatelů podniká v obci déle než 10 let a lze je tedy považovat za dobře zavedené. Obec má i 22 % nově vzniklých podnikatelských subjektů. Jedním z těchto případů je i čerpací stanice pohonných hmot, která na místě stojí již delší dobu, ale původní majitel ji prodal jiné společnosti ještě před započítáním stavby obchvatu.

*Vyhodnocení otázky 2:*

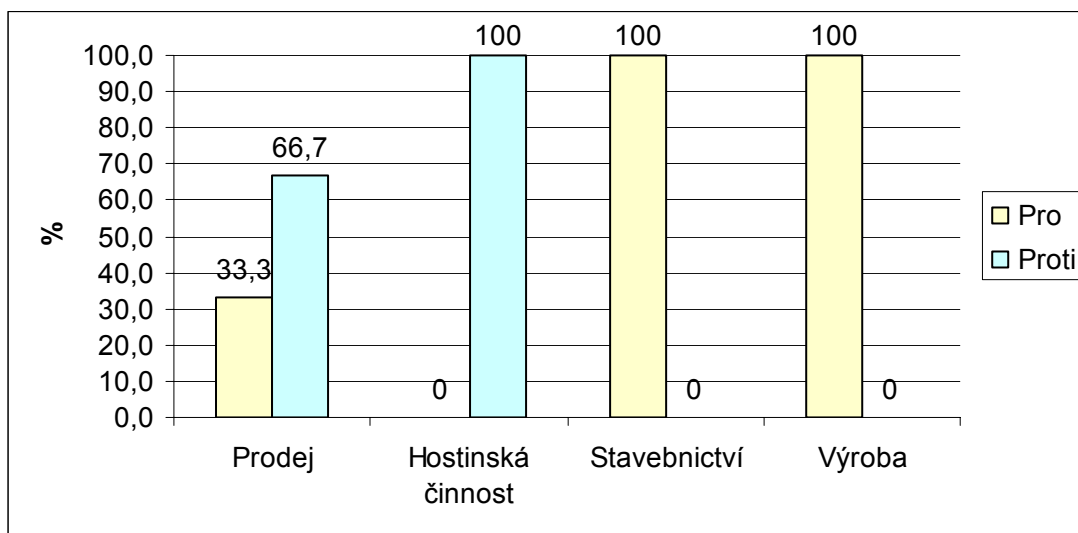
V odpovědích na tuto otázku se podnikatelé rozdělili na dvě skupiny. Ti, co obchvat chtěli a ti co byli proti. (Viz. obr. 17)



Obr. 17: Poměr podnikatelů souhlasících resp. nesouhlasících se stavbou

Zdroj: Autor

Protože názory se lišily, bylo potřeba najít hlavní faktor, kvůli kterému došlo k takovému rozdělení. Je jím určitě snížení tržeb. U nesouhlasících podnikatelů byl pokles tržeb v průměru o 35,5 %, u souhlasících pouze o 2,7 %. Z grafu na obr. 18 je názorně vidět, jak odpovídali podnikatelé z jednotlivých oborů.

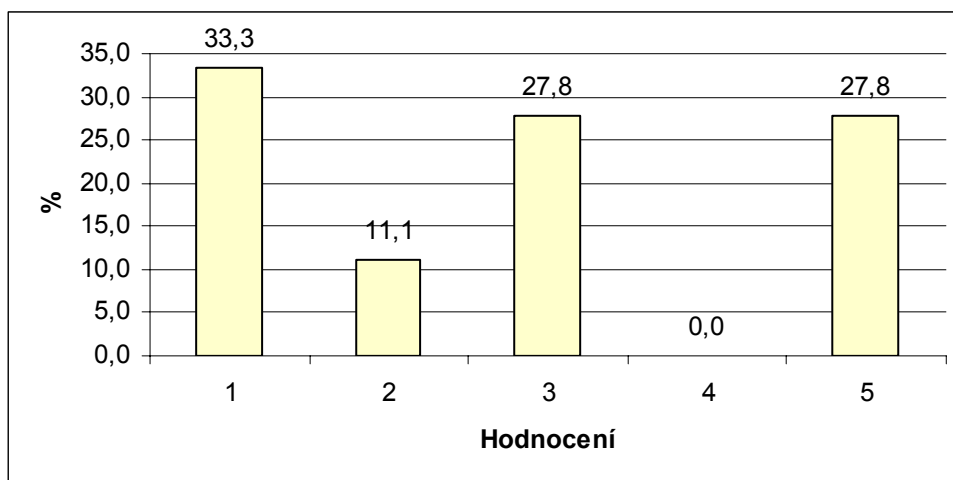


Obr. 18: Rozdělení souhlasu resp. nesouhlasu s obchvatem podle oboru podnikání

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 18 je vidět jednoznačný názorový rozdíl mezi obory. Většina prodejců byla proti stavbě, ne však všichni. Dále je výsledek jednoznačný. Podnikající v hostinské činnosti byli proti stavbě, obory stavebnictví (i s výše uvedenými prodejci stavebnin) a výroba pak pro stavbu obchvatu. Pravděpodobně je to dáno přirozenou povahou těchto činností. Hostinští se obávali o odliv řidičů, kteří se u nich zastavovali na jídlo, někteří prodejci pak odlivu zákazníků z řad řidičů. Podnikatelé ve stavebnictví a ve výrobě nejsou tolik závislí na lidech v projíždějících autech a jejich momentálním rozhodnutí zastavit a využít jejich služeb.

*Vyhodnocení otázky 3:*

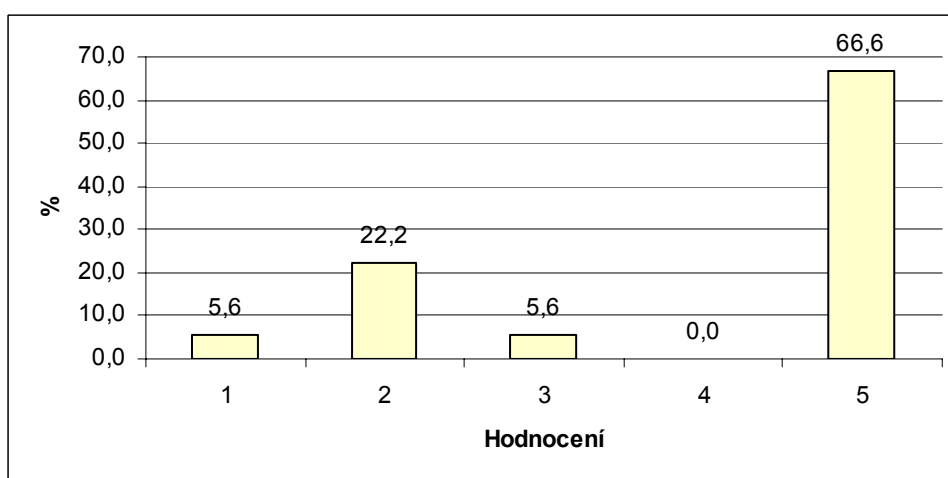


Obr. 19: Hodnocení obav o odliv zákazníků (1 = žádné obavy, 5 = velmi vysoké obavy)

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 19 je patrné, že se podnikatelé rozdělili v podstatě na 3 stejně velké skupiny. Jedna třetina se neobávala vůbec, další třetina s menšími obavami čekala jak se situace vyvine a poslední třetina podnikatelů měla velmi vysoké obavy o odliv zákazníků. Respondenti, kteří ohodnotili své obavy jako nízké, byli převážně z oborů výroba a stavebnictví. Ti, kteří je ohodnotili známkou 3 byli z 80% prodejci a byl mezi nimi i jeden podnikatel v hostinské činnosti. Na druhé straně podnikatelé, kteří své obavy hodnotili jako velmi vysoké, byli všichni z oborů prodej a hostinská činnost.

*Vyhodnocení otázky 4:*



Obr. 20: Hodnocení, nakolik se splnilo očekávání o odlivu zákazníků podle otázky 3

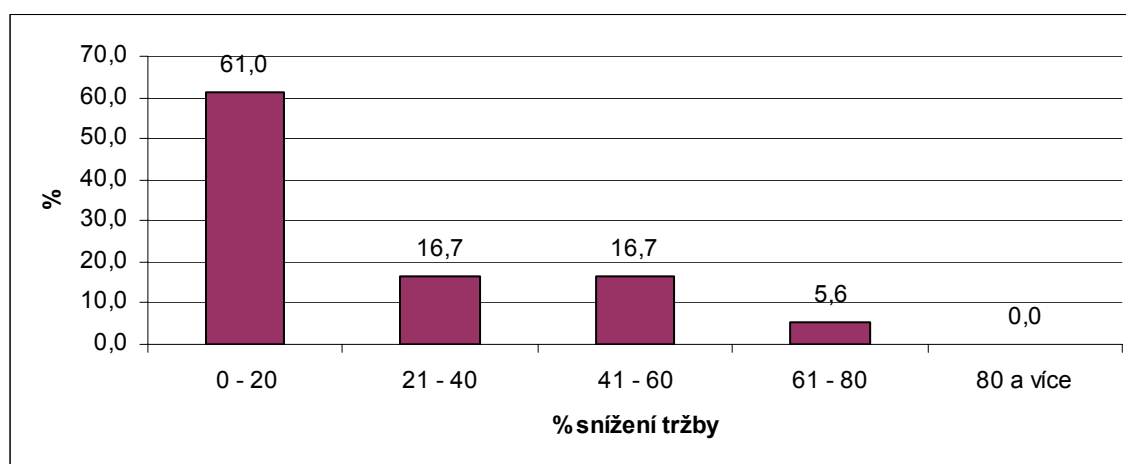
(1 = vůbec se nesplnilo, 5 = zcela se splnilo) Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 20 je patrné, že v téměř 70 % respondentů odhadlo své obavy ve správné výši. Ostatní, kteří zde odpovídali známkou 2 udali všichni v předchozí otázce známku 2 – 3. To znamená, že se nemohli rozhodnout, do jisté míry se obávali o své zákazníky a z dnešní zkušenosti mohou říci, že zákazníků sice ubylo, ale jejich podnikání to přímo neohrožuje.

#### *Vyhodnocení otázky 5:*

Tato otázka byla pro podnikatele klíčová, neboť všichni podnikají proto, aby si vydělali peníze. Odpovědi nebyly samozřejmě přesné, podnikatelé udávali změnu obvykle řádově v desítkách procent, pro potřeby této práce je to však dostačující přesnost.

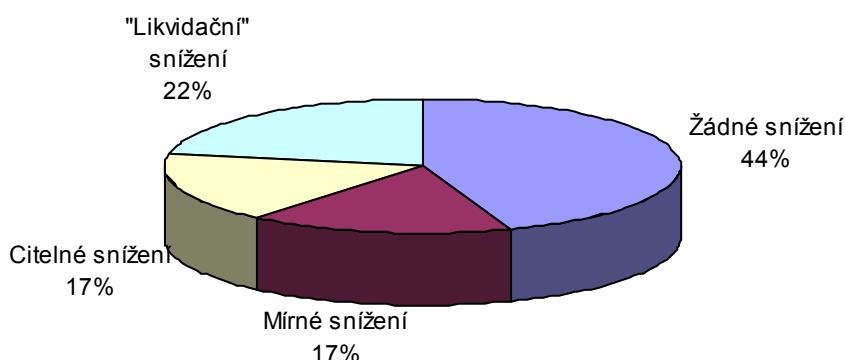
Průměr snížení tržeb všech sledovaných podnikatelů byl 21%. Ke zvýšení tržeb u žádného nedošlo. Výjimku tvořil pouze po dobu stavby obchvatu prodejce stavebnin, neboť byl jeden z dodavatelů stavby.



Obr. 21: Přehled snížení tržeb všech respondentů

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 21 je patrné, že v 60 % došlo pouze k mírnému snížení tržeb, ve zbytku případů již ke snížení citelnému. Při uvažování předpokladu, že mírné snížení tržeb je do 20% včetně, citelné snížení od 20 % a „likvidační“ snížení od 50 % poklesu tržeb je pak poměr snížení tržeb přehledně uveden na obr. 22.



Obr. 22: Přehled snížení tržeb všech respondentů podle váhy dopadu na podnikatele

Zdroj: Autor

Výsledek, že se téměř u poloviny podnikatelů tržby nesnížily lze považovat za uspokojivý. Při přičtení mírného snížení, které je přijatelné, je ze sledovaných podnikatelů 61 % těch, kterých se otevření obchvatu nedotklo. Při započítání podnikatelů vyloučených z dotazování se jejich poměr zvýší na 73 %, což je dobrý výsledek.

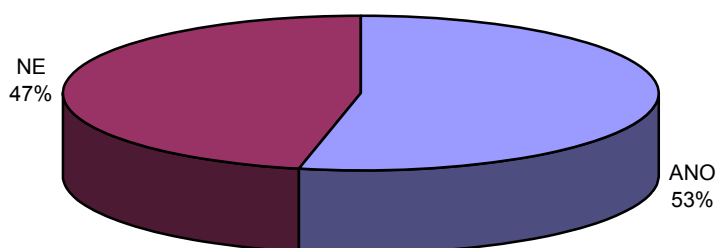
#### *Vyhodnocení otázky 6:*

Pouze 11 % podnikatelů změnilo nějakým způsobem svoji propagaci. Jednalo se o nové poutače u silnice I/34 i prezentaci na internetu. Zde podnikatelé narazili na problém umístění poutačů u silnic I. třídy. Umístění poutače u takové silnice „může povolit příslušný silniční správní úřad nejdéle na dobu pěti let za podmínky, že reklamní zařízení nemohou být zaměněna s dopravními značkami nebo s dopravními zařízeními nebo nemohou oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Pozemní komunikace v místě, kde je umístěno reklamní zařízení, musí být na náklad provozovatele reklamního zařízení vybavena svodidly nebo jinak zabezpečena proti možnému střetu vozidel s konstrukcí reklamního zařízení.“ [10]

Tuto možnost tedy podnikatelé mají, je však spojena s vyššími náklady na vybudování a dále na pronájem pozemku na kterém stojí. To je hlavní důvod, proč se propagace místních podnikatelů na nové přeložce objevila v minimální míře. Veliký problém je to zejména u čerpací stanice, kdy řidiči projíždějící ve směru na Třeboň vidí poutač s cenami pohonných hmot až v okamžiku, kdy bezprostředně míjejí odbočku k této ČS. (Viz. příloha B, obr. 6) Jedná se o poutač, který sloužil v nezměněné podobě na původním vedení silnice, což odvádí

poměrně velké množství zákazníků. Tato ČS byla v důsledku snížení tržeb nucena ukončit dřívější nepřetržitý provoz.

*Vyhodnocení otázky 7:*



Obr. 23: Rozdělení názoru podnikatelů, zda zlepšení dopravy stojí za jejich snížení tržeb

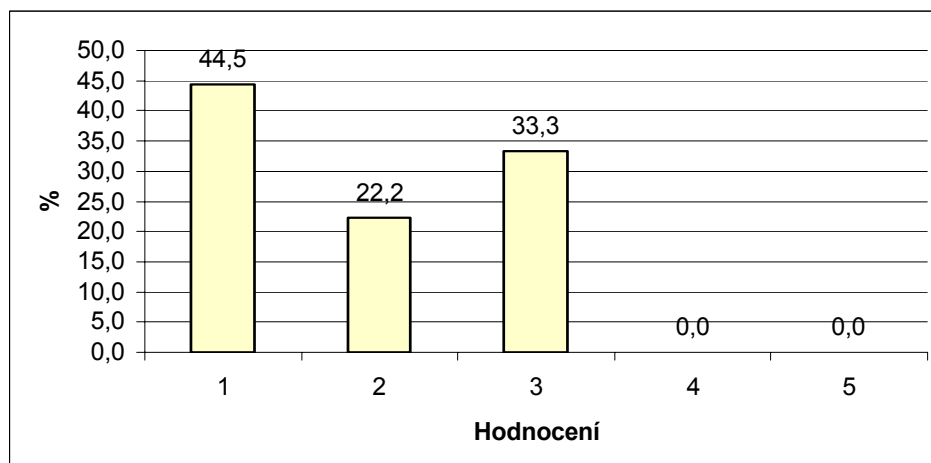
Zdroj: Autor

Poměr odpovědí v grafu na obr. 23 podstatě kopíruje poměr snížení tržeb podle grafu na obr. 22. Lze tedy říci, že ti, kteří měli snížení tržeb do cca 20 % jsou ochotni tuto částku „obětovat“ za dosažení zlepšení dopravy, bezpečnosti v obci apod. Větší snížení tržeb pak vede k negativnímu postoji k obchvatu.

*Vyhodnocení otázky 8:*

100 % podnikatelů odpovědělo, že by se i dnes rozhodli stejně. Nikdo tedy v průběhu prvního roku provozu svůj názor na obchvat nezměnil.

*Vyhodnocení otázky 9:*



Obr. 24: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle podnikatelů vyřešila jeden z nejvážnějších problémů v obci (1 = plně vyřešila, 5 = vůbec nevyřešila)

Zdroj: Autor

Z grafu na obr. 24 je patrné, že i podnikatelé považovali tranzitní dopravu za velký problém, ne však tolik jako občané, kterým byla položena stejná otázka (vyhodnocení viz. obr. 11). U většiny těch podnikatelů, kteří problém ohodnotili známkou 3, se však jedná spíše o dilema mezi zlepšením stavu těchto věcí v obci a jejich zájmem o dřívější počet zákazníků. Žádný z nich však nedal hodnocení 4 nebo 5, což lze považovat za uspokojivý výsledek, stejně jako téměř 50 % hodnocení známkou 1.

*Vyhodnocení otázky 10:*

Jak bylo uvedeno v kapitole 7.3, účelem této otázky bylo zjistit zajímavé názory či nápady. Na tuto otázku odpovídali jen prodejci a provozovatelé hostinských činností. Některé odpovědi byly velmi pesimistické, např. najít si jiné zaměstnání a zavřít. Mezi ty zajímavé či přínosné patřil „Koupit si parcelu u silnice a tam podnikat.“ Jeho nevýhodou je zdoluhavost a nutnost účastnit se jednání při plánování trasy a vyjednat nájezd, odpočívadlo apod., kde by se dala tato činnost provozovat. Na druhou stranu, pokud je silnice opravdu frekventovaná a řidiči by si zde zvykli zastavovat, má podnikatel dlouhodobě zajištěn přísun zákazníků bez reálné hrozby konkurence.

Další návrh je reklama. Je zajímavé, že čím méně tržeb dotyčný podnikatel ztratil, tím více prosazoval reklamu v jakékoliv podobě.

## **8.4 Shrnutí vlivu na podnikatele a návrhy opatření**

Podle vyhodnocení získaných informací je možné říci, že otevření obchvatu mělo na podnikání v obci vliv. Míra ovlivnění konkrétního podnikatele je v první řadě závislá na přirozené povaze oboru jeho podnikání. Žádným způsobem obchvat neovlivnil podnikatele ve výrobě a stavebnictví, částečně se pak snížily tržby podnikatelům v oblasti prodeje. V této oblasti závisí míra snížení tržeb především na umístění, sortimentu a zvyklosti místních lidí nakupovat právě zde. Po započtení i těch subjektů, které nemohly být ze své povahy ovlivněny a těch, kteří byli ovlivněni jen málo (pokles tržeb max. 20%) bylo zjištěno, že citelnou ztrátu mělo 27 % podnikatelů.

Tito podnikatelé při déletrvajícím neměnném stavu tržeb své provozovny pravděpodobně uzavřou. Jedná se konkrétně o jednu restauraci, kde je provozovatel v nájmu (sdělil, že po sezóně 2008 restauraci zavírá), dále o bufet, novinový stánek a prodejnu kol a autopotrěb (provozovatel též v nájmu). Vliv obchvatu na turisticky významný objekt se mi z výše uvedených důvodů (kapitola 8.3) nepodařilo zjistit.

Ostatní podnikatelé mají reálnou možnost si svou živnost zachovat.

Hypotéza H 2 je potvrzena většinou, nikoliv úplně.

Subjektem vyžadujícím zvláštní pozornost je čerpací stanice. Je umístěna dále od obytné zástavby, nemůže tedy svým provozem rušit obyvatele obce. Její snížení tržeb je přitom citelné a zřejmě zbytečné. Ve věci čerpací stanice je návrh umístění reklamních tabulí v dostatečné vzdálenosti před sjezdem k ČS v obou směrech, dále pak dnešní spojkou v km 0,92 využít jen jako obousměrné připojení ČS směrem z/do Jindřichova Hradce a především vybudovat obousměrné napojení prodloužením původní silnice na novou přeložku.

Ve věci ostatních podnikatelů lze obecně říci, že úspěšně vycházejí ze vzniklé situace ti, kteří pracují na své propagaci a zlepšování služeb. Ti také propagaci společně se zkvalitněním nabízených služeb doporučují jako jediný prostředek k udržení zákazníků. Tato skupina podnikatelů také pozitivně vnímá obchvat obce. Naopak ti, co v důsledku snížení zákazníků provoz omezili a neinvestovali do propagace jsou často významně negativní vůči novému obchvatu. Významnou překážkou je výrazně komplikované umístění reklamních poutačů na obchvatu. Toto lze řešit např. postavením poutače na soukromý pozemek blízko silnice.

Zde je návrh takového technického řešení poutačů, aby nemohly ohrozit bezpečnost silničního provozu. Např. jednoduché tabule připevněné na protihlukové stěny či tabule



na tyčích s kloubem, který by se v případě nárazu ohnul a neohrožoval tak posádku vozidla. Jako jedna z podmínek je navrženo též důkladné zabezpečení proti stržení extrémním větrem. V některých případech by mohla mít situace, kdy by plechová tabule stržená větrem nekontrolovatelně letěla, tragické následky.

## 9 SWOT ANALÝZA

V této kapitole jsou shrnuty nejdůležitější zjištěné poznatky o vlivu nového obchvatu na obec a provoz v ní.

S – silné stránky

- zvýšení bezpečnosti,
- výrazné zkrácení doby průjezdu obcí (dle vlastního měření o 60 %),
- snížení zátěže na životní prostředí v obci,
- výrazné snížení frekvence dopravy,
- výrazné zvýšení klidu v obci,
- nedošlo k významným demolicím objektů,
- minimální zásah stavby do životního prostředí,
- cyklostezka a stezka pro pěší.

W – slabé stránky

- absence připojovacích pruhů,
- komplikované řešení napojení v km 0,920;
- komplikované řešení připojení čerpací stanice PHM,
- vykácení stromů.

O – příležitosti

- možnost zvýšení počtu obyvatel v obci,
- zvýšení možnosti turistického ruchu (např. v obci není hotel),
- možnost efektivnější péče o zeleň v obci,
- obec se může zaměřit na řešení ostatních problémů.

T – hrozby

- krach některých podnikatelů,
- možnost snížení dopravní obslužnosti,
- nebezpečné přejíždění přeložky na křižovatce v km 1,933,
- zamezení rozšiřování obce jižním směrem.

*Strategie SO (využití silných stránek na získání výhody):*

Díky zvýšení bezpečnosti a klidu v obci se mohou místní podnikatelé více zaměřit na turistický ruch, tím vykompenzovat ztráty pracovních míst. Navíc při zvýšení turistického ruchu se zvýší i počet zákazníků, a tím tržby i podnikatelům v pohostinství a ostatním prodejcům. V současné době nemá obec žádnou oficiální ubytovací kapacitu, turisté zde tudíž pobývat ani nemohou (výjimku tvoří apartmány Vala, ty jsou ovšem od obce

cca 4 km daleko). Přitom se Stráž nad Nežárkou nachází v oblasti vhodné především pro cykloturistiku.

#### *Strategie WO (překonání slabin využitím příležitosti)*

Zde není možnost překonání uvedených slabin příležitostmi v obci. Slabiny stavebního charakteru je v dnešní době již velmi těžké změnit, neboť by se musely do problému zapojit všechny zainteresované složky, změny řádně odůvodnit, a ŘSD by muselo stavbu financovat. Vzhledem k počtu plánovaných (řádově stovky v různých stádiích přípravy) a stavěných obchvatů (v r. 2007 otevřeno 7 obchvatů) v ČR se do nově postavených úseků nebudou pro tyto účely v dohledné době investovat žádné prostředky. Je to tedy poučení pro ostatní stavby, čeho se v návrhu vyvarovat.

#### *Strategie SW (využití silných stránek k čelení hrozbám)*

Tato strategie v podstatě koresponduje se strategií SO. Místní podnikatelé, kterých se to týká, se musí odpoutat od modelu pasivního čekání na zákazníka, který při projíždění obcí náhodně zastaví. Musí se zaměřit na nově vzniklé příležitosti dané právě zlepšením výše jmenovaných věcí.

#### *Strategie WT (minimalizovat náklady a čelit hrozbám)*

Pro již postavené obchvaty těžko realizovatelná strategie. Pro ostatní ve fázi plánování jde zejména o vyvarování se chyb na již postavených obchvatech, v konkrétním případě obchvatu Stráže nad Nežárkou úrovně křižovatky v km 1,933, komplikovaného napojení v km 0,920 a absence připojovacích pruhů. Ekonomická stránka stavby je také velice důležitá, ale vzhledem k tomu, že v těchto případech jde o velmi frekventované stavby s dlouhou životností, je třeba pečlivě zvážit každý „ušetřený“ prvek, který by v budoucnu mohl mít důsledky mnohonásobně překračující cenu preventivního řešení.

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo porovnat stav dopravy před a po otevření obchvatu ve Stráži nad Nežárkou, seznámit s provedením obchvatu a zjistit, jak jej vnímají obyvatelé obce, jak vážný byl problém dopravy přes obec, a zda se povedlo dosáhnout skutečného zlepšení. Dále bylo cílem zjistit dopady na místní podnikatele plynoucí z častých obav o likvidaci živnosti právě v důsledku odklonění dopravy.

Podařilo se najít některé problémy dopravně - stavebního charakteru, kterých je možné se v budoucích stavbách vyvarovat a je navrženo jejich přijatelné řešení. Dále pak problémy podnikatelského charakteru, kde je navržena možnost jejich zlepšení.

Z pohledu projíždějícího řidiče jde o jednoznačné zlepšení, podle vlastních měření se doba potřebná k projetí obce při dodržování povolené rychlosti zkrátila z cca 5 minut na dnešní 2 minuty jízdy po obchvatu. Kvalita nové silnice je oproti původní na mnohem vyšší úrovni, odpadly nebezpečné přechody a úzké, nepřehledné zatáčky.

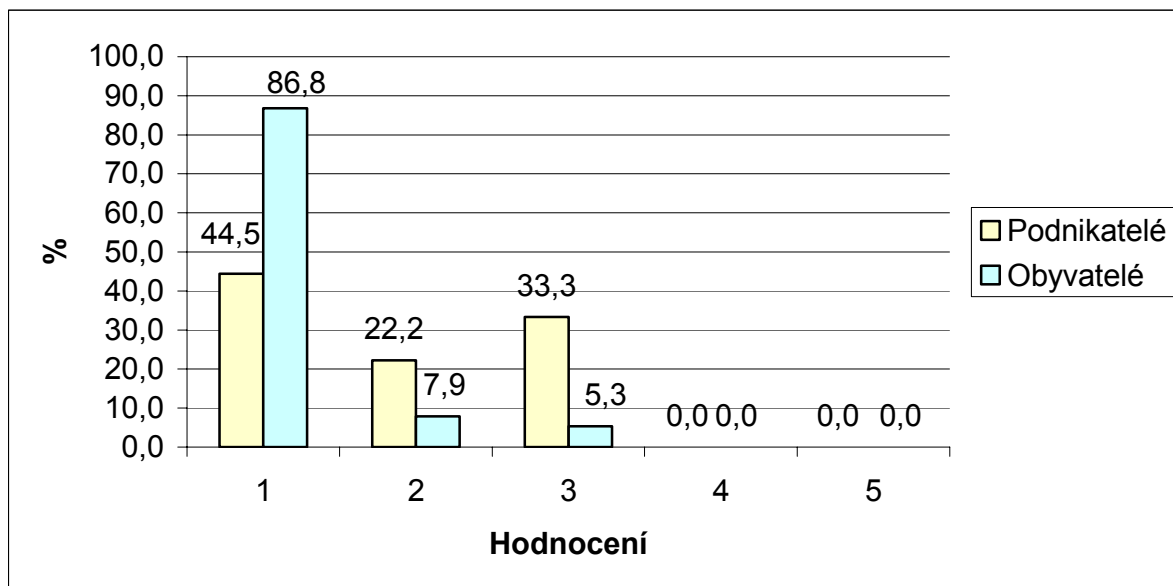
I na nové silnici byly nalezeny některé nedostatky, kterých by bylo možné se u podobných staveb vyvarovat. Jedná se zejména o připojení obce v km 0,920 krátkou spojkou na původní silnici. Je nevyhovující pro dopravu, autobusy zde při vytáčení musí najet až téměř ke krajnici protisměrného pruhu, dále neumožňuje rozjezd pro plynulé a bezpečné zařazení do provozu na silnici I/34. Je nevyhovující i pro čerpací stanici. V této věci je navrženo protažení původní silnice až k současné silnici I/34 a zde vybudování připojovacího pruhu. Tím by došlo k odstranění všech uvedených problémů. Zmiňovaná spojka by sloužila pouze pro potřeby příjezdu / odjezdu z / do čerpací stanice směr Jindřichův Hradec.

Dalším problémovým místem je úroňová křižovatka v km 1,933. Absence připojovacích pruhů může být nebezpečná v okamžiku, kdy se v rychlém provozu na hlavní silnici musí rozjíždět vozidla z vedlejší komunikace, dále při vyjíždění pomalejších vozidel z vedlejší silnice odbočujících vlevo. Tímto směrem vyjíždějí ze Stráže nad Nežárkou linkové autobusy do J. Hradce. Zde je navrženo vybudování připojovacích pruhů v dostatečné délce. Pro podobné případy ve fázi plánování je doporučeno vybudovat křižování mimoúrovňové i za cenu vyšších nákladů z důvodu výrazného zvýšení bezpečnosti.

Detailní stavební řešení navrhovaných změn by bylo nad rámec této práce, není proto zpracováno.

Podle provedeného šetření přímo v obci lze říci, že celková hypotéza H 0, že obchvat je užitečný pro všechny obyvatele v obci, se z velké většiny potvrdila. Jedna z klíčových

otázek, zda respondent souhlasí s tím, že obchvat vyřešil jeden z nejdůležitějších problémů v obci, která byla stejná v obou verzích dotazníku, dopadla pro obchvat velmi pozitivně. (Viz. obr. 25)



Obr. 25: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle místních podnikatelů a nepodnikajících obyvatel vyřešila jeden z nejdůležitějších problémů v obci (1 = plně vyřešila, 5 = vůbec nevyřešila)

Zdroj: Autor

Obyvatelé nejvíce očekávali přínos klidu a bezpečnosti. Těch bylo podle šetření i vlastního pozorování zcela dosaženo. Současný provoz v obci je pouze pro potřeby místních obyvatel a podniků.

Podnikatelé se stavěli k užitečnosti obchvatu rozdílně, v závislosti na poklesu jejich tržeb, které o více než 20 % klesly u 27% případů. Je zřejmě nevyhnutelný krach některých živností. Dosud však ani jeden z těch, kteří mají „likvidační“ snížení tržeb (více jak 50%) nevyužil nových možností, vzniklých právě v důsledku zlepšení kvality prostředí v obci. Často pasivně čekají, zda se původní množství zákazníků vrátí „samo.“ Návrh v této oblasti tedy počítá s vybudováním oficiální ubytovací kapacity, posílení podmínek pro rozvoj turistického ruchu a tím přivedení nových zákazníků do obce, kteří jsou navíc připraveni zde utratit své peníze.

Největším turisticky přitažlivým objektem je zámek, který je nyní opravený a je dominantou obce, okolí je pak vhodné k cykloturistice.

Obchvat je tedy pro řidiče i pro obec a její obyvatele jednoznačně výhodný, jak ukazuje provedená analýza I. stupně. Může způsobit krach některých podnikatelů, vytváří však nové příležitosti k podnikání, konkrétně v cestovním ruchu.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- [1] *Historie města* [online]. Poslední revize: 26.11.2007 [cit. 2008-04-06]  
Dostupné z: <<http://www.straznadnezarkou.cz/view.php?navezclanku=historie-mesta&cislocclanku=2007080005>>.
- [2] HULE, M. *Stráž nad Nežárkou Historie města do roku 2002*. Třeboň: Caprio, 2002. 302 s.  
ISBN 80-86434-03-06
- [3] *Stráž nad Nežárkou* [online] c 2007. [cit. 2008-04-06]. Dostupné z  
<[www.straznadnezarkou.cz](http://www.straznadnezarkou.cz)>
- [4] *Historie silniční sítě v Čechách* [online]. Poslední revize 1.9.2007 [cit. 2008-04-08]  
Dostupné z: <[http://www.dalnice.com/historie/silnicni\\_sit/silnice\\_tabulka.jpg](http://www.dalnice.com/historie/silnicni_sit/silnice_tabulka.jpg)>
- [5] *Technické zprávy silnice I/34 Stráž nad Nežárkou a jejich přílohy*. České Budějovice:  
Pragoprojekt a.s., atelier České Budějovice, Čechova 726/50, 2003
- [6] *Přírodovědecký průzkum a průzkum životního prostředí*. České Budějovice: Pragoprojekt  
a.s., atelier České Budějovice, Čechova 726/50, 2000
- [7] *Odborný posudek současného stavu stávající zástavby*. Praha: Technický a zkušební  
ústav, 2000
- [8] *Hluková a exhalační studie*. České Budějovice: ZESA – Ing. Lumír Zenkl, 2003
- [9] *Průvodní zpráva silnice I/34 Stráž nad Nežárkou*. České Budějovice: Pragoprojekt a.s.,  
atelier České Budějovice, Čechova 726/50, 2004
- [10] Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, § 25 odstavec 1

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Umístění Stráže nad Nežárkou na silnici I/34.....	- 12 -
Obr. 2: Původní průjezd v kontrastu s obchvatem, blízké okolí obce.....	- 14 -
Obr. 3: Intenzity průjezdů vozidel (v tisících/24hod) z r. 2005 .....	- 15 -
Obr. 4: Poměr mužů a žen v dotazníku H 1.....	- 31 -
Obr. 5: Poměr nejvyššího dosaženého vzdělání respondentů.....	- 31 -
Obr. 6: Poměr předproduktivního, produktivního a postproduktivního věku respondentů. -	32 -
Obr. 7: Přehled doby trvalého bydlení respondentů ve Stráži nad Nežárkou.....	- 32 -
Obr. 8: Nejčastěji udávané důvody pro stavbu obchvatu se skupinami muži – ženy. ....	- 33 -
Obr. 9: Nejčastěji udávané důvody pro stavbu obchvatu se skupinami neproduktivní – produktivní věk.....	- 34 -
Obr. 10: Poměr odpovědí nakolik splnila stavba očekávání .....	- 35 -
Obr. 11: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle obyvatel vyřešila jeden z nejvážnějších problémů v obci.....	- 36 -
Obr. 12: Problém s přecházením hlavní silnice.....	- 36 -
Obr. 13: Poměr pořadí problémů.....	- 37 -
Obr. 14: Poměr oborů podnikání respondentů .....	- 39 -
Obr. 15: Počet zaměstnanců dotazovaných firem .....	- 40 -
Obr. 16: Doba trvání podnikatelské činnosti dotazovaných podnikatelů ve Stráži nad Nežárkou.....	- 41 -
Obr. 17: Poměr podnikatelů souhlasících resp. nesouhlasících se stavbou.....	- 41 -
Obr. 18: Rozdělení souhlasu resp. nesouhlasu s obchvatem podle oboru podnikání.....	- 42 -
Obr. 19: Hodnocení obav o odliv zákazníků .....	- 43 -
Obr. 20: Hodnocení, nakolik se splnilo očekávání o odlivu zákazníků .....	- 43 -
Obr. 21: Přehled snížení tržeb všech respondentů.....	- 44 -
Obr. 22: Přehled snížení tržeb všech respondentů podle váhy dopadu na podnikatele.....	- 45 -
Obr. 23: Rozdělení názoru podnikatelů, zda zlepšení dopravy stojí za jejich snížení tržeb -	46 -
Obr. 24: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle podnikatelů vyřešila jeden z nejvážnějších problémů v obci.....	- 47 -
Obr. 25: Poměr odpovědí, nakolik stavba podle místních podnikatelů a nepodnikajících obyvatel vyřešila jeden z nejvážnějších problémů v obci. ....	- 53 -



## **SEZNAM ZKRATEK**

č. - číslo

Č. Budějovice - České Budějovice

ČR - Česká republika

ČS – Čerpací stanice

ČSR – Československá republika

EIA – Environmental Impact Assessment

CHKO - chráněná krajinná oblast

J. Hradec - Jindřichův Hradec

MěÚ – Městský úřad

MK – Místní komunikace

NN - nízké napětí

OkÚ – Okresní úřad

POS - provozně obchodní středisko

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SSZ - světelné signalizační zařízení

TNV – Těžké nákladní vozidlo

Ul. – ulice

VaK – Vodovody a kanalizace

VN - vysoké napětí

ZD – Zemědělské družstvo

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A – Firmy působící ve Stráži nad Nežárkou a blízkém okolí

Příloha B – Fotografická příloha

Příloha C – Územní plán obce Stráž nad Nežárkou

# **PŘÍLOHY**

## Příloha A

### Firmy působící ve Stráži nad Nežárkou a blízkém okolí

<b>název firmy</b>	<b>adresa</b>
Apartmány Vala	U Fährnichova mlýna 89
Artec - prodej pc, digi foto, video a audio	Pístinská 126
Autocamping U Skalníků	
Autoopravna Jirka Jiří	Pístinská 136
Autopůjčovna Bečvář Zdeněk	Hradecká 270
AutoVrakoviště Stráž	nám. Emy Destinnové 60
Bohemia Vitae Jindřichův Hradec, a.s.	
Bufet Stráž	nám. Emy Destinnové 108
Caho Servis-ing. Chovítek L.	Stráž 278
Čerpací stanice STOP-TANK	
Česká pošta	nám. Emy Destinnové
JAS - výrobní družstvo	nám. Emy Destinnové 7
Jednota spotřební družstvo	nám. Emy Destinnové 56
Drobné a dárkové zboží - Reichová L.	nám. Emy Destinnové 7
Kadeřnictví Eva	
Kadeřnictví Kleopatra	Pístinská 272
Nákupní středisko V. Hroděj	Třeboňská
Poseidon JH, spol.s.r.o.	nám. Emy Destinnové
Rekreační středisko Fährnichův mlýn	
Restaurace U Formana	nám. Emy Destinnové
Pizza bar	nám. Emy Destinnové
R-tes technické služby	Pístinská 126
Restaurace U Skalníků	
Stavební fa Aquares	nám. Emy Destinnové
Stavebniny Baumat	Na Chmelnici
Štěrkovny a pískovny Hanson CZ, a.s.	
Tech.sloužby Třeboň-skládka Stráž	
Thermo Spor-Benda V.	Pístinská 207
Truhlářství Konrád	Chlumecká
Truhlářství J. Šašek	Pístinská 126
Stříhání a úprava psů - Salon Radůza	
Vyšívání - Milada Kovářová	Jindřichova 303
Zemědělské družstvo Stráž	

Zdroj: Internetové stránky města Stráž nad Nežárkou ([www.straznadnezarkou.cz](http://www.straznadnezarkou.cz))

## Příloha B: Fotografická příloha



Obr. 1: Pohled na odbočení obchvatu z původní trasy na západní straně obce a čerpací stanici.

Zdroj: Autor



Obr. 2: Dvoupólový most přes cyklostezku a potok.

Zdroj: Autor



Obr. 3: Křižovatka v km 1,933.

Zdroj: Autor



Obr. 4: Pohled na odklonění obchvatu (vlevo) od původní silnice (vpravo) ve východní části obce. Dobře je patrná rekultivovaná část původní silnice.

Zdroj: Autor



Obr. 5: Pohled na protihlukové stěny a obchvat z mostu přes cyklostezku.

Zdroj: Autor



Obr. 6: Pohled na původní silnici I/34 od Třeboně. Vpravo nový obchvat, mezi nimi je patrná spojka v km 0,920. Vlevo je vidět objekt ČS a její poutač.

Zdroj: Autor

# Příloha C

Územní plán obce Stráž nad Nežárkou Zdroj: Územní plán, MěÚ Stráž n. N.

