

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DÁLNIČE D3 JAKO PROBLÉMOVÝ ASPEKT
ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVY OBCE STRÍTEŽ**

Autor práce: Jaroslava Vávrová
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Prezenční
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Jaroslava Vávrová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Dálnice D3 jako problémový aspekt územní samosprávy obce Střítež

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Motorway No. 3 As a Problem Aspect of Territorial Self-Government of the Village of Střítež

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha

Datum zadání bakalářské práce: Březen 2020

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem „práce“ je prvotní vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti reflektující vybrané aspekty zabezpečení výkonu tzv. samostatné působnosti ve veřejné správě se zaměřením na konkrétní obec I. typu a dopravní infrastruktury. Vedlejší cíl „práce“ je na základě užitého kvantitativního výzkumu za pomoci techniky standardizovaného anonymního dotazníku zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích dotčených výstavbou dálnice D3.

Student: Jaroslava Vávrová	29. 6. 2020 datum	Kamru podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha	20. 6. 2020 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	10. 7. 2020 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	10. 7. 2020 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20. 7. 2020 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josefu Kříhovi, PhD., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

VÁVROVÁ, J. *Dálnice D3 jako problémový aspekt územní samosprávy obce Střítež: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021, 79 s, Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Klíčová slova: dálnice, dálnice D3, obec Střítež, samospráva, silnice, územní samospráva

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) s tematickým názvem „*Dálnice D3 jako problémový aspekt územní samosprávy obce Střítež*“ v intencích stanoveného hlavního cíle v širší optice definuje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, reflektující vybrané aspekty zabezpečení výkonu tzv. „*samostatné působnosti*“ ve veřejné správě se zaměřením na konkrétní obec I. typu. Je vymezena oblast tzv. správy věcí veřejných, správního práva, soukromé správy a státní správy, teorie územní samosprávy, včetně právních norem. Dále je charakterizovaná oblast tykající se historie dopravní infrastruktury a současné výstavby silnic a dálnic. V užší optice je vymezena problematika dopravní infrastruktury v daném teritoriálním území obce I. typu.

Vedlejším cílem práce byla realizace empirického kvantitativního výzkumného šetření, jehož úkolem bylo zjistit výhody či nevýhody realizované výstavby dálnice D3 z pohledu občanů. Cílovou skupinou výzkumného šetření byli obyvatelé přilehlých obcí dotčených výstavbou dálnice D3 ve zkoumaném úseku. Výzkum byl realizován za pomoci dotazníkového šetření, které bylo využito pro získání potřebných dat. Dotazník obsahoval 17 otázek zaměřených na detekci názorového spektra oslovené kohorty respondentů směřované k tomu, zda bude dálnice D3 přínosem či problémem.

Obsahové vyznění empirické části práce může subsidiárně nalézt i věcné inspirativní využití v rámci laické i odborné interakce směřované k voleným zástupcům v obcích I. typu.

ABSTRACT

VÁVROVÁ, J. *Motorway No. 3 As a Problem Aspect of Territorial Self-Government of the Village of Střítež.: Bachelor Thesis.* České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2021. 79 p. Supervisor: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Key words: self-government, territorial self-government, motorway, road, motorway no. 3, village Střítež

The theoretical part of the bachelor thesis (hereafter referred to as the "thesis") with the thematic title „*Motorway No. 3 As a Problem Aspect of Territorial Self-Governance of the Village of Střítež*“ in the intentions of the set main goal in a wider optics defines the basic terminology and the initial thematic area examined, reflecting the selected aspects of the security of performance of the so-called „*independent competence*“ in public administration with a focus on a specific village of the 1st type. It defines the area of so-called governance, administrative law, private administration and state administration, the theory of local government, including legal norms. It further examines the history of transport infrastructure and the current construction of roads and motorways. The narrower optics defines the problems of transport infrastructure in the given territory village of the 1st type.

The secondary goal of the thesis was the implementation of an empirical quantitative research survey to determine the advantages and disadvantages of the motorway no. 3 construction from the perspective of local citizens. The target group of the research investigation were the residents of adjacent villages affected by the construction of the motorway no. 3 in the area examined. The research was carried out with the help of a questionnaire investigation, which was used to obtain the necessary data. The questionnaire included 17 questions aimed at detecting the spectrum of opinion of a cohort of respondents, directed at whether the motorway no. 3 would become a benefit or a problem.

The content of the empirical part of the work can also subsidiarily provide and inspire factual use in the context of both civil and professional interaction with elected representatives in the village of the 1st type.

Obsah

Úvod	10
1 Cíl a metodika bakalářské práce	12
2 Vymezení základních pojmů veřejné správy a dopravní infrastruktury	15
2.1 Pojem „správa“	15
2.2 Správní právo	15
2.3 Veřejná správa	15
2.4 Soukromá správa	16
2.5 Státní správa	16
2.6 Ústřední orgány státní správy	16
2.6.1 Prezident	17
2.6.2 Vláda	18
2.6.3 Úřad vlády	18
2.6.4 Ministerstva a další ústřední správní úřady	18
2.7 Samospráva	20
2.8 Dálnice a silnice	21
3 Veřejná správa po roce 1990	22
3.1 Veřejná správa po roce 1993	23
3.1.1 Obecní zřízení	23
4 Současná samospráva	25
4.1 Územní samospráva	25
4.2 Zájmová samospráva	26
4.3 Ostatní veřejná správa	26
5 Obecní zřízení	28
5.1 Občané obce	28
5.2 Orgány obce	28
5.3 Zastupitelstvo obce	28

5.4	Rada obce.....	29
5.5	Starosta.....	29
5.6	Obecní úřad.....	30
6	Krajské zřízení	31
6.1	Občané kraje	31
6.2	Orgány kraje.....	31
6.3	Zastupitelstvo kraje.....	31
6.4	Rada kraje	32
6.5	Hejtman kraje.....	33
6.6	Krajský úřad.....	33
7	Historie dopravní infrastruktury	34
7.1	Výstavba silnic a rychlostních silnic.....	35
7.2	Výstavba dálnic.....	35
8	Silniční správní úřady.....	37
8.1	Ministerstvo dopravy	37
8.2	Krajský úřad.....	38
8.3	Obecní úřad obce s rozšířenou působností.....	38
8.4	Obecní úřad a újezdní úřad	38
8.5	Ředitelství silnic a dálnic České republiky	39
9	Demografické ukazatele Jihočeského kraje.....	40
9.1	Vedení dálnice D3 Jihočeským krajem.....	41
9.2	Význam silnic a dálnice pro města	43
10	Obec Střítež a její problémový aspekt dálnice D3	44
10.1	Historie obce Střítež.....	44
10.1.1	Koněspřežná železnice.....	44
10.2	Obec po roce 1989 až dodnes	45
10.3	Dálniční úsek Třebonín – Kaplice nádraží.....	47
11	Dálnice D3 jako problémový aspektu obce Střítež	48

11.1	Charakteristika výzkumného problému	48
12	Empirická část práce – kvantitativní výzkumné šetření	51
12.1	Sběr informací pro výsledky kvantitativního výzkumu	51
12.2	Výsledky kvantitativního výzkumu a jejich interpretace	51
12.3	Zhodnocení kvantitativního výzkumu	64
Závěr	66
Seznam použitých zdrojů	69
Seznam zkratk	74
Seznam grafů, obrázků a tabulek	75
Seznam příloh	76
Přílohy	77

Úvod

Věcná část práce primárně, formou teoretického vhledu objasní základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti. V intencích prvotní historické retrospektivy je zapotřebí konstatovat specifičnost vývoje před a po roce 1989. Do té doby byl na našem území systém národních výborů. Příčinou obnovy byl pád komunistického režimu, po kterém začalo období významných změn. Toto období změn zahájilo reformu veřejné správy. Další významnou změnou na našem území bylo rozdělení České a Slovenské federativní republiky na dva samostatné státy, kdy 1. 1. 1993 vznikla Česká republika a s ní i nový ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve které už je upravena územní samospráva, konkrétně v hlavě první v článku 8 a v hlavě sedmé v článcích 99–105. Později byly vydány zákony, které upravují konkrétní územní samosprávy. Tuto problematiku podrobně vymezily zákony 128/2000 Sb., o obcích a 129/2000 Sb., o krajích a další prováděcí zákony, kterými jsou zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze a zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, obcích, okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze.

Doprava se stala nedílnou součástí života lidí a prošla si rozmanitým vývojem, který ovlivnil současnou podobu silniční infrastruktury, proto se práce kromě územní samosprávy zaměřuje na problematiku dopravní infrastruktury, která souvisí s historií dopravy na našem území od 6. století až dodnes. Silniční doprava je sice na jedné straně zdrojem vysoké úrovně mobility a flexibility v každodenním životě, současně však bývá zdrojem řady negativních externalit. Narůstající silniční dopravě je potřeba přizpůsobovat dopravní infrastrukturu tak, aby se nekumulovala v trasách vedoucích městem a negativně neovlivňovala okolí. Proto je důležitá výstavba rychlostních silnic a dálnic, které vedou mimo zastavěná území, jsou vhodná pro transitní dopravu a tím by měli ulevit pomalým silnicím ve městech a obcích, kde by měla zůstat jen pomalá a příměstská doprava. Někdy se ale samy dálnice stávají spíše problémem pro některá města či obce, např. obec na jejímž území končí jedna z etap výstavby a navazující etapa je ještě v řízení. Pro další etapu je potřeba např. ještě povolení výstavby dálnic, probíhají studie nebo jsou problémy s výkupem pozemků potřebných pro stavbu, další vliv na zpomalení stavby může mít i neustálé podávání rozkladu aktivisty.

Proto se práce zabývá výstavbou dálnice D3 v Jihočeském kraji, konkrétně stavbou 0311 Třebonín – Kaplice nádraží, která bude končit mimoúrovňovou křižovatkou

v katastrálním území obce Střítež a je zde předpoklad, že až se tato etapa uvede do provozu, bude v budoucnu jedním z hlavních problémových aspektů této obce. Právě z důvodu, že v trase navazující stavby 0312 Kaplice nádraží – Nažidla je problém s výkupem pozemků. Tento problém zpomalí výstavbu pokračující stavby a veškerá doprava bude z končícího úseku 0311 svedena do části obce Kaplice nádraží, kde se nachází kombinovaná křižovatka s železničním přejezdem.

Hlavním cílem práce je prvotní vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti reflektující vybrané aspekty zabezpečení výkonu tzv. samostatné působnosti ve veřejné správě se zaměřením na konkrétní obec I. typu a dopravní infrastruktury. Vedlejší cíl práce je na základě užitého kvantitativního výzkumu za pomoci techniky standardizovaného anonymního dotazníku zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích dotčených výstavbou dálnice D3.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem práce je prvotní vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti, reflektující vybrané aspekty zabezpečení výkonu tzv. samostatné působnosti ve veřejné správě se zaměřením na konkrétní obec I. typu a dopravní infrastruktury.

Vedlejší cíl práce je na základě užitého kvantitativního výzkumu za pomoci techniky standardizovaného anonymního dotazníku zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích dotčených výstavbou dálnice D3.

Práce je rozdělena do dvou samostatných celků, kde převažující částí bude teoretická. Obě části budou složeny z dvanácti kapitol.

Druhá kapitola se věnuje základním pojmům, souvisejících s veřejnou správou a dopravní infrastrukturou, které jsou potřebné pro pochopení problematiky, jako je veřejná správa, soukromá správa, státní správa, samospráva a rozdíl mezi silnicí a dálnicí.

Kapitola také charakterizuje ústřední orgány státní správy, které vykonávají správu státních záležitostí přímo. Je jimi prezident České republiky, který zastupuje stát na venek a je představitelem moci výkonné ve státě. Kromě prezidenta jsou ústředními orgány ještě vláda, Úřad vlády, ministerstva a veřejné sbory.

Třetí kapitola se zabývá veřejnou správou po roce 1990, kterou zásadně ovlivnily společenské a politické změny po roce 1989, kdy došlo 17. listopadu k pádu komunistického režimu a politické zřízení se měnilo na pluralitní demokracii.

Čtvrtá kapitola je věnovaná současné samosprávě, kdy je samosprávou výkon veřejné správy samosprávnými veřejnoprávními korporacemi. Samospráva může být zájmová (profesní) nebo územní.

Pátá kapitola charakterizuje obecní zřízení jako základní územní samosprávný celek. Popisuje orgány obce, jimiž je zastupitelstvo, rada, starosta a obecní úřad.

V České republice je celkem 14 krajů (13 krajů + hlavní město Praha), které vznikly poté, co došlo ke zrušení okresních úřadů. Každý kraj musí mít svého hejtmana nebo hejtmanku, zastupitelstvo, radu kraje, krajský úřad. O krajských zřízeních je kapitola šestá.

V sedmé kapitole je popsána historie dopravní infrastruktury. Jaká byla v dávných časech na našem území doprava a její postupný vývoj od lodní dopravy, přes první stezky až k železniční dopravě, kterou započala éra koněspřežné dráhy. Od koněspřežky se lidé dopracovali k parní tramvaji, a nakonec i k té elektrické. Po 2.světové válce se konečně začaly rozvíjet silnice a započala i výstavba dálnic.

Silničním správním úřadům je věnovaná kapitola osmá. Právní úprava silničních správních úřadů je obsažena v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Jsou to úřady, které působí ve věcech, které se týkají pozemních komunikací. Navíc je ještě v této kapitole popsána státní organizace Ředitelství silnic a dálnic České republiky, kterou zřídilo Ministerstvo dopravy.

Protože dálnice D3 vede ze Středočeského kraje směrem na jih, je v kapitole devět charakterizován Jihočeský kraj. Jsou zde uvedeny obecné informace o kraji, o krajském městě, průmyslu, vodstvu a zmínka je i o povrchu kraje. Kromě toho je v této kapitole stručně popsáno vedení dálnice D3 Jihočeským krajem.

Vzhledem k tomu, že empirická část bakalářské práce je založena na problematice obce Střítež je kapitola desátá věnovaná této obci. Je popsáno, kde obec leží, její historie, zmíněná je i koněspřežná dráha, která vedla v části obce Kaplice nádraží. V této části obce ještě existuje dochovaný malý můstek koněspřežné dráhy. Obec Střítež byla s dopravou spjata i v minulosti a tento trend přetrvává až dodnes. V kapitole je též vylíčen vznik samostatné obce po roce 1989 a dnešní změny. V podkapitole je charakterizován i problematický dálniční úsek Třebonín – Kaplice nádraží.

Ve jedenácté kapitole je charakterizován výzkumný problém, který je nutno objasnit v souvislosti s empirickou částí práce.

Dvanáctá kapitola je zaměřena na vedlejší cíl práce, který je naplněn pomocí realizace empirického kvantitativního výzkumného šetření, jehož cílem bylo zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích dotčených výstavbou dálnice D3. Výzkum byl realizován za pomoci dotazníkové šetření, které bylo využito pro získání potřebných dat.

Dotazník obsahuje 17 otázek zaměřených na názor občanů. Byl vyhotoven ve dvou podobách – v tištěné i elektronické. V tištěné podobě bylo rozdáno celkem 200 dotazníků dne 25. ledna 2021. Lhůta pro vyplnění a odevzdání byla omezena

do 5. března 2021. Celkem bylo vyplněno a vyhodnoceno 168 dotazníků, z toho 62 v tištěné podobě a 106 online.

Elektronický dotazník byl vytvořen přes portál Survio.com, který byl sdílený na facebookových i obecních stránkách obce Střítež, a kromě toho byl i sdílen přes soukromý profil autorky mezi přátelé, kteří bydlí v přilehlých obcích s žádostí o vyplnění a další sdílení.

2 Vymezení základních pojmů veřejné správy a dopravní infrastruktury

Na úvod je důležité charakterizovat základní pojmy týkající se správy jako obecného pojmu, správního práva, veřejné a soukromé správy, státní správy a samosprávy a následně definovat pojmy spojené s dopravní infrastrukturou. Mezi tyto pojmy patří definice silnice a dálnice.

2.1 Pojem „*správa*“

Obecný pojem „*správa*“ rámcově vymezuje např. autor Jan Hejda¹ (2011), který tento pojem definuje jako cílevědomou činnost, která má společenský charakter a jejímž úkolem je výkonná, regulativní a obstaravatelská činnost. Pojem „*správa*“ se v právu nikdy neobjevuje samostatně, ale vždy se váže k oblasti konkrétní správy například veřejná správa, soukromá správa, státní správa, samospráva, správa sociálních věcí, živnostenská správa a správní právo.

2.2 Správní právo

O správním právu je dle autorky Horzinkové² (2019) možné říct, že je nejrozsáhlejším odvětvím českého právního řádu. Správní právo lze zařadit do odvětví práva veřejného. Další odvětví patřící do veřejného práva jsou např. trestní, finanční nebo ústavní právo. Jako jiná odvětví práva, tak i správní právo se vyznačuje jako souhrn právních norem. Společenské vztahy ve veřejné sféře při realizaci moci výkonné jsou předmětem úpravy správního práva. Tyto vztahy se v tomto odvětví práva nazývají správněprávní vztahy neboli administrativněprávní vztahy.

2.3 Veřejná správa

Erneker³ (2017) ve své publikaci popisuje veřejnou správu jako systém na území České republiky, který spravuje veřejné záležitosti. Stát tento systém uskutečňuje pomocí moci výkonné. Stát tuto moc vykonává prostřednictvím svých vlastních orgánů. Je to správa, která reguluje, usměrňuje a spravuje prostřednictvím orgánů státní správy,

¹ HEJDA, J., PŘIBYL, K. *Správní právo*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011, s. 8.

² HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné. Obecná část*. 3. vydání. Praha: Leges, 2019, s.16.

³ ERNEKER, J., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. Druhé doplněné vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017, s. 11-12.

samosprávy a veřejnoprávních korporací veřejný zájem. Veřejný zájem je takový zájem, který má nadindividuální charakter.

2.4 Soukromá správa

Horzinková⁴ (2019) ve své knize popisuje rozdíl mezi veřejnou a soukromou správou. Soukromá správa na rozdíl od veřejné správy sleduje soukromý zájem. Jedná se o správu vlastních záležitostí vykonávanou mezi soukromými subjekty. I přesto, že je tato správa soukromá, rozhodnutí osob nesmí být v rozporu se zákonem. Je to správa sledující ekonomický prospěch, proto je spojována s hospodářskou aktivitou fyzických nebo právnických osob.

2.5 Státní správa

Tato správa je vykonávaná státem, jehož orgány nesou název státní správa. Je základem moci výkonné ve státě a je nenahraditelnou součástí veřejné správy ve společnosti. Státní správa vykonává činnost ve veřejném zájmu společnosti. Je striktně daná zákony, kterými se musí vykonavatelé státní správy řídit (Hejda, Příbyl 2011).⁵

2.6 Ústřední orgány státní správy

Ústřední orgány státní správy jsou orgány vykonávající veřejnou správu přímo. Mezi ně patří:

- Prezident
- Vláda
- Úřad vlády
- Ministerstva a další ústřední správní úřady
- Veřejné sbory

⁴ HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné. Obecná část*. 3. vydání. Praha: Leges, 2019, s. 12.

⁵ HEJDA, J., PŘIBYL, K. *Správní právo*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011, s. 19-39.

- Územní odborné správní úřady – jedná se o dekoncentrované úřady, jejichž cílem je přiblížit státní správu obyvatelům (finanční úřad).

Kromě orgánů, které vykonávají státní správu přímo ještě existují orgány, které ji vykonávají nepřímou. Orgány státní správy vykonávají v přenesené působnosti, která jim je svěřena na základě zákona. Mezi nepřímé vykonavatele patří:

- Krajské úřady
- Obecní úřady
- Právnícké osoby, kterým byl propůjčen výkon státní správy (stanice technické kontroly)
- Fyzické osoby, kterým byl propůjčen výkon státní správy (lesní stráž) (Horzinková, Fiala 2019) ⁶

2.6.1 Prezident

Dle ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky je hlavou státu prezident. Mimo to je představitelem moci výkonné. Aby se občan mohl stát prezidentem musí mít aktivní volební právo a být starší 40let. Hlava státu je volena v přímých volbách občany České republiky. Funkční období je 5 let, úřadu se ujímá v den, kdy složí slib, který je uveden v Ústavě. Prezident může být volen nejvíce dvakrát za sebou, kromě toho se může vzdát úřadu do rukou předsedy vlády. Nelze jej po dobu jeho mandátu zadržet nebo trestně stíhat.

V pravomoci prezidenta je jmenovat a odvolávat předsedu vlády a jiné členy vlády. Odvolává vládu a přijímá jejich demisi. Svolává zasedání Poslanecké sněmovny nebo ji rozpouští. Jmenuje soudce Ústavního soudu, podepisuje zákony, v jeho pravomoci je i odpouštění nebo zmírnění trestů. Také zastupuje stát navenek, je vrchním velitelem ozbrojených sil, vyhlašuje volby do Poslanecké sněmovny, do Senátu atd.

⁶ HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z.: *Správní právo hmotné. Obecná část*. 3. vydání. Praha: Leges, 2019, s. 50-52.

2.6.2 Vláda

Vláda je vrcholným orgánem výkonné moci. Je složená z předsedy vlády, místopředsedů vlády a ministrů. Předseda vlády je jmenován prezidentem republiky, jemuž premiér navrhuje ostatní členy vlády, které také jmenuje. Předseda vlády je zastoupen místopředsedou vlády. Vláda odpovídá Poslanecké sněmovně, kterou žádá o vyslovení důvěry. Tak jako prezident skládá slib, tak i členové vlády skládají slib. Slib je uveden v Ústavě a skládají ho do rukou prezidenta republiky. Vláda rozhoduje ve sboru formou usnesení. Aby bylo usnesení přijato je k tomu potřeba nadpoloviční většina všech členů.⁷

2.6.3 Úřad vlády

Úřad vlády zastupuje na venek vedoucí Úřadu vlády, který ho i řídí. Vedoucího Úřadu vlády jmenuje a odvolává vláda. Za výkon funkce je odpovědný vládě a premiérovi. Je zřízen zákonem č. 2/1969 Sb., zákon České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky.

Úkolem vedoucího je do určitého období nashromáždit podklady od všech úřadů, aby mohl sestavit plán práce vlády a připravit program schůzí. Kontroluje, zda ministerstva plní své úkoly. Do jeho kompetencí také spadá personální obsazení a organizace úřadu. Na rozdíl od jiných vedoucích ústředních úřadů se vedoucí může účastnit schůzí vlády i bez přizvání.⁸

2.6.4 Ministerstva a další ústřední správní úřady

Ministerstva jsou zřízena zákonem číslo 2/1969 Sb., České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky. Vedle tohoto zákona se řídí ústavními zákony, zákony a usneseními, které vydává vláda. V čele každého ministerstva je ministr, který je i členem vlády. Každý ministr řídí své ministerstvo a je odpovědný za jeho činnost vládě. Premiér navrhuje prezidentovi ministra a ten ho následně může jmenovat do funkce. Prezident ministry i odvolává, pokud to navrhne premiér. Ministr si může zřídit státního tajemníka, který ho bude zastupovat v době absence. Tajemník zastupuje ministra v rámci rozsahu jeho práv

⁷ ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky [online]. In: *Zákony pro lidi.cz* © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>.

⁸ ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY: *Vedoucí Úřadu vlády* [online]. VLÁDA ČR, © 2009-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.vlada.cz/cz/urad-vlady/vedouciuraduvlady/vedouci-uradu-vlady-97088/>.

a povinností. Každé ministerstvo řídí své odvětví, spravuje ho a řeší základní otázky, které předkládá vládě, řídí své podřízené správní úřady a kontroluje jejich činnost. Dále je v pravomoci ministerstev vydávání vyhlášek (Erneker, Pána 2017).⁹

V České republice je zřízeno celkem 14 ministerstev. Jsou jimi:

- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo životního prostředí
- Ministerstvo práce a sociálních věcí
- Ministerstvo vnitra
- Ministerstvo zahraničních věcí
- Ministerstvo obrany
- Ministerstvo průmyslu a obchodu
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo spravedlnosti
- Ministerstvo financí
- Ministerstvo dopravy
- Ministerstvo zemědělství
- Ministerstvo kultury¹⁰

Další ústřední správní úřady jsou dle autora Erneker¹¹ (2017) úřady, které mají působnost po celém území České republiky. V čele úřadu stojí vedoucí, kterého jmenuje

⁹ ERNEKER, J., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. Druhé doplněné vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017, s. 42.

¹⁰ ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY: *Ministerstva* [online]. VLÁDA ČR: © 2009-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/ministerstva/>.

¹¹ ERNEKER, J., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. Druhé doplněné vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017, s. 42-45.

vláda nebo prezident. Tyto úřady se se specializují na odborně technickou problematiku. Jsou jimi například:

- Český statistický úřad
- Český báňský úřad
- Správa státních hmotných rezerv

Kromě výše uvedených orgánů výkon státní správy zajišťují i zpravodajské služby, které jsou zřízeny zákonem č. 153/1994 Sb., zákon o zpravodajských službách České republiky a veřejné sbory. Mezi zpravodajské služby patří:

- Bezpečnostně informační služba České republiky
- Úřad pro zahraniční styky a informace
- Vojenské zpravodajství

Mezi veřejné sbory patří:

- Policie České republiky
- Hasičský záchranný sbor
- Armáda České republiky
- Vojenská policie
- Vězeňská služba a justiční stráž

2.7 Samospráva

Samospráva je součástí veřejné správy, kterou tvoří jiné veřejnoprávní subjekty nestátního charakteru. V tomto případě se jedná o veřejnoprávní korporace, které spravují část veřejných záležitostí ve vlastním zájmu, na vlastní odpovědnost, svými silami a prostředky. Samospráva může být územní a zájmová (Horzinková, Fiala 2019).¹²

¹² HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné. Obecná část*. 3. vydání. Praha: Leges, 2019, s. 50-52.

2.8 Dálnice a silnice

Pojmy dálnice a silnice jsou definované v zákoně č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**silniční zákon**“). Tento zákon rozlišuje kromě silnic a dálnic také komunikace účelové a místní.

Pojem dálnice je definován v aplikaci ustanovení § 4 silničního zákona jako pozemní komunikaci určenou pro rychlou, dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice dělíme na I. a II. třídy. Je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.

Pojem silnice je definován v § 5 silničního zákona jako veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se silnice rozdělují na silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, II. třídy pro dopravu mezi okresy a III. třídy k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu, pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.¹³

¹³ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]. In: *Zákony pro lidi.cz*. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

3 Veřejná správa po roce 1990

Oblast veřejné správy podstatně zasáhly společenské a politické změny. Do roku 1989 byly na našem území národní výbory, které se po tomto roce začali jevit jako neudržitelné. Právě proto se na jaře 1990 začalo usilovat o vracení se k tradičnímu správnímu systému, který byl na území České republiky znám do konce první Československé republiky. Ústavní zákon č. 294/1990 Sb., který změnil část Ústavy z roku 1960, jenž upravovala organizaci místní správy se stal základem nového správního uspořádání. Základní místní samosprávou se stala obec. V souvislosti s ústavní změnou bylo vydáno mnoho prováděcích zákonů např. zákon č. 367/1990 Sb., České národní rady o obcích, zákon č. 418/990 Sb., České národní rady o hlavním městě Praze atd (Schelle 2016).¹⁴

V době, kdy se Česká republika stala samostatným unitárním státem, byla veřejná správa rozdělena do tří úrovní:

- Vlášda nebo ministerstva
- Okresní úřady
- Obce (města)

Tento systém veřejné správy měl být jen dočasný, avšak nakonec přetrval až do začátku 21. století. Změněn byl až po roce 1989, kdy začala reforma veřejné správy. Zanikly okresní úřady, které nebyly zahrnuty do této reformy a vznikla současná podoba veřejné správy:

- Stát
- Regiony
- Obce

Zatímco se za minulého režimu kladl důraz na to, aby se obce slučovaly, po sametové revoluci se počty obcí zvýšily o třetinu. Cílem bylo přiblížit veřejnou správu co nejvíce k občanům. Vznik nových obcí nebyl snadný. Nově vzniklé menší obce měly

¹⁴ SCHELLE, K. *Dějiny veřejné správy*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 484-499.

problémy, které se týkaly např. finančních nebo i personální zdrojů (Bakoš, Soukopová, Šelešovský 2015).¹⁵

3.1 Veřejná správa po roce 1993

Poté co v roce 1993 vznikla samostatná Česká republika nastaly ústavní změny. 1. ledna 1993 nabyla účinnosti česká ústava, tedy zákon č. 1/1993 Sb., kde je stanoveno, konkrétně v článku 99: „Česká republika se člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky, a kraje, které jsou vyššími územními samosprávnými celky.“

3.1.1 Obecní zřízení

V rámci teoretického analyticko-syntetizujícího vhledu dostupné literatury a zdrojů autor Schelle¹⁶ ve své publikaci uvádí, že „v nové České republice dál platilo obecní zřízení z roku 1990. Vyšší územní samosprávní celky byly uzákoněny ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků, kterým byla zároveň změněna Ústava. Zákon č. 347/1997 Sb. nabyl účinnosti od 1. ledna 2000, kdy bylo vytvořeno 14 vyšších územních samosprávných celků, z toho 13 krajů a hlavní město Praha. V návaznosti na tuto reformu došlo k vydání řady dalších právních předpisů nově upravujících celou správní soustavu. Jednalo se zejména o následující zákony, které v novelizované podobě platí do současnosti:

zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení);

zákon č. 491/2001 Sb., o volbách do zastupitelstev obcí;

zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení);

zákon č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů;

zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze;

zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností;

¹⁵ BAKOŠ, E., SOUKOPOVÁ, J., ŠELEŠOVSKÝ, J. The Historical Roots of Local Self-Government in Czech and Slovak Republics [online]. *Lex Localis – Journal of Local Self-Government*. 2015. s. 13. [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: [https://www.researchgate.net/profile/JanaSoukopova/publication/270736615_The_Historic_Roots_of_Local_Self-Government_in_Czech_and_Slovak_Republics/links/5834005b08ae004f74c55fb9/The-Historic-Roots-of-Local-Self-Government-in-Czech-and-Slovak-Republics.pdf](https://www.researchgate.net/profile/JanaSoukopova/publication/270736615_The_Historic_Roots_of_Local_Self-Government_in_Czech_and_Slovak_Republics/links/5834005b08ae004f74c55fb9/The-Historical-Roots-of-Local-Self-Government-in-Czech-and-Slovak-Republics.pdf).

¹⁶ SCHELLE, K. *Dějiny veřejné správy*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2016, s. 484-499.

zákon č. 22/2004 Sb., o místním referendu,

a řada dalších zákonů upravující jednotlivé dílčí otázky.

*V návaznosti na vytvoření krajského stupně územní samosprávy v roce 2000 došlo k 31. prosinci 2002 ke zrušení okresních úřadů. Od 1. ledna 2003 má tedy organizace místní veřejné správy (s výjimkou ústřední správy) tuto organizační podobu:“
viz kapitola Obecní zřízení až 6.6*

4 Současná samospráva

Územním samosprávním celkům garantuje samosprávu Ústava České republiky, konkrétně článek 8. Dále Ústava uvádí, že základní samosprávný celek je obec a vyšší samosprávný celek je kraj. Česká republika je takto rozdělena, protože každá část území musí patřit do nějaké obce, pokud zvláštní zákon nestanoví něco jiného. Každá obec musí být součástí některého z krajů. Kraj je možné vytvořit pouze ústavním zákonem, stejně tak je to i u zrušení. Obce a kraje jsou veřejnoprávními korporacemi, které mají své jméno, vlastní majetek, občany a hospodaří s rozpočtem.

4.1 Územní samospráva

Pokud je samospráva tvořena územním základem, jedná se o územní samosprávu. Právní základ územní samosprávy je dán Ústavou České republiky, konkrétně v hlavě sedmé. Ústava zahrnuje právo na samosprávu jednotlivých územních samosprávných celků. Pro upřesnění Ústavy jsou v České republice ještě prováděcí zákony, kterými jsou:

- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích;
- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích;
- zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze;
- zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, obcích, okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze (Hendrych 2009)¹⁷

Erneker¹⁸ ve své knize (2017) uvádí, že „*samosprávu lze definovat jako oprávnění určitého společenství obstarávat na svém území právně vymezený okruh záležitostí regionálního významu samostatně, nezávisle na státu a jeho orgánech, a to na vlastní odpovědnost, v zájmu svého obyvatelstva a v souladu s principem subsidiarity.*

¹⁷HENDRYCH, D. *Správní Věda: Teorie Veřejné Správy*. 3. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2009. s. 11, 148.

¹⁸ERNEKER, J., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. Druhé doplněné vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., 2017, s. 69, 88-89.

Poznámka: Subsidiarita je princip, vyžadující, aby problémy byly řešeny na té úrovni, na které vznikly; aby vyšším úrovním veřejné správy byly postupovány jen ty kompetence, na něž subjekty nižší úrovně nestačí. Je to základní vodítko pro vymezení kompetencí jednotlivých úrovní demokraticky uspořádané veřejné správy (od obcí až po stát a nadstátní uskupení jako EU).“

Pokud samosprávný orgán vystupuje v samosprávných vztazích, nevystupuje pod jménem státu a z jeho vůle, ale vystupuje pod jménem svého samosprávného celku, z jeho vůle a také v jeho zájmu. Proto musí být v okruhu adresátu vždy někdo, kdo územně, osobně nebo věcně stojí v okruhu působnosti konkrétního samosprávného celku. Okruh adresátů je stanoven hranicemi její působnosti.

4.2 Zájmová samospráva

Zájmová samospráva patří do veřejné správy. Představují ji nejrůznější profesní komory. Takové to komory vznikají kvůli výkonu nějakého povolání, které mají zájmový charakter. Pokud fyzická osoba vykonává povolání, které je možné vykonávat jen v profesních komorách, musí mít taková osoba povinné členství. Mezi zájmovou samosprávu patří například:

- Česká lékařská komora
- Notářská komora České republiky
- Česká stomatologická komora

Profesní komory jsou zřizovány příslušným zákonem, který stanoví i podmínky vzniku členství. Dalšími předpisy jsou statutární předpisy, kterými jsou členové povinni se řídit, a které dále upravují strukturu a pravomoc komor.

4.3 Ostatní veřejná správa

Tuto správu vykonávají organizace typu samostatného veřejného ústavu. Jako jsou například Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky. Jsou to tedy subjekty, které se nedají označit jako samosprávné. Do ostatní veřejné správy patří také právnické osoby, které plní konkrétní veřejnou službu. Například Česká televize nebo Český rozhlas mají veřejnoprávní povahu, naproti tomu stojí subjekty se soukromoprávní povahou např. zapsaný ústav. Dalšími subjekty, které mají soukromoprávní povahu jsou nadace

a nadační fondy. Vznikají za cílem sdružení majetku, aby dosáhly obecně prospěšných cílů. Kromě nadací se řadí do soukromoprávní povahy účelová zařízení církví a ústavy jako školské právnické osoby, které jsou registrované Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy.

5 Obecní zřízení

Postavení obcí v České republice upravuje zákon č. 128/ 2000 Sb., o obcích. Obec je základním územním samosprávným celkem, který je tvořen občany. Obec musí mít své území, které je vymezené hranicí. Je veřejnoprávní korporací, která hospodaří s vlastním majetkem, pečuje o rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Při plnění svých úkolů chrání veřejný zájem.¹⁹

5.1 Občané obce

Novotný²⁰ (2007) objasňuje, že základem každé obce jsou občané, kteří mají na území obce trvalý pobyt. Občan je fyzická osoba bez ohledu na věk, která má české státní občanství a nahlášen trvalý pobyt ve správním obvodu obce. Občanem obce se člověk stává nejdříve narozením a zaniká smrtí. Právo volit a být volen do zastupitelstva obce nebo hlasovat v místním referendu má občan, který dosáhl 18let. Občané se dále mohou účastnit zasedání zastupitelstva a vyjadřovat se k projednávaným věcem, nahlížet do rozpočtu obce a do závěrečného účtu obce. Podávat návrhy, připomínky a podněty orgánům obce. Orgány obce je vyřizují bezodkladně, nejdéle do 60dnů.

5.2 Orgány obce

Orgány obce jsou stanovené zákonem o obcích. Nejvyšším orgánem obce je zastupitelstvo obce. Dalšími orgány jsou rada obce, starosta a obecní úřad. Stejně tak jako obec má své orgány, tak i město má své zastupitelstvo, starostu a městský úřad. Statutární město je taktéž spravováno zastupitelstvem města. Dalšími orgány je rada města, primátor a magistrát.

5.3 Zastupitelstvo obce

Zastupitelstvo je tvořeno z členů, kteří byli zvoleni ve všeobecných, rovných a přímých volbách tajným hlasováním. Zastupitelstvo obce může rozhodovat ve věcech, pokud je přítomna nadpoloviční většina všech členů. K platnému usnesení, rozhodnutí nebo volbě je potřeba souhlas nadpoloviční většiny všech členů zastupitelstva. Zastupitelstvo zasedá veřejně v územním obvodu obce podle potřeby, nejméně ale jednou

¹⁹ČESKO. Zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. s. 38.

²⁰NOVOTNÝ, V. *Územní samospráva České republiky*. Praha: CEVRO Institut, 2007. s. 16-37.

za 3 měsíce. Jelikož jsou zasedání veřejná, zastupitelstva se může účastnit každá fyzická osoba i ta, která není občanem obce. O tom, jak zastupitelstvo probíhalo se píše zápis, který podepisuje starosta nebo místostarosta obce a určení zapisovatelé.

Člena zastupitelstva nelze nikým odvolat, může mu jen zaniknout mandát a jen za zákonem stanovených podmínek. Může odmítnout složení slibu, vzdát se mandátu do rukou starosty, dále mu zaniká mandát úmrtím nebo dnem nových voleb ze zákona. V těchto případech zastupitelstvo zánik mandátu nevyslovuje. Zánik mandátu bere zastupitelstvo na vědomí tehdy, když byl člen zastupitelstva pravomocně odsouzen za úmyslný trestný čin, přestal být volitelný nebo nastala situace neslučitelná s jeho funkcí.

5.4 Rada obce

Rada obce je v samostatné působnosti výkonným orgánem, který za svůj výkon odpovídá zastupitelstvu. Rada je tvořena starostou, místostarostou a popřípadě dalšími členy rady. Počet členů musí být vždy lichý. Nejmenší počet může být 5 a nejvyšší počet 11 členů. V obcích, kde má zastupitelstvo méně členů než 15 se rada nevolí.

5.5 Starosta

Starosta je nejvýše postavený funkcionář, který zastupuje obec navenek. Starosta i místostarosta jsou voleni do svých funkcí zastupitelstvem obce. Aby fyzická osoba mohla být starostou musí být občanem České republiky a musí být starší 18let. Za výkon své funkce odpovídá zastupitelstvu.

Místostarosta zastupuje starostu v době jeho nepřítomnosti nebo když starosta nevykonává svou funkci. Je možné, aby zastupitelstvo zvolilo více místostarostů a svěřilo jim konkrétní úkoly (Kadečka 2003).²¹

Starosta obce s pověřeným obecním úřadem nebo starosta obce s rozšířenou působností může jmenovat a odvolávat se souhlasem ředitele krajského úřadu tajemníka obecního úřadu. Tajemník obce nepatří mezi orgány obce. Za plnění úkolů je odpovědný starostovi obce.

²¹ KADEČKA, S. *Právo obcí a krajů v České republice*. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 140.

5.6 Obecní úřad

Obecní úřad tvoří starosta, místostarosta, tajemník obecního úřadu, pokud je jeho funkce zřízena a zaměstnanci obce. V čele je starosta. V rámci obecního úřadu může rada obce zřídit odbory a oddělení. Struktura není stanovená a je možné úseky spojovat nebo naopak rozdělovat např. správní odbor s oddělením vnitřních věcí a oddělením přestupků, ale také odbor vnitřních věcí a odbor přestupků (Novotný 2007).²²

²² NOVOTNÝ, V. *Územní samospráva České republiky*. Praha: CEVRO Institut, 2007. s. 35-37.

6 Krajské zřízení

Postavení krajů upravuje zákon č. 129/2000 Sb., o krajích. Zákonem je dáno, že kraj je vyšší územně samosprávný celek. Je to územní celek, který má své občany. Také má své území, které je vymezeno hranicí kraje.²³ Kraj je veřejnoprávní korporace, jehož úkolem je pečovat o všestranný rozvoj kraje, své občany a chránit veřejný zájem. V právních vztazích vystupuje kraj pod svým jménem. Kraje mohou mít svůj znak a prapor, dále mohou používat své razítko, ale jen v případech, kdy zvláštní zákon nestanoví povinné užívání úředního razítka s malým státním znakem.

6.1 Občané kraje

Občany kraje jsou fyzické osoby, které jsou státním občanem České republiky a mají přihlášen trvalý pobyt na územním obvodu kraje. Fyzická osoba, která splňuje tyto podmínky a dosáhla věku 18let, má právo volit a být volen do krajského zastupitelstva, pokud splní podmínky, které ukládá zákon č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů. Občané se dále mohou účastnit krajských zastupitelstev, nahlížet do rozpočtu a do závěrečného účtu kraje a k nim se i vyjadřovat, podávat orgánům kraje návrhy, připomínky a podněty atd.

6.2 Orgány kraje

Orgány kraje jsou dány zákonem. Vrcholným orgánem je zastupitelstvo. Dalšími orgány jsou rada kraje, hejtman a krajský úřad. Zastupitelstvo může vytvořit kontrolní a finanční výbory. Tyto výbory připravují podklady a návrhy, které následně předkládají zastupitelstvu. Oproti zastupitelstvu, které zřizuje výbory má rada kraje právo zřídit si komise, které za svou činnost odpovídají radě. Komise své náměty předkládá radě kraje (Kadečka 2003).²⁴

6.3 Zastupitelstvo kraje

Členové zastupitelstva se volí ve volbách do krajských zastupitelstev. Počet členů je dán zákonem a odvíjí se od počtu obyvatel. Vznik a zánik jeho mandátu je upraven ve zvláštním zákoně č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů a o změně některých zákonů. Mandát člena krajského zastupitelstva vzniká zvolením. Zasedání zastupitelstev

²³ ČESKO. Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. s. 85.

²⁴ KADEČKA, S. *Právo obcí a krajů v České republice*. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 245-249.

jsou povinná, tudíž členové zastupitelstev mají povinnost se jich účastnit. Pokud jsou členy i jiných orgánů kraje, jsou také povinni se účastnit zasedání, plnit úkoly, které mu orgány uloží a hájit zájmy občanů.

Zastupitelstvo má pravomoc vydávat obecně závazné vyhlášky kraje, schvalovat programy rozvoje územního obvodu kraje nebo schvalovat územně plánovací dokumentace pro území kraje. Z členů zastupitelstva se volí hejtman kraje, jeho náměstci a další členové rady. Kromě toho, že tyto členy zastupitelstvo volí může je i odvolat ze své funkce.

Zastupitelstvo se schází nejméně jednou za 3 měsíce. Podle potřeby může být častěji. Jednání zastupitelstva svolává a řídí hejtman. Zastupitelstva se může zúčastnit každá osoba, protože zasedání musí být veřejné. Informace o zasedání musí být na úřední desce zveřejněny nejméně 10 dní předem. Krajský úřad zveřejňuje informace o místě konání, času a navrženém programu, který připravuje a předkládá zastupitelstvu rada kraje. O jednání zastupitelstva se sepisuje zápis. Zápis podepisuje hejtman nebo náměstek hejtmána a ověřovatelé, kteří k tomu byli určeni.

6.4 Rada kraje

Výkonným orgánem kraje je rada, která je za svůj výkon odpovědná zastupitelstvu. Rada je tvořena hejtmanem, jeho náměstkou a dalšími členy rady. Počet členů se odvíjí od počtu obyvatel kraje. Pokud je počet obyvatel kraje do 600 000 má rada 9 členů. Pokud má kraj nad 600 000 obyvatel je rada 11členná. Rada kraje zasedá podle potřeby, na rozdíl od zastupitelstva není stanovena frekvence jednání. Dalším rozdílem je, že jednání rady je neveřejné. O průběhu jednání rady se stejně jako u zastupitelstva sepisuje zápis, a to nejpozději do 10dnů. Zápis podepisuje hejtman nebo jeho náměstek a určení ověřovatelé.

6.5 Hejtman kraje

Hejtman zastupuje kraj navenek. Do své funkce je hejtman a jeho náměstek volen zastupitelstvem ze svých řad. Podmínkou je, aby byli občany České republiky. Hejtman a jeho náměstek odpovídá za svou funkci zastupitelstvu. Hejtman svolává a řídí jednání zastupitelstva i rady kraje. Společně s určenými ověřovateli zápisu podepisuje zápis. Hejtman ze své pravomoci a ve vztahu ke krajskému úřadu jmenuje a odvolává ředitele krajského úřadu se souhlasem ministra vnitra. Náměstek hejtmana zastupuje hejtmana v době jeho nepřítomnosti nebo v době, kdy hejtman nevykonává funkci (Novotný 2007).²⁵

6.6 Krajský úřad

Krajský úřad je tvořen ředitelem, který stojí v čele krajského úřadu a zaměstnanci kraje. Ředitele v době jeho nepřítomnosti zastupuje zástupce ředitele. Ředitel patří mezi zaměstnance úřadu, který je jmenován a odvoláván hejtmanem kraje se souhlasem ministra vnitra. Plat ředitelovi stanovuje hejtman podle zvláštních předpisů. Za plnění úkolů odpovídá krajskému úřadu.

Krajský úřad je členěn na odbory a oddělení. Plní úkoly, které mu ukládá zastupitelstvo nebo rada kraje, kromě toho ještě pomáhá výborům a komisím s jejich činností. Výbory zřizuje zastupitelstvo. Zřizuje se výbor finanční a kontrolní. Své návrhy předkládají výbory zastupitelstvu a předsedou výboru je vždy člen zastupitelstva. Komise zřizuje rada kraje, které odpovídá za svůj výkon (Kadečka 2003).²⁶

²⁵ NOVOTNÝ, V. *Územní samospráva České republiky*. Praha: CEVRO Institut, 2007. s. 51-55.

²⁶ KADEČKA, S. *Právo obcí a krajů v České republice*. Praha: C. H. Beck, 2003, s. 251.

7 Historie dopravní infrastruktury

Kyncl²⁷ (2006) píše ve své knize o dopravě na území dnešní České republiky, která vznikala okolo 6. a 7. století. Tehdy to byla vodní doprava, které sloužila zejména k obchodu. Převážela se například sůl, med nebo víno atd. Vodní doprava vzkvétala v době, kdy vládnul na našem území Karel IV. Ten zřídil speciální úřad pro dozor na říční plavbu lodí a vorů. Úřad měl za úkol odklidit z řek velké kameny, které bránili plavbě lodím a vorům. Enormní rozvoj této dopravy začal v době, kdy se ujal vlády Ferdinand I. Za jeho panování byla řeka Vltava upravena tak, aby byla sjízdná z Prahy až do Českých Budějovic. Tyto úpravy pokračovaly i za vlády Ferdinanda II., kdy byla Vltava upravena z Prahy až do Mělníka. Díky těmto úpravám a pracím na řece Vltavě a Labe se podmínky pro plavby zlepšily na tolik, že mohla být vodní doprava plynule vedena až do Hamburku.

V důsledku toho, že vodní doprava pro přepravu nebyla ideální, především kvůli tomu, že řeky, které pramení na našem území neměli dostatek vody nehledě na to, že v letních měsících se stav řek neustále měnil, se začala zlepšovat pozemní doprava. První zprávy o jakýchsi pojetěných cestách se začali objevovat okolo roku 805. Tehdy šlo o zcela neupravené stezky, které tvořily jakousi základní síť stezek a byly až do 13. století bez mostů. Příklad takové stezky je „Zlatá stezka“: Pasov, Volary, Prachatice, Písek, Praha.

Železniční doprava se začala rozvíjet o několik století později. Na našem území začal rozvoj železnice konkrétně 30. září 1828, kdy byl dán do provozu první vlak koněspřežné dráhy. Dráha vedla z Českých Budějovic až do Lince. Byla to první veřejná železnice v Evropě, která byla dlouhá 129 kilometrů a sloužila zejména k přepravě soli do Čech. Provoz koněspřežných drah však netrval dlouho, protože už v první polovině 19. století byl nahrazen parostrojní železnicí a tak se koněspřežné dráhy přemístily do měst a sloužily městské hromadné dopravě, jako koněspřežné tramvaje. Později ji v některých městech vystřídala parní tramvaj, a nakonec tramvaj elektrická.

²⁷ KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11-17.

7.1 Výstavba silnic a rychlostních silnic

Po válce se kladl důraz hlavně na to, aby se odstranily válečné škody. Proto se v 60. letech minulého století začaly objevovat potíže se silnicemi v důsledku rostoucí automobilové dopravy. Hlavní problém byl v tom, že silnice byly úzké a počet automobilů neodpovídal únosnosti jejich vozovek. Jako reakci na narůstající problémy přijala vláda Československé socialistické republiky (dále jen „ČSSR“) usnesení, jehož hlavním cílem byla modernizace silničních sítí.

Díky vyšším financím začala v letech 1966-1970 výstavba např. dálnice D1. Aby se vyřešily problémy související s kapacitou významných silnic, přibyla k výstavbě dálnic ještě výstavba čtyřproudové silnice. Jedná se o silnice, jejichž úkolem je zrychlit dopravu, proto jsou stavěny mimo zástavby měst a obcí a jsou určeny pro všechny, kdo se účastní silničního provozu. V roce 1980 Správa pro dopravu Ministerstva vnitra schválila silnice, které budou označeny značkou „Silnice pro motorová vozidla“. V roce 1985 se tyto silnice přejmenovaly na „rychlostní silnice“ a byly označeny písmenem „R“. V roce 1999 se schválil konečný stav rychlostních silnic a k tomu byla připojena mapa, ve které byla vyznačena síť silnic a rychlostních silnic výhledově do roku 2010.

7.2 Výstavba dálnic

Výstavba silnic a dálnic v předešlém století reagovala hlavně na rostoucí dopravu a potřebu zajistit jí kvalitní silnice. Proto se v roce 1938 zahájila jako první stavba německé dálnice, které vedla přes tehdejší Československo, které bylo okupované. V roce 1939 byla slavnostně zahájena výstavba české dálnice Praha – Brno – slovenská hranice. Bohužel, výstavba této dálnice netrvala dlouho. Nehledě na nedostatek pracovních sil a strojů, nedostatek stavební oceli a cementu, byla výstavba v roce 1942 zastavena německými orgány. V poválečných letech byly výstavby silnic a dálnic, ještě několikrát pozastaveny a znovu obnoveny. U některých úseků se musely projekty předělat a přizpůsobit se novým parametrům. Od některých rozestavěných dálničních úseků se upustilo z důvodů ochrany přírody nebo i kvůli technickým parametrům a byly vedeny jinou cestou.

V roce 1963 se na základě Koncepce dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací vymezila síť dálnic Československé republiky. Plánovaná výstavba dálnic byla přibližně 1131 km. Hlavní důvody pro tak rozsáhlé výstavby dálnic byla narůstající kapacita aut, zvýšená rychlost a tím i úspora času. S úsporou času byl

spojený ekonomický přínos, dále plynulost a bezpečnost provozu, snížení hluku atd. Proto se zpracovaly konkrétní studie pro dílčí tahy dálnic, aby se upřesnily vedení dálnic, jejich délka a dopravní nutnost. Tyto studie byly zpracovány do územně plánovacích dokumentací.

V roce 1987 vláda ČSSR zařadila do dálniční sítě novou dálnici D3, která měla vést z Prahy do Českých Budějovic a v budoucnu by mohla být napojená na hranici s Rakouskem. Bohužel, v roce 1993, kdy dochází k rozdělení Československa, byl ze sítě dálnice D3 vládou vyřazen úsek České Budějovice až na hranice Rakouska a byl nahrazen pouze rychlostní silnicí. Ovšem úsek dálnice D3 nebyl jediný, který byl nahrazen nebo přerazen do sítě rychlostních silnic. Například i dálnice D11 Jaroměř – hranice Polska byla nahrazena rychlostní silnicí, a dálnice D35 a D43 byly přerazeny do sítě rychlostních silnic. Vláda tento přesun odůvodnila tak, že tyto dálnice mají jen republikový význam (Čihák 2013).²⁸

²⁸ ČIHÁK, M. a kol., *Páteřní síť silnic a dálnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie spol, 2013, s. 11-19.

8 Silniční správní úřady

Podle silničního zákona jsou silničními správními úřady takové úřady, které vykonávají státní správu ve věcech silnic, dálnic místních a veřejných účelových komunikací. Podle tohoto zákona to jsou:

- Ministerstvo dopravy
- Krajský úřad
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností a obecní úřad
- Celní úřad
- Újezdni úřad²⁹

Dálnice a silnice I. tříd vlastní stát a spravuje je prostřednictvím organizace Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Silnice II. a III. třídy, které se nachází na území kraje má ve vlastnictví kraj. Místní komunikace nacházející se na území obce, vlastní obec a účelové komunikace vlastní právnická nebo fyzická osoba.³⁰

8.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je ústřední orgán státní správy rozhodující ve věcech, který se týkájí dopravy. V čele ministerstva je ministr dopravy.³¹ V zákoně o pozemních komunikacích je stanoveno, že Ministerstvo dopravy vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech, které se týkají dálnic. Dále může rozhodovat o tom, zda se pozemní komunikace zařadí do kategorie dálnic nebo silnic I. třídy. V jeho pravomoci je také zrušení dálnic nebo silnic I. třídy, podmínkou je dohoda s ministerstvem obrany. Když je potřeba převést těžké předměty, které přesahují povolenou míru, přes více než jeden územní obvod kraje vydává povolení pro zvláštní užívání silnic. Rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutí, které vydal orgán

²⁹ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]. In: *Zákony pro lidi.cz*. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

³⁰ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC: *Nejčastější dotazy* [online]. ŘSD: © 2021 [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/kontakty/Nejcastejsi-dotazy>.

³¹ ČESKO. Zákon č. 2/1969 Sb., České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky [online]. In: *Zákony pro lidi.cz*. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1969-2>.

kraje s rozšířenou působností. Vydává stanoviska, které se týkají řešení a stavby dálnic a silnic I. třídy.

8.2 Krajský úřad

Krajské úřady v rámci svých kompetencí mohou rozhodovat o tom, zda zařadí pozemní komunikace do kategorií silnic II. nebo III. třídy, kromě zařazení do určité kategorie rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy, pokud s tím souhlasí Ministerstvo obrany a Ministerstvo dopravy. Ve věcech silnic I. tříd, kde výjimečně nerozhoduje Ministerstvo dopravy, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu krajský úřad. Povoluje průjezd těžkých a velkých vozidel, pakliže jejich hmotnost a rozměry přesahují míru, která je stanovená danými předpisy. Krajský úřad rozhoduje o opravných prostředcích, které mohou být podané proti rozhodnutí, které vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností.

8.3 Obecní úřad obce s rozšířenou působností

V pravomoci obecního úřadu obce s rozšířenou působností (dále jen „**obecní úřad ORP**“) je povolovat zřízení nebo zrušení přejezdu na neveřejné účelové komunikace. Jako Ministerstvo dopravy a krajské úřady tak i obecní úřad ORP vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu. Výkon působnosti se vztahuje na silnice II. a III. tříd, veřejně přístupné účelové komunikace a místní komunikace. Výjimkou jsou věci, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad.

8.4 Obecní úřad a újezdní úřad

Protože obecní úřad vlastní místní komunikace, které se nachází na jeho území, může rozhodovat o tom, zda danou pozemní komunikaci zařadí do kategorie místních komunikací nebo naopak ji z kategorie vyřadí. Stejně jako výše zmíněné orgány, tak i obecní úřad vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech, které se týkají místních komunikací. Výjimkou jsou věci, o kterých rozhoduje obecní úřad obce s rozšířenou působností. Výkon působnosti silničního správního úřadu vykonává i újezdní úřad. Výkon jeho působnosti se týká věcí veřejně přístupných účelových komunikací, které se nacházejí na území vojenského újezdu.³²

³² ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích [online]. In: *Zákony pro lidi.cz*. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

8.5 Ředitelství silnic a dálnic České republiky

Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“) je státní příspěvkovou organizací, která je zřízená Ministerstvem dopravy. Činnost této organizace spočívá ve výkonu vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. tříd. Dále zabezpečuje výstavbu nových silnic I. třídy a dálnic a jejich modernizaci. V čele je generální ředitel ŘSD je organizace s celostátní působností, která má po celém území republiky rozmístěná pracoviště.

V tehdejší Československé socialistické republice fungovalo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic v jehož rámci fungoval dálniční odbor. V důsledku narůstajících prací na přípravě výstavby dálnic byla zřízena nová organizace Ředitelství dálnic Praha (dále jen „ŘD“). Zpočátku měla ŘD necelých 70 zaměstnanců a hlavní sídlo této organizace bylo v Praze. Další pracoviště bylo v Brně – Komárově a v Bratislavě.

ŘSD se postupně vyvíjelo od roku 1967. Od roku 1971, kdy byl postaven a následně otevřen pro veřejnost první dálniční úsek Spořilov–Mirošovice v délce 22,5 kilometru. Od té doby až dodnes bylo postaveno a zprovozněno přes 700 kilometrů dálnic a přes 400 kilometrů rychlostních silnic a další nové silnice nižších tříd, o které se ŘSD stará.³³

³³ ČESKO.ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC: *Organizace ŘSD* [online]. ŘSD: © 2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>.

9 Demografické ukazatele Jihočeského kraje

Chromý³⁴ popisuje ve své knize Jihočeský kraj. Už podle názvu kraje je zřejmé, že se nachází v jižní části Čech. Celkem sousedí se čtyřmi kraji, a to s Plzeňským krajem, Středočeským krajem, s krajem Vysočina a na východě má společné hranice s Jihomoravským krajem. Kromě společných hranic krajů má společné hranice i se státy, a to s Rakouskem a Německem. Svou rozlohou se řadí mezi ty větší kraje, naopak počtem obyvatel se řadí k méně lidnatým. Jihočeský kraj se skládá ze sedmi okresů. Jsou to okresy jako České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor.

Krajským městem je město České Budějovice, které je zároveň i největším a nejlidnatějším městem Jihočeského kraje. Město leží na soutoku řek Malše a Vltava. V centru se nachází krajský úřad, kromě toho je město centrem průmyslu, služeb, kultury i školství. Město je sídlem několika vysokých škol, největší univerzitou s největším počtem studentů je Jihočeská univerzita. České Budějovice jsou známé především potravinářským průmyslem, který prezentuje produkce pív značky Budějovický Budvar nebo dřevozpracující průmysl. Ten je známý díky výrobě tužek značky Koh-i-noor. Jednou ze zásadních průmyslových staveb se stala jaderná elektrárna Temelín, která byla postavena u Týna nad Vltavou.

Město se může dále pyšnit náměstím Přemysla Otakara II., které patří mezi ty největší v Čechách. Ve středu náměstí stojí barokní Samsonova kašna. Nedaleko náměstí hrdě stojí 72 metrů vysoká Černá věž. Dále se ve městě nachází chrám sv. Mikuláše, Jihočeské divadlo a muzeum a také populární masné krámy.

Jihočeský kraj z velké části tvoří kotlina jihočeských pánví, které se dělí na pánev Českobudějovickou a Třeboňskou. Na jihozápadě se na hranicích s Rakouskem a Německem rozkládá pohoří Šumava, jejíž nejvyšší horou a zároveň nejvýše položeným bodem je Plechý. Na rozsáhlou Šumavu navazují Novohradské hory, které jsou o poznání menší než Šumava. Kromě Novohradských hor navazuje na Šumavu Blanský les, jehož nejvyšším vrcholem je Klet'.

Mimo jiné v Jihočeském kraji pramení jedna z nejvýznamnějších českých řek – Vltava. Významnými přítoky Vltavy je např. zlatonosná Otava nebo Lužnice.

³⁴ CHROMÝ, P. *Jihočeský kraj*. Praha: Kartografie Praha, 2003, s. 7-13.

Vedle významných řek byla na horním toku Vltavy vystavěna vodní nádrž, která nese jméno Lipno. Lipno je největší přehradní nádrž na území České republiky. Mimo Lipna se v jižních Čechách nachází ještě přehrada Orlík, která má největší objem vody v České republice. Dalšími zásobárnami vody se stali rybníky, kterých je v jihočeské krajině přibližně 7 000. Největším rybníkem v Česku je Rožmberk. Další významné rybníky jsou Bezdrev nebo Svět.

9.1 Vedení dálnice D3 Jihočeským krajem

Dálnice D3 začíná už ve Středočeském kraji v Praze. Je to dálnice, která má spojit hlavní město, oblast středních a jižních Čech, přes Tábor, České Budějovice a hraniční přechod v Dolním Dvořišti s rakouskou dopravní sítí. Stavba dálnice D3 se člení do několika větších úseků. V jižních Čechách dálnice začíná na hranici Středočeského a Jihočeského kraje. Začíná v obci Mezno, kde už je zprovozněný úsek až do Tábora, dál pokračuje úsekem Tábor – Veselý nad Lužnicí. Je to úsek, který se považoval jako nejhorší úsek, co se týče dopravní zatíženosti. Další úsek začíná za mimoúrovňovou křižovatkou Veselí nad Lužnicí a končí v obci Bošilec. Snahou bylo vést tento úsek mimo území obcí, kde stojí domy, což se povedlo, protože tento úsek je veden převážně přes zemědělské pozemky. Další etapou je úsek Bošilec – Ševětín. Stavba je opět vedená mimo zastavěná území obcí, které jsou poblíž. Nejbližší je objekt společnosti DCD IDEAL Dynín, který leží jen 55 metrů od dálnice. V tomto úseku je vystavěno spousta nových mostů. Největšími mosty jsou mosty přes Bukovský potok a přes Neplachovský potok.

Dálnice D3 směrem k Českým Budějovicím pokračuje úsekem Borek – Úsilné a na tento dokončený úsek navazuje další, a to od Úsilného do Hodějovic.³⁵ Tento úsek ještě společně s navazujícím úsekem Hodějovice – Třebonín bude tvořit obchvat Českých Budějovic, který je nesmírně důležitý k tomu, aby se ulevilo dopravě ve městě, aby se na světelných křižovatkách dál netvořily kolony. Řešení tohoto problému je vybudování čtyřproudové dálnice, na kterou se přesune podstatná část dopravy a tím ve městě zůstane příměstská a pomalá doprava. Součástí této stavby je tunel Pohůrka. Tunel je hloubený, jeho délka je necelý 1 kilometr. Předpokládá se, že stavba nejspíše zpomalí výstavbu tohoto úseku, protože kvůli agresivní spodní vodě bylo rozhodnuto o změně

³⁵ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR. *Dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko* [online]. ŘSD, 2010, poslední aktualizace: říjen 2016. s. 15–28. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW: http://www.dalniced3.cz/public/files/documents/d3-2016-web_1.pdf.

technologického postupu.³⁶ Na konci úseku u obce Staré Hodějovice se objevila jedna zajímavost. Zde archeologové našli sídliště z doby bronzové, kde našli nálezy z keramiky, nebo objevili zbytky obydlí z dob raného středověku.³⁷

Od Českých Budějovic na státní hranice s Rakouskem zbývá vystavět ještě čtyři úseky. Dálnice D3 od Českých Budějovic začíná úsekem Hodějovice – Třebonín, který výrazně urychlí dopravu nejen do Dolního Dvořiště až na hraniční přechod, ale také pomocí sjezdů i do Českého Krumlova. Opět je snaha vést úsek mimo obytné lokality. Dálnice se přiblíží pouze k několika osamoceným objektům. V těchto případech jsou pro ochranu před hlukem navrženy protihlukové stěny.³⁸ Druhým úsekem je trasa Třebonín – Kaplice nádraží. Je to část stavby, která nahradí nynější mezinárodní silnici E55 vedoucí z Českých Budějovic směrem na státní hranice. Až bude dálnice hotová, převede se tato silnice do silnic II. třídy.³⁹ Navazující částí je úsek Kaplice nádraží – Nažidla a posledním úsekem dálnice D3 v České republice je úsek Nažidla – Dolní Dvořiště, který končí na místě, kde dochází ke křížení státních hranic České republiky s Rakouskem. V Rakousku by měla dálnice D3 navazovat na čtyřproudovou silnici S10, která vede z Wullowitzu do Unterweikersdorfu.⁴⁰

³⁶ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR. *Dálnice D3 Úsilné – Hodějovice stavba 0310/I* [online]. ŘSD, 2021. s. 2. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/39/infoletak_d3-usilne-hodejovice.pdf

³⁷ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR: *Archiv aktualit* [online]. ŘSD, © 2021 [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW:

https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/archivaktualitrzd/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbwtjB3NDRxNzAMcTYNcDA0szPTD9aP0o5LzSgpKMKCsGsT01JTU4sz0PKDWSKBWAxzA0YAok4FKnN0dPUzMfYB6TCyMDDxdnDxczC19DQw8zaAK8FjhRciSgtzsNBzII0R0VFAA_RRoU!/?1dmy¤t=true&urile=wcm%3Apath%3A%2Fportal%2Bsite%2Fz6_000000000000000000000000a0%2Fz6_cgah4710004820idbhd79m00i6%2Fz6_kiki1bc0k0bcc0a4f504pn0oa4%2Fz6_kiki1bc0k83a70a47pa5rd1086%2F6008d293-5d57-4b76-b2bb-60fa767f0eda.

³⁸ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR. *Dálnice D3 Hodějovice – Třebonín stavba 0310/II* [online]. ŘSD, 2021. s. 6. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/40/pdf/TPS_D3-0310-II-Hodejovice-Trebonin_19-07-02_web.pdf.

³⁹ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR. *Dálnice D3 Třebonín – Kaplice nádraží stavba 0311* [online], ŘSD, 2021. s. 2. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/48/infoletak_d3-trebonin-kaplice.pdf.

⁴⁰ ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC a DÁLNIC ČR. *Dálnice D3 Nažidla–Dolní Dvořiště, st. hranice stavba 0312/II* [online]. ŘSD, 2021. s. 2. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/46/infoletak_d3-nazidla-dolni-dvoriste.pdf.

9.2 Význam silnic a dálnice pro města

Obecně známé je, že silniční doprava zaznamenala v posledních letech enormní nárůst, proto se v některých zemích řadí mezi nejvýznamnější zdroje znečištění životního prostředí. Kromě toho, že nepříznivě působí zejména na ovzduší je také nejméně bezpečná ze všech druhů dopravy. I přesto, že má silniční doprava tyto nevýhody, jsou dvouproudové silnice stále přetíženy a z tohoto důvodu se budují dálnice (Kurfürst 2001).⁴¹ S postupnou výstavbou dálnic se zvyšuje i konkurenceschopnost jiným dopravním prostředkům např. železniční dopravě. Pozitivní vliv má provoz dálnic na městskou dopravu, protože z měst je odkloněna tranzitní doprava na dálnici a ve městech zůstává jen příměstský provoz. Z hlediska časového jsou příznivější dálnice, protože provoz na nich je plynulejší a rychlejší (Rietveld, Bruinsma 1998).⁴² Nedostatečná a nekvalitní dopravní síť neprospívá ani firmám. Firmy se snaží, aby byly co nejlépe dostupné pro zaměstnance a klienty, proto převážně nechtějí zůstat v místech, které jsou dopravně nedostupné.⁴³

⁴¹ KURFÜRST, P. *Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji*. 4. vydání. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 2001. s. 5.

⁴² RIETVELD, P., BRUINSMA, F. *Is Transport Infrastructure Effective?: Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy* [online]. Springer-Verlag Berlin and Heidelberg GmbH & Co. KG, 1998. s. 48-49. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z WWW: https://books.google.cz/books?id=PO_xCAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Is+Transport+Infrastructure+Effective?+Transport+Infrastructure+and+Accessibility:+Impacts+on+the+Space+Economy.&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKewjM79fPu6npAhWksXEKHa1qAsUQ6AEIKDAA#v=onepage&q=Is%20Transport%20Infrastructure%20Effective%3F%20Transport%20Infrastructure%20and%20Accessibility%3A%20Impacts%20on%20the%20Space%20Economy.&f=false.

⁴³ MINISTERSTVO PRO MÍSTÍ ROZVOJ ČR: *Územní dostupnost* [online]. MMR, © 2020 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z WWW: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/stara-ud/dopravni-dostupnost>.

10 Obec Strítěž a její problémový aspekt dálnice D3

Obec Strítěž je obec tzv. základního typu, která je složená z více částí: Kaplice nádraží, Raveň, Strítěž. Kromě těchto částí obce leží na katastrálním území ještě osady a samoty Boly, Velký Chuchelec, Malý Chuchelec, Lannovy domky, Rejty a Osovský.⁴⁴ Obec leží na jihu Čech mezi Slepíčími horami, nejvyšší horou Kohoutem a Rojovským hřbetem s nejvyšším vrcholem Poluška. Dalo by se říct, že obec je významným dopravním uzlem, protože je zde významná křižovatka silnic a železnice. Hlavní silnice vede od státních hranic s Rakouskem směrem na České Budějovice, z hlavní křižovatky pak vede silnice do Českého Krumlova. Železniční trať vede přes hlavní silnici a z poměrně velkého vlakového nádraží je možnost vydat se směry České Budějovice nebo Rybník a odtud pokračovat do Lince nebo přestoupit a jet až do stanice Lipno nad Vltavou.

10.1 Historie obce Strítěž

První zmínka by měla být z roku 1312, kdy vyšla písemná zpráva, která měla název Hilprandus de Chuchelecz. Byla to zpráva o počasí, kdy údajně byla tuhá zima, kterou následovalo období sucha trvajícím od května až do prosince. Z toho důvodu byl nedostatek obilí a krmení pro dobytek a propukl hladomor. Následovalo ještě několik zpráv o počasí v tomto místě. Prvnímu zachovanému dokladu o Strítěži je věnován vděk především pánům z Pořesína, kdy byla v roce 1358 sepsaná smlouva o rodovém dědictví. Podle této smlouvy patřil pánům z Pořesína: hrad Pořešín, ves Pořešín, městečko Kaplice, vsi Zubčice, Pláně, Netřebice a mezi nimi i Strítěž a plno dalších vesniček a okolních pozemků. V těchto starých dokumentech má obec název Trzietez nebo Strietez. Tuto oblast v dějinách vlastnili Rožmberkové. Poté co v bitvě na Bílé hoře rod Rožmberků vymřel a rodu Švamberků, kteří byli dědicové, byl majetek zkonfiskován císařem, bylo novohradské panství Ferdinandem II. v roce 1620 věnováno Buquoyům. V průběhu let vlastnilo toto panství ještě několik rodů.

10.1.1 Koněspřežná železnice

Byl to rok 1824 když se začala vyměřovat koněspřežná železnice, jejíž trasa vedla z Českých Budějovic do Lince a později byla prodloužena až do Gmundenu. První etapa stavby procházela obcí Strítěž. V té době to byl ohromný pokrok, protože jeden kůň utáhl

⁴⁴OBEC STRÍTEŽ. [online]. [cit. 2021-02-12]. Dostupné z WWW: <https://www.info-stritez.cz/>.

na koněspřežce o mnoho víc než na rovné silnici. I přes to, jaký to byl pokrok, byli lidé nespokojení, protože koněspřežka vzala mnoha lidem práci, ať už to byli pekaři, řemeslníci nebo zájezdní hostince. Někteří obyvatelé stavbě nepřáli na tolik, až v roce 1848 u Kaplice zapálili velký železniční dřevěný most. Důkazem toho, že koněspřežná dráha obcí skutečně vedla je most, který je za Kaplickým nádražím na pravé straně oblouku železniční tratě České Budějovice – Horní Dvořiště. U dráhy stály dřevěné domy, z nichž jeden byl stáji pro koně a nedaleko něj byl druhý, který měl údajně sloužit k ubytování železničních dělníků.

Postupným vývojem začala být koněspřežka nahrazována parní lokomotivou. Trasa pro parní lokomotivy byla shodná s původní koňskou dráhou. Tam, kde dnes stojí vlakové nádraží, původně stál jen strážní domek, protože pro občany z města Kaplice byla určená stanice v Omlenicích, ale tato zastávka byla pro ně hlavně v zimě obtížně dostupná. Kvůli tomuto problému byla v roce 1877 povolena zastávka u strážního domku, která byla určená pro osobní i pro zavazadlovou dopravu a od roku 1889 už nesla název Kaplice (Keistová 2007).⁴⁵

10.2 Obec po roce 1989 až dodnes

Rok 1989 byl rok, kdy se zásadně začali měnit národní dějiny. Po sametové revoluci, která zapříčinila pád komunistické vlády, byla zavedena parlamentní demokracie. V té době proběhlo mnoho reforem, od rozsáhlé hospodářské reformy, která měla obnovit tržní ekonomiku, až po reformu státní správy.

1. 1. 1993 kdy se rozdělilo Československo na dva samostatné státy, občané části Kaplice nádraží začali provádět prvotní kroky k tomu, aby se vyčlenili z města Kaplice, kterého byla obec součástí. Výsledkem měla být samostatná obec, která bude sama hospodařit. Hlavními důvody, proč občané nechtěli být součástí Kaplice, byla zanedbaná péče o místní komunikace, o osvětlení, o kanalizaci, o životní prostředí atd. Zprvu se osamostatnění nedařilo. V srpnu 1992 starosta města Kaplice rozhodl, že potřebné referendum o vytvoření nové obce nevyhlásí, z důvodu, že nebyla vyřešena otázka dvou různých katastrálních území, na kterých obec leží a ekonomický rozbor na celou akci není úplný a navrhl, že se s občany sejde.

⁴⁵KEISTOVÁ, M. *Střítež. Sborník z historie a současnosti obce*. Obecní úřad Střítež, 2007, s. 6 a 14.

V březnu v roce 1993 byl podán nový návrh referenda, kdy už bylo dohodnuto katastrální území z osad, ze kterých se vytvoří obec Střítež a novým návrhem byl vyřešen i problém, který se týkal ekonomického rozboru nákladů a proto mohla být stanovena zásadní otázka k rozhodnutí referendem a ta zněla: „Jste pro vytvoření samostatné obce z osad Kaplice nádraží, Raveň, Rejty a Střítež?“ Referendum se odehrávalo dne 5. 6. 1993 na Kaplickém nádraží. Výsledky hlasování zpracovala okrsková komise do protokolu, kdy pro vytvoření samostatné obce bylo napočítáno 175 hlasů a proti vytvoření samostatné obce bylo napočítáno 15 hlasů. Počet oprávněných voličů, kterým byly zaslány úřední obálky bylo 194.

Po dlouhých dohadách a zamítnutých návrzích bylo konečně rozhodnuto o názvu obce a dnem 1. 1. 1994 vzniká samostatná obec Střítež, která je oddělena od města Kaplice. V únoru 1994 proběhly první obecní volby do obecního zastupitelstva a prvním starostou samostatné obce byl pan Jan Matějka. Od té doby byly v obci provedeny zásadní změny, které se týkali rekonstrukce veřejného osvětlení, plynofikace části Kaplice nádraží, byla postavena budova obecního úřadu, vybudována čistírna odpadních vod a nové chodníky. V Rejtech bylo vybudováno nové veřejné osvětlení a byly postaveny 3 nové autobusové zastávky a v Ravní proběhla rekonstrukce vodovodu.

V následujících letech proběhlo mnoho změn a modernizací. Modernizace se týkala především železnice, která byla elektrifikována. Modernizací železnice došlo ke snížení zaměstnanců, kteří pracovali na Kaplickém nádraží a místo 26 zaměstnanců tu zbyly jen dva lidé. V místě bývalého hospodářského družstva vzniklo družstvo VYKRS Kaplice, které vyrábí krmné směsi. Lesní správa na Kaplickém nádraží se sloučila se střediskem lesní správy v Malontech, a nakonec zbyl na Kaplickém nádraží jen sklad a pila, které patřili společnosti Lesy Vyšší Brod. Po transformaci družstevního skladu, která proběhla podle zákona, došlo k majetkovému vypořádání se státem a členy družstva a s novými stanovami vznikla JEDNOTA – družstvo spotřebitelů v Kaplici. V místě, kde byla dříve prodejna stavebnin, sídlí od roku 2001 firma HOPPICHLER s.r.o., která vyrábí dřevěné palety. Silo se stalo majetkem akciové společnosti AGS České Budějovice a v místě, kde byl dříve okresní stavební podnik Český Krumlov jsou firmy: Schody Stadler s. r. o., OKNOTHERM s. r. o., KUNC a další. V Ravní vznikla firma ADM a autodoprava Jiří Mášl (Keistová 2007).⁴⁶

⁴⁶ KEISTOVÁ, M. *Střítež. Sborník z historie a současnosti obce*. Obecní úřad Střítež, 2007, s. 54–56.

Manipulační sklad a pila, která dříve patřila společnosti Lesy Vyšší Brod, dnes už na Kaplickém nádraží není, místo toho zde v roce 2014 vznikla firma EGAL s. r. o. V roce 2018 bylo vybudováno v části Kaplice nádraží nové sportovní hřiště. Dnes už na vlakovém nádraží není zaměstnanec žádný, trať řídí dispečer, který má stanoviště v Českých Budějovicích. Poté, co se v roce 2019 dočkalo celkové rekonstrukce je přepážka až do odvolání uzavřena. V roce 2020 byla zrekonstruovaná obecní bytová jednotka v Rejtech a v části Raveň probíhá od listopadu 2020 výstavba nové kanalizace. K 1.1. 2021 byl celkový počet obyvatel v obci Střítež 430. Od roku 1994, kdy samostatná obec vznikla plnili funkci starosty jen muži, celkem byli 3 a od roku 2020 vykonává funkci starosty žena.⁴⁷

10.3 Dálniční úsek Třebonín – Kaplice nádraží

V Jihočeském kraji dálnice D3 na trase z Českých Budějovic na státní hranice dopravně nahradí současnou silnici I/3. Tato silnice je značně nevyhovující například z důvodu, že provoz na silnicích stále roste a silnice I/3 má plno dopravních závad. Silnice značně nevyhovuje výškovým ani šířkovým parametrům, několikrát se kříží s železniční tratí a nejvíce nevyhovující je, že komunikace vede obcemi, které se řadí mezi nejvíce nehodová místa a křižovatky jsou převážně bez odbočovacích pruhů. Problém je i s vysokými stromy, které rostou podél vozovky. Toto jsou některé důvody, proč by měla být silnice I/3 nahrazena dálnicí D3. Cílem je, aby došlo k odlehčení provozu na stávající silnici, která už dnes je na hranici únosnosti z hlediska kapacity, zabezpečila se bezpečnost dopravy a obyvatel a v obcích zůstala jen místní doprava.

Úsek Třebonín – Kaplice nádraží je jeden ze souborů staveb dálnice D3, která prochází Jihočeským krajem. Navazuje na stavbu 0310/II Hodějovice – Třebonín. Tato stavba se bude nacházet mezi Českými Budějovicemi a Rakouskem. Každý úsek dálnice má své označení. Trasa Třebonín – Kaplice nádraží nese označení stavba 0311 a bude dlouhá téměř 8,5 kilometru. V tomto úseku by mělo být podle návrhu celkem 13 mostů a vybudovaná oboustranná odpočívka Velešín. Cílem je vést dálnici volným terénem, aby trasa byla dostatečně vzdálená od zástavby obcí. Stavba především vede

⁴⁷ Rozhovor s panem Ing. Davidem Tauškem, s místostarostou obce Střítež. Ze dne 29. 1. 2021.

přes zemědělské pozemky a lesy a končí mimoúrovňovou křižovatkou Kaplice nádraží, na kterou bude napojen úsek Kaplice nádraží – Nažidla.⁴⁸

11 Dálnice D3 jako problémový aspektu obce Střítež

Práce se v teoretické části zabývá územní samosprávou, výstavbou silnic, dálnic a konkrétně i výstavbou dálnice D3 v Jihočeském kraji. Proto je tato kapitola zaměřená na výzkum, zda bude dálnice D3 přínosem nejen pro obyvatele obce Střítež, ale i pro obyvatele dalších obcí, které budou její výstavbou dotčeny. Kromě toho je cílem také zjistit výhody či nevýhody této stavby.

11.1 Charakteristika výzkumného problému

Dálnice D3 je plánovaná a částečně realizovaná dálnice z Prahy přes Tábor a České Budějovice na česko-rakouskou hranici u Dolního Dvořiště, kde se má spojit s připravenou rakouskou rychlostní silnicí S10. Dálnice od Českých Budějovic na hranice s Rakouskem je rozdělena do 4 etap.

- Hodějovice – Třebonín
- Třebonín – Kaplice nádraží
- Kaplice nádraží – Nažidla
- Nažidla – hranice s Rakouskem

Obce Střítež se nejvíce dotýká stavba 0311 Třebonín – Kaplice nádraží, protože jedním ze zásadních problémových aspektů obce je, že tento úsek má končit před částí obce Kaplice – nádraží mimoúrovňovou křižovatkou (dále jen „MÚK“). Tato stavba by měla být uvedena do provozu do roku 2023 a na ní by měla navázat další stavba 0312/I Kaplice nádraží – Nažidla. Než bude uveden do provozu tento úsek, bude doprava z končícího úseku 0311 svedena MÚK na stávající trasu silnice II/157 Český Krumlov – Trhové Sviny. To znamená, že pokud bude trasa osobních nebo nákladních vozidel pokračovat směrem na Dolní Dvořiště nebo Trhové Sviny, budou vozidla muset projet přes kombinovanou křižovátku s železničním přejezdem v části obce Kaplice nádraží. I přesto, že ještě není úsek ani postaven, je zde doprava velice frekventovaná. Důvodem je, že částí Kaplice nádraží vede vedlejší již více zmíněná silnice II/157 Český Krumlov – Trhové Sviny, která navazuje na velmi vytíženou mezinárodní silnice E55, přes kterou

⁴⁸ Interní materiály obce Střítež – Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí.

ještě vede železniční přejezd. Proto se tato kombinovaná křižovatka stává dalším problémovým aspektem obce.

Vedení obce na nejen tento, ale i další problémy poukázalo dopisem, který byl adresovaný na

- Ministerstvo dopravy České republiky (k rukám ministra p. Ing. Ťoka)
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha (k rukám generálního ředitele p. Ing. Kroupy)
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod České Budějovice (k rukám ředitelky pí. Ing. Hruškové)
- Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, ředitelství České Budějovice (sekretariát ředitele)

o tom, že nesouhlasí s tím, aby byla doprava vedena přes obec ze zásadních důvodů. V dopise je uvedeno, že obec Střítež je nevyhovující k tomu, aby zde byla vedena doprava z MÚK, a to z důvodu velkého časového zpoždění a tvorbě kolon, jehož příčinou je místní železniční přejezd, úzká kombinovaná křižovatka s absencí odbočovacího pruhu z mezinárodní silnice E55 na vedlejší silnici II/157 Český Krumlov – Trhové Sviny, neprůjezdnost kvůli množství vozidel, omezená šířka vozovky na silnici II/157 Český Krumlov – Trhové Sviny a chodník pro pěší v bezprostřední blízkosti silnice.

Dopravní průzkum na posouzení dopravních intenzit⁴⁹

Ředitelství silnic a dálnic ČR nechalo provést v části obce Kaplice nádraží dopravní průzkum, jehož cílem bylo zjistit dopravní situaci na příjezdu od Českých Budějovic před železničním přejezdem. Dopravní průzkum se konal v úterý 12. 3. 2019 od 12 do 17 hodin. V tomto průzkumu se zjišťoval počet vlaků, který za sledované období projel, doba, během které byl železniční přejezd uzavřen světelným zabezpečovacím přejezdovým zařízením, za dobu uzavření přejezdu, jak dlouhá se vytvořila kolona a jaká byla průměrná doba pro úplné rozjetí kolony. Byla zjištěna současná celodenní intenzita na silnici I/3 ve směru od Českých Budějovic a byla stanovena dopravní prognóza pro

49 Interní materiály obce Střítež – Dopis vedení obce.

rok 2023, kdy by podle ŘSD mělo dojít k ukončení dálnice a po sléze k jejímu uvedení do provozu.

V průběhu sledovaného období projelo přes železniční přejezd 11 vlaků, přejezd byl uzavřen celkem 9krát. Průměrná doba uzavření přejezdu byla 2 minuty a 23 sekund. V průměru se na silnici I/3 od Českých Budějovic vytvořila kolona o 15vozidlech a nejdelší zaznamenaná kolona čítala 31 vozidel. Průměrná doba pro úplné rozjetí kolony byla 4 minuty a 24 sekund (doba pro úplné rozjetí kolony se pohybuje od 2 minut a 21 sekund po 7 minut a 44 sekund). Délka kolony dosahuje v průměru 140 m, maximálně 290 m. Současná celodenní intenzita na silnici I/3 od Českých Budějovic je průměrně 4 410 vozidel.

Ve výhledovém dopravním modelu se očekává intenzita 7 220 vozidel denně. Na základě aktuálních zjištěných údajů s porovnáním výhledových intenzit pro rok 2023 lze předpokládat, že délka kolony vzroste o 64 %, tzn, že délka kolony by dosáhla přibližně 475 m. Lze tedy předpokládat, že délka kolony od železničního přejezdu nebude dosahovat vzdálenosti až k budoucí MÚK Kaplice nádraží, protože vzdálenost mezi křižovatkou silnice I/3 x II/157 a MÚK na dálnici D3 je přibližně 720 m.⁵⁰ Tento průzkum na posouzení dopravních intenzit je v práci zmíněn proto, že z něj vychází některé otázky v dotazníku a pro informovanost čtenářů a lepší přehlednost výsledků.

⁵⁰ Interní materiály obce Střítež - Posouzení dopravních intenzit – I/3 Kaplice nádraží – odstranění rizik č. 19-21.

12 Empirická část práce – kvantitativní výzkumné šetření

Vedlejším cílem práce je realizace empirického kvantitativního výzkumného šetření, jehož cílem bylo zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích dotčených výstavbou dálnice D3. Výzkum byl realizován za pomoci dotazníkové šetření, které bylo využito pro získání potřebných. Dotazník obsahoval 17 otázek zaměřených na názor občanů, zda pro ně bude dálnice D3 přínosem či problémem. Cílovou skupinou výzkumného šetření byli obyvatelé přilehlých obcí dotčených výstavbou dálnice D3, stavba 0311 Třebonín – Kaplice nádraží. Dotazník je součástí příloh této práce, viz Příloha I. Analýza dat získaných dotazníkovým šetřením je interpretována za pomoci grafického znázornění.

12.1 Sběr informací pro výsledky kvantitativního výzkumu

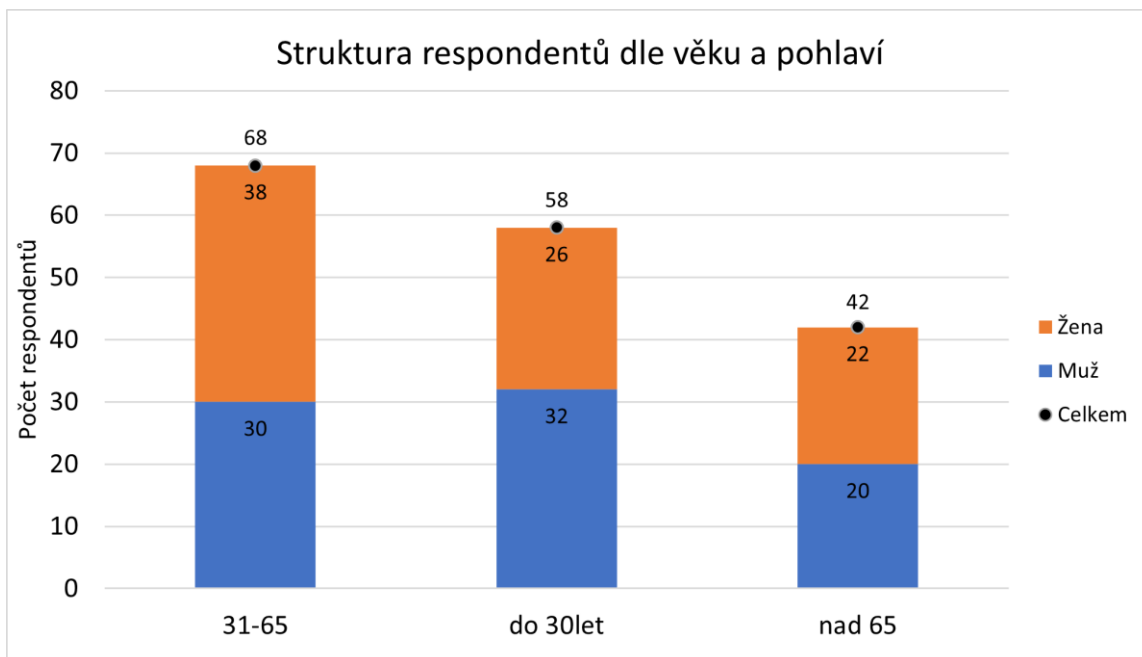
Dotazník byl vyhotoven v tištěné i elektronické podobě. V tištěné podobě bylo rozdáno celkem 200 dotazníků dne 25. ledna 2021. Lhůta pro vyplnění a odevzdání byla omezena do 5. března 2021. 100 dotazníků bylo rozdáno v obci Střítež, z toho 10 dotazníků bylo umístěno na obecní úřad (dále jen „OÚ“) Střítež, pro možnost vyplnit dotazník na OÚ a 100 dotazníků bylo rozdáno obyvatelům obce Netřebice, z toho 10 dotazníků bylo umístěno na OÚ Netřebice, pro možnost vyplnit dotazník na OÚ. Tištěné dotazníky byly převážně určeny pro obyvatele, u kterých se předpokládalo, že nemají nebo mají omezený přístup k internetu. Jednalo se o věkovou skupinu 50 let a více. Elektronický dotazník byl vytvořen pro získání většího počtu respondentů. Autorka se obávala, že z důvodu protiepidemických opatření, reagujících na pandemii Covid-19 bude menší návratnost tištěných dotazníků. Elektronický dotazník byl vytvořen přes portál Survio.com, který byl sdílený na facebookových i obecních stránkách obce Střítež, a kromě toho byl i sdílen přes soukromý profil autorky mezi přátelé, kteří bydlí v přilehlých obcích s žádostí o vyplnění a další sdílení.

Celkem bylo vyplněno a vyhodnoceno 168 dotazníků, z toho 62 v tištěné podobě a 106 online. Na OÚ Kaplice nádraží bylo v tištěné podobě vráceno 39 odpovědí, na OÚ Netřebice bylo odevzdáno 23 odpovědí.

12.2 Výsledky kvantitativního výzkumu a jejich interpretace

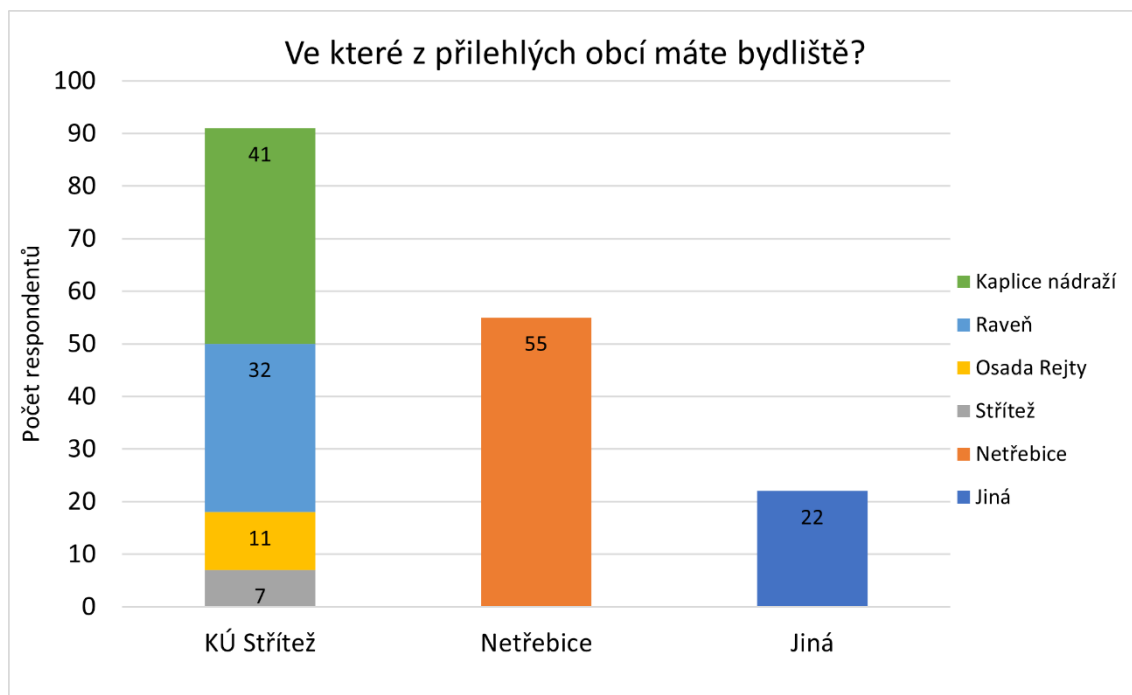
Analýza dat získaná kvantitativním výzkumem je interpretována za pomoci grafického znázornění. K vybraným otázkám z kvantitativního výzkumu byl vyhotoven

pomocí programu Microsoft Excel graf a výsledky byly formou dílčích a zevšeobecňujících výstupů vyhodnoceny.



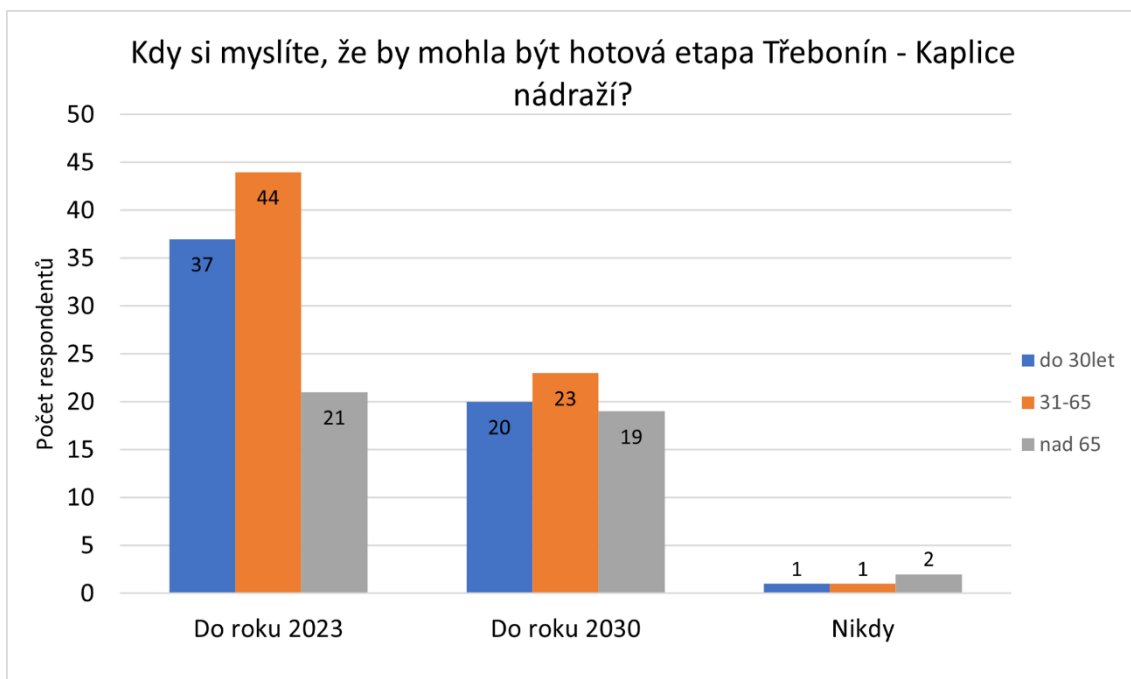
Obrázek 1. Graf k otázce č. 1 a č. 2. [vlastní]

Komentář: Dotazovaní respondenti měli v první otázce vybrat jakého jsou pohlaví a ve druhé otázce uvést svůj věk. Tyto dvě otázky jsou spojené do jednoho grafu. Celkově dotazník zodpovědělo 168 respondentů, z toho 86 žen a 82 mužů. Nejvíce respondentů bylo ve věkové kategorii 31-65 let, počet odpovědí v této kategorii činí 68. Do 30let odpovědělo celkem 58 dotazovaných a respondentů jejichž věk byl vyšší 65let odpovědělo celkem 42.



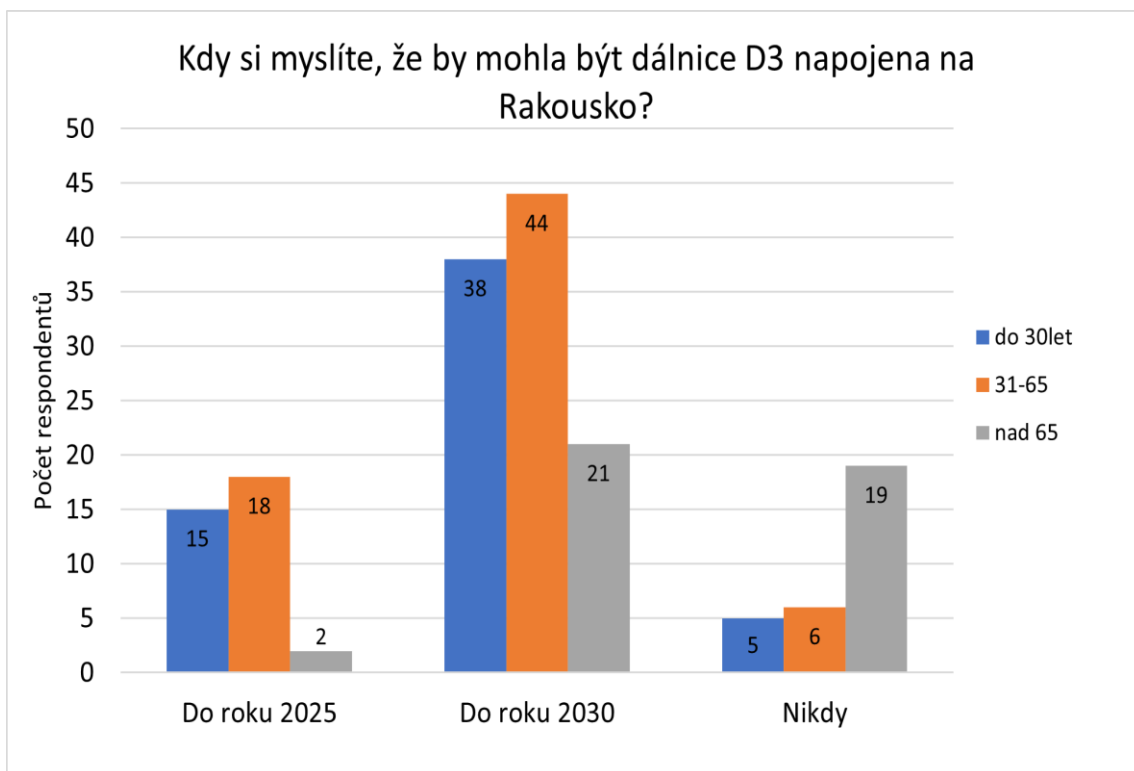
Obrázek 2. Graf k otázce č. 3. [vlastní]

Komentář: Ve třetí otázce měli respondenti vybrat obec nebo část obce, ve které bydlí. Na výběr bylo celkem ze šesti možností, obec Netřebice a obec Střítež, která byla rozdělena do částí Kaplice nádraží, Raveň, Střítež a osada Rejty. Na výběr byla i možnost „Jiná“ pro respondenty z jiných přilehlých obcí. Počet respondentů z obce Netřebice bylo 55. Celkový počet respondentů z obce Střítež činil 91, z toho 41 z části Kaplice nádraží, 32 z Ravně, 11 z osady Rejty a 7 ze Stříteže. Možnost „Jiná“ využili respondenti z blízkých obcí či měst např. Kaplice (celkem 8), Zubčice (celkem 4), Zvíkov, Besednice, Rozpoutí, ale objevovali se i vzdálené obce či města např. Vyšší Brod, Křemže, Boršov nad Vltavou nebo Adamov u Českých Budějovic



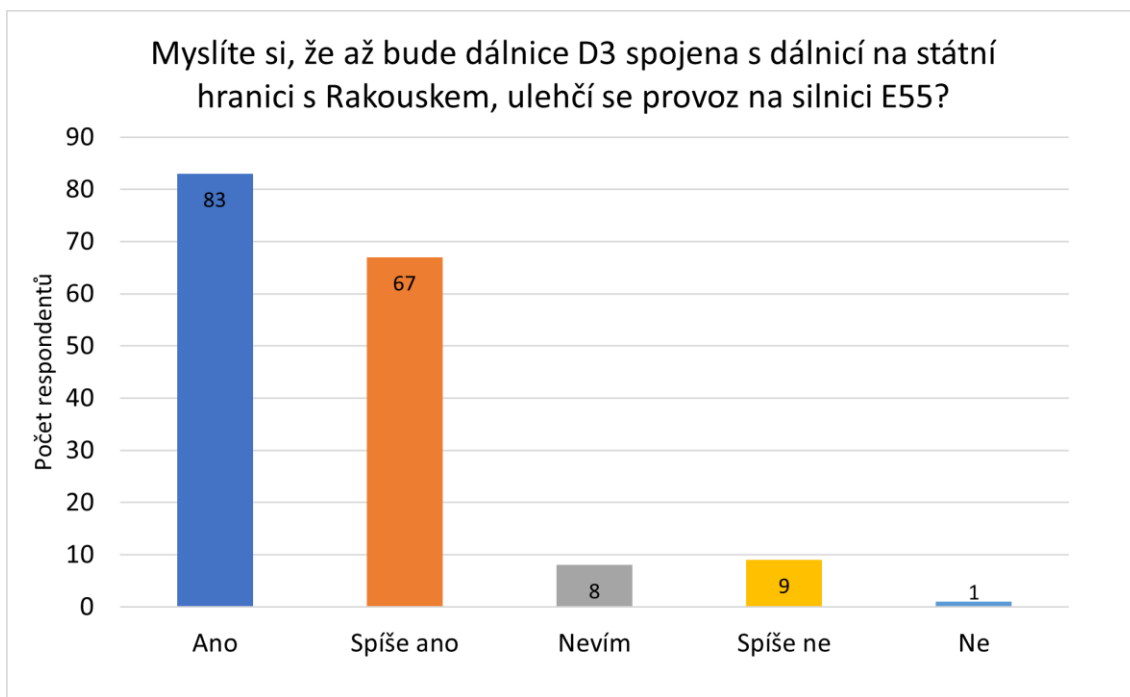
Obrázek 3. Graf k otázce č. 4. [vlastní]

Komentář: V předchozích kapitolách je zmíněno, že úsek Třebonín – Kaplice nádraží by měl být uveden do provozu v roce 2023. Proto je čtvrtá otázka zaměřena na názor občanů, kdy by podle nich mohla být etapa hotová. Z celkového počtu odpovědí, tedy ze 168 věří 61 % respondentů, že stavba 0311 bude hotová do roku 2023. 37 % respondentů z přilehlých obcí si myslí, že tento úsek končící MÚK Kaplice nádraží bude hotov nejpozději do roku 2030 a 2% dotazovaní respondenti odpověděli, že nebude hotová nikdy.



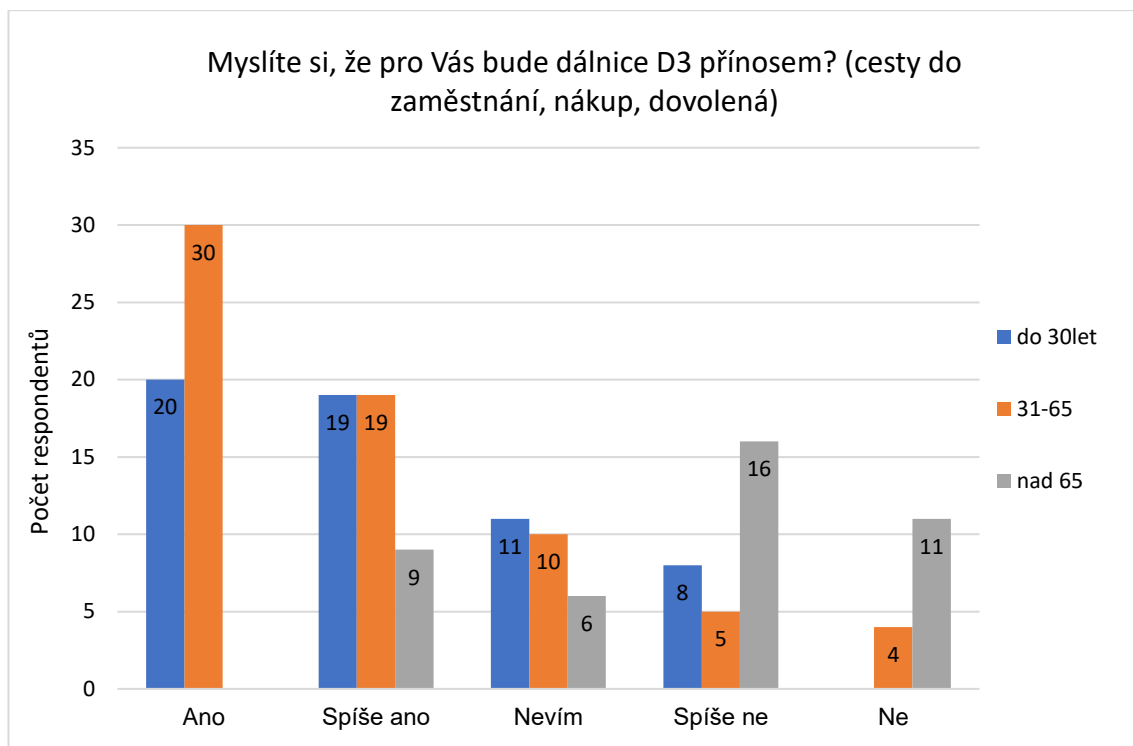
Obrázek 4. Graf k otázce č. 5. [vlastní]

Komentář: Pátá otázka byla zaměřena na to, kdy by podle dotazovaných respondentů mohla být dálnice D3 napojena na státní hranici s rakouskou rychlostní silnicí S10. V této otázce je pozoruhodné, že skoro polovina z respondentů starší 65let jsou pesimisté, co se týče dokončení dálnice. Podle plánu by měla být D3 dokončena na státní hranici a uvedena do provozu v roce 2025, s tímto rokem souhlasí pouze 20 % všech dotazovaných. Téměř 77 % dotazovaných si myslí, že dálnice bude hotova nejpozději do roku 2030.



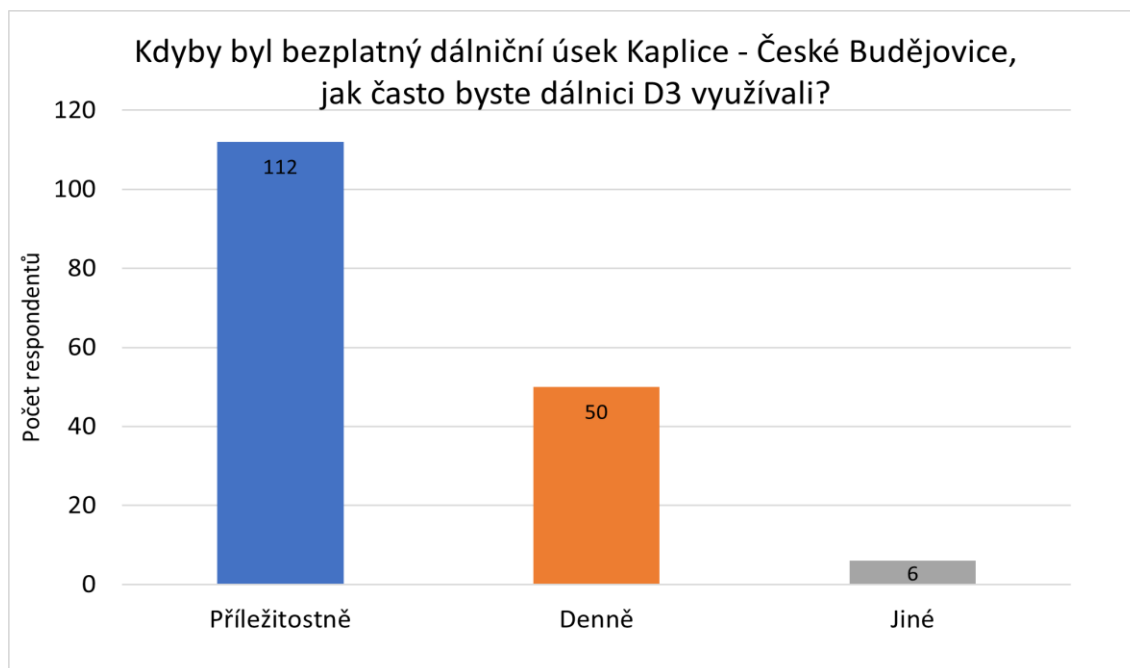
Obrázek 5. Graf k otázce č. 6. [vlastní]

Komentář: Tato otázka se zaměřila na možnost snížení dopravní intenzity po zprovoznění celé dálnice D3. Z grafu je zřejmé, že téměř všichni respondenti souhlasí s tím, že v současnosti je silnice E55 přetížena a výstavba dálnice D3 je na místě.

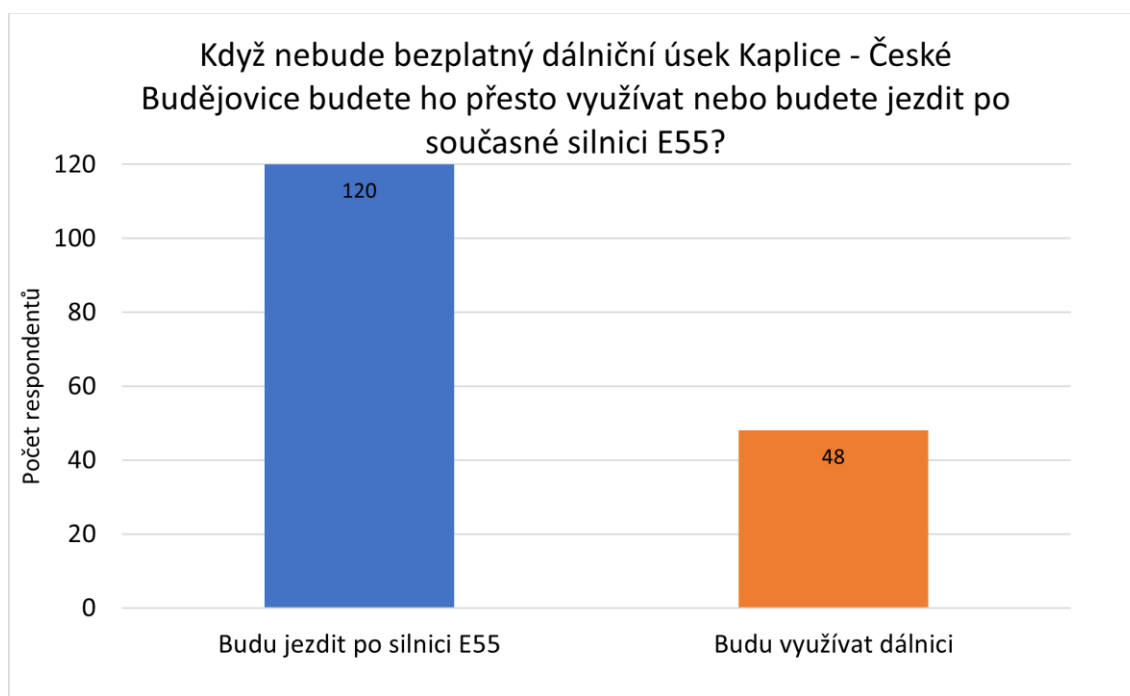


Obrázek 6. Graf k otázce č. 7. [vlastní]

Komentář: Sedmá otázka byla zaměřena na to, zda bude dálnice D3 přínosem pro obyvatele dotčených obcí. Z grafu je jasné, že dálnice bude přínosem hlavně pro mladé občany. Více než polovina respondentů z celkového počtu uvedla, že pro ně dálnice přínosem bude oproti respondentům starších 65let.

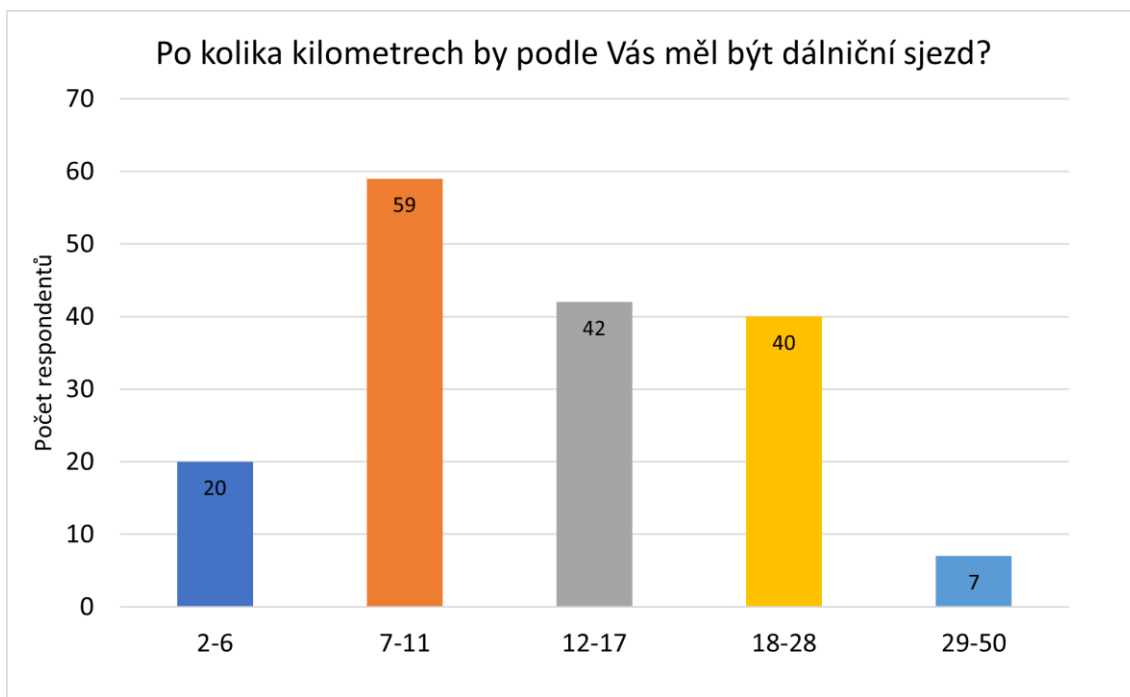


Obrázek 7. Graf k otázce č. 8. [vlastní]



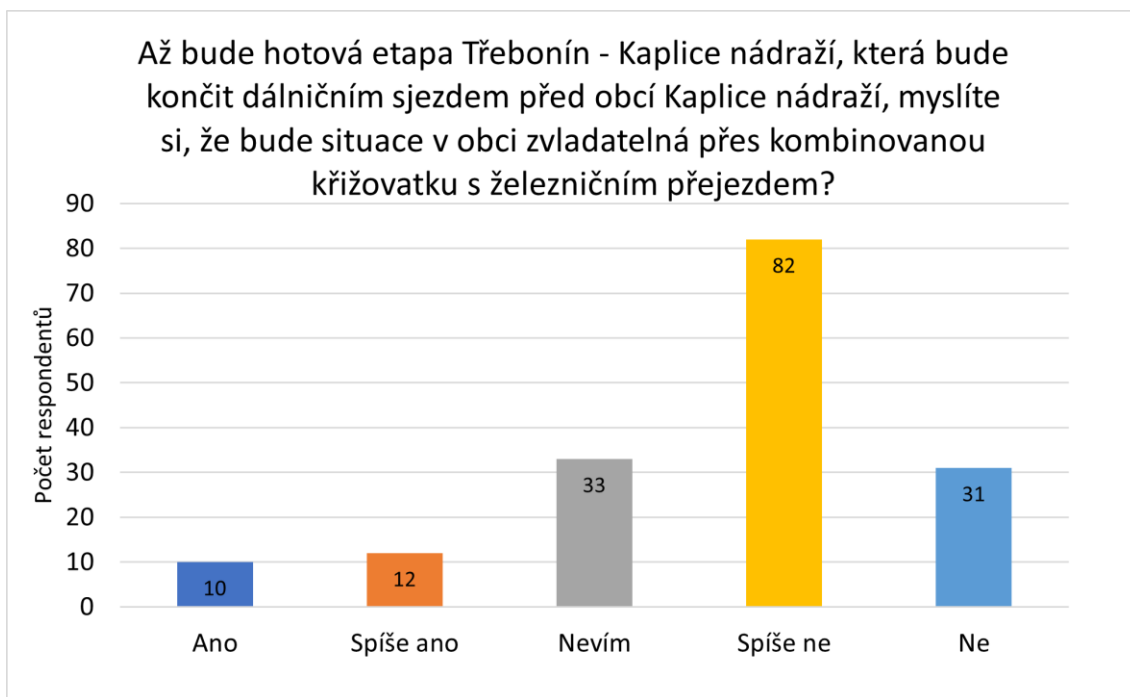
Obrázek 8. Graf k otázce č. 9. [vlastní]

Komentář: Osmá otázka souvisí s otázkou číslo devět. Otázky směřují na situaci, kdyby byl bezplatný dálniční úsek Kaplice – České Budějovice, jestli by respondenti dálnici využívali více, než kdyby byl placený. Dotazníkové šetření ukázalo, že placený úsek by u čtvrtiny dotazovaných neměl vliv na využívání dálnice. Využívali by ji denně i přes to, že by byl úsek placený.



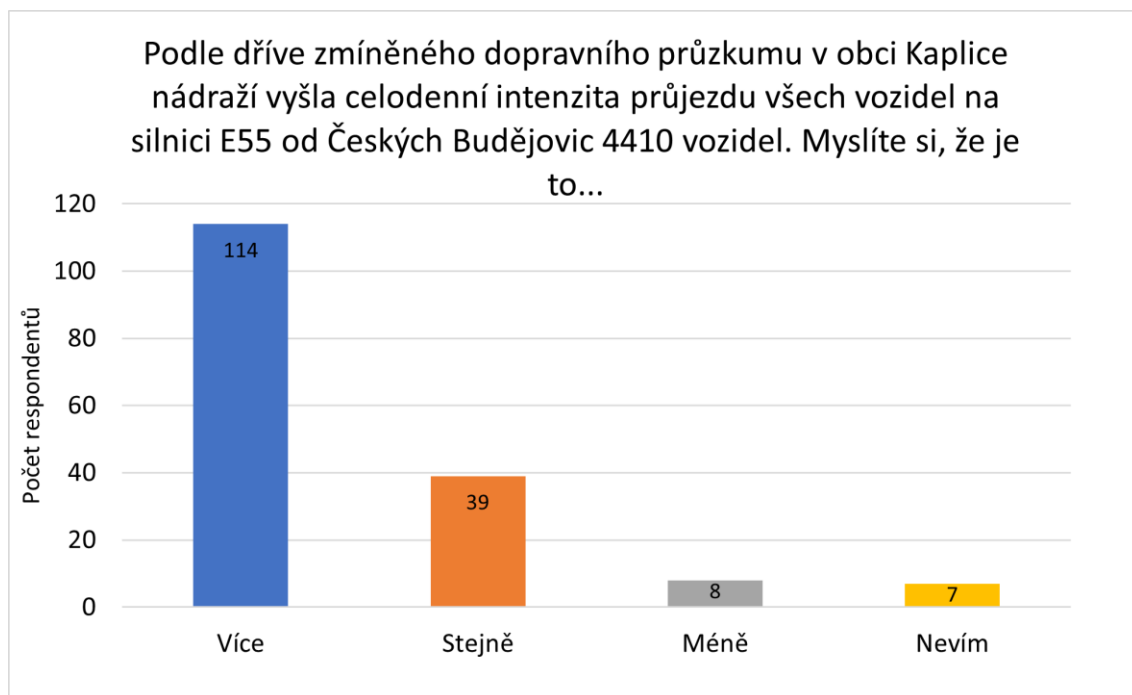
Obrázek 9. Graf k otázce č. 11. [vlastní]

Komentář: Otázka číslo 11 byla otevřená. Zde mohli respondenti napsat číslicí jejich mínění o vzdálenosti dálničních sjezdů. Otázka byla položena kvůli četnosti dálničních sjezdů, které jsou nyní naplánovány na úseku dálnice D3 Hodějovice – státní hranice přibližně po 7 km. Většina respondentů odpověděla, že právě tato vzdálenost je minimální možná.



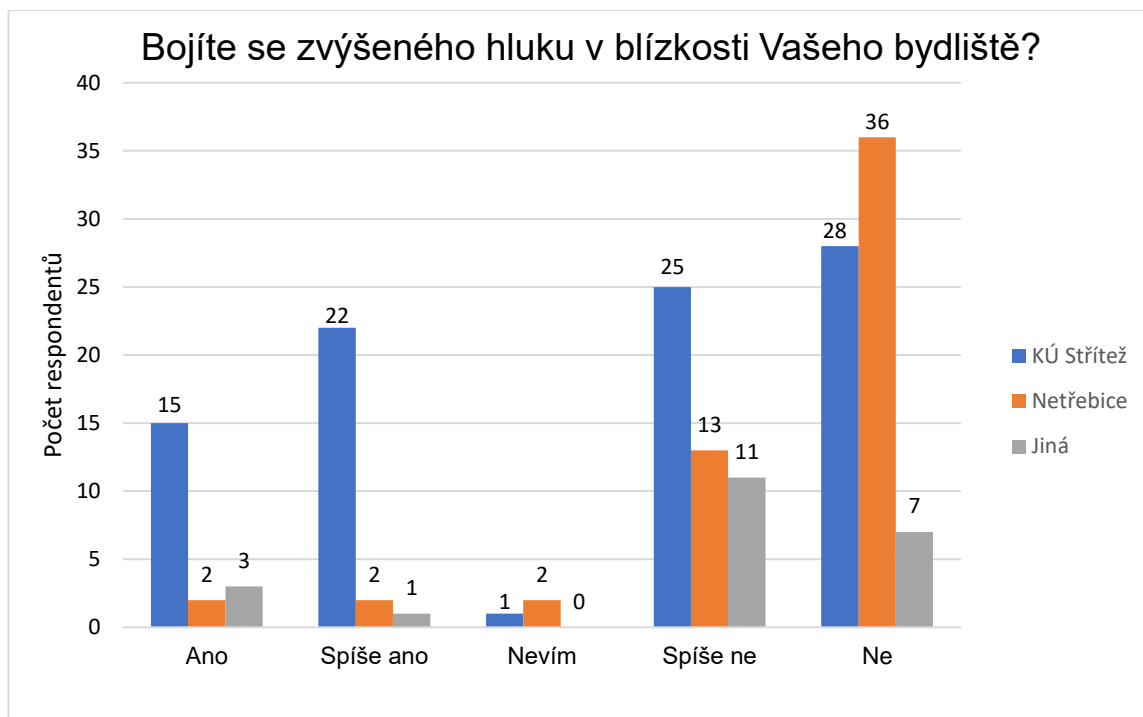
Obrázek 10. Graf k otázce č. 12. [vlastní]

Komentář: Otázka č. 12 je zaměřená na situaci, kdy bude v provozu etapa Třebonín-Kaplice nádraží. Respondenti si měli představit dopravní intenzitu a situaci na kombinované křižovatce v části obce Kaplice nádraží dnes, kdy ještě není stavba 0311 hotová a porovnat ji se situací, až bude stavba hotová. Z celkového počtu respondentů si 67 % myslí, že situace, poté kdy bude stavba 0311 uvedena do provozu, nebude zvladatelná přes křižovatku s železničním přejezdem.



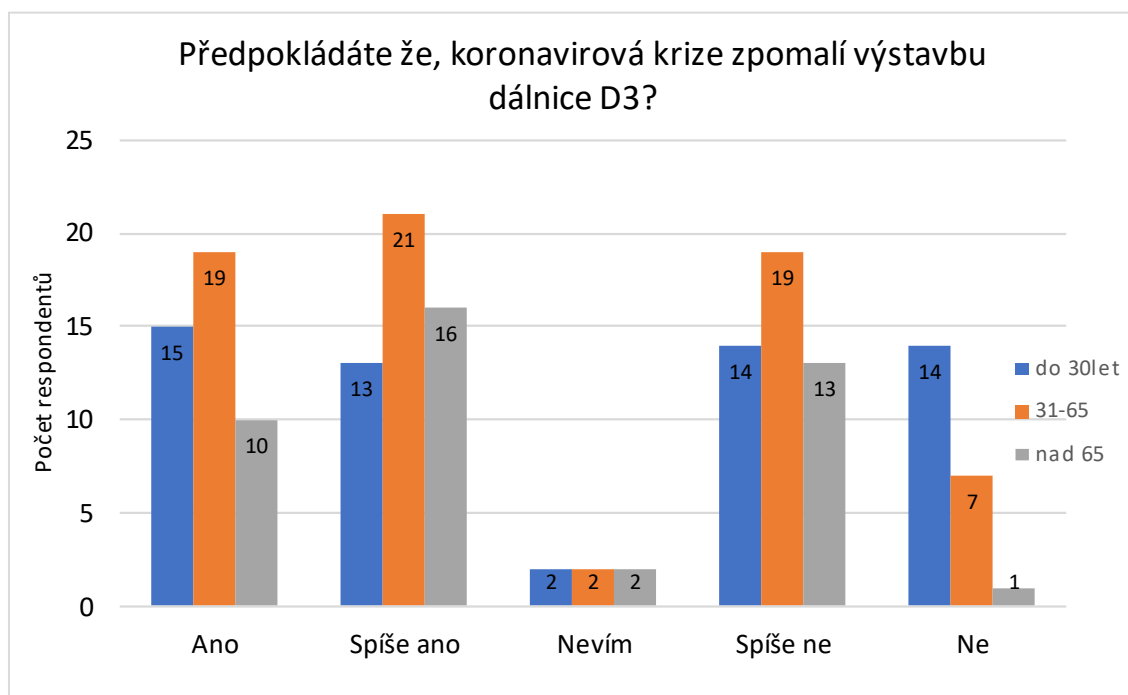
Obrázek 11. Graf k otázce č. 14. [vlastní]

Komentář: Tato otázka byla inspirovaná průzkumem ŘSD, který zkoumal dopravní intenzitu. Autorku práce zajímalo, jaký mají občané jako pozorovatelé či účastníci silničního provozu názor na výsledek průzkumu. V průzkumu vyšla průměrná celodenní intenzita všech vozidel na silnici E55 od Českých Budějovic 4410 vozidel. 67 % dotazovaných jsou názoru, že je to více. 23 % si myslí, že je to stejně a pouze 4 % si myslí, že méně.



Obrázek 12. Graf k otázce č. 16. [vlastní]

Komentář: Poté, co bude dálnice zprovozněna by mohl být negativním jevem hluk. Otázka 16 je zaměřena na to, zda mají občané strach z hluku, který by mohl být nevýhodou dálnice. Z počtu respondentů, kteří byli z Netřebic (tj. 55), 89 % (tj. 49 res.) se neobává zvýšeného hluku v blízkosti jejich bydliště. Z porovnání odpovědí je zřejmé, že zvýšeného hluku se bojí více občané žijící v obci Střítež. Z celkového počtu odpovědí z obce Střítež (tj. 91 res.) se 40 % obává zvýšeného hluku. Z důkladného porovnání odpovědí vyplývá, že nejvíce se zvýšeného hluku obávají občané z části Raveně.



Obrázek 13. Graf k otázce č. 17. [vlastní]

Komentář: Tato otázka byla vytvořena v souvislosti s pandemií Covid-19, spíše pro zajímavost. Jestli si občané myslí, zda bude mít pandemie dopad na výstavbu dálnic či nikoli. V grafu je možné vidět, že názory občanů napříč věkovými kategoriemi se rozdělují na dvě poloviny. Na ty, kteří si myslí, že pandemie nebude mít na výstavbu negativní účinky a na ty, kteří si myslí, že pandemie výstavbu dálnic zpomalí.

12.3 Zhodnocení kvantitativního výzkumu

Důležitým faktorem v dnešní době je mít odpovídající dopravní infrastrukturu pro stále narůstající dopravní intenzitu. To je důvodem proč se staví rychlostní silnice a dálnice. Poté, co jsou uvedeny do provozu přináší úlevu dvouproudovým přetíženým silnicím a nejen těm. Ulehčení také nastává pro města a obce, kterými jsou tyto silnice často vedeny. Tranzitní a rychlá doprava se přesune na rychlostní silnice či dálnice a v městech může zůstat jen pomalá příměstská doprava.

To vyplývá i z pohledů občanů obcí Střítež, Netřebice a dalších, kde se provedl výše vyhodnocený kvantitativní výzkum. Respondenti byli rozděleni do třech kategorií podle věku. Bylo to potřebné proto, aby se zjistilo, jak se jednotlivé věkové skupiny staví k výstavbě dálnice. Tento pohled se ukázal např. u otázky 4 a 5, které se týkají uvedení do provozu etapy 0311 a celé dálnice, až na hranice s Rakouskem. U otázky 4 týkající se zprovoznění etapy 0311 byla více než polovina respondentů optimistická a věří, že dálnice bude uvedena do provozu v roce 2023. Zbytek respondentů předpokládá, že to bude až o 7 let později, tedy v roce 2030. U otázky číslo pět už se názory dosti liší. Získané údaje z kvantitativního výzkumu ukazují, že u této otázky byli respondenti pesimističtější a je jasně vidět, že občané nevěří tomu, že bude dálnice D3 na státní hranice s Rakouskem zprovozněna do roku 2025, do kterého by podle plánu být v provozu měla. Občané starší 65let, si to nemyslí vůbec. Někteří mladší občani věří, že by D3 měla být dokončena podle plánu. Skoro polovina dotazovaných občanů mladších 65let předpokládají, že to bude alespoň do roku 2030. U odpovědi „nikdy“ už se objevil vyšší počet odpovědí. V dostavění a zprovoznění D3 až na státní hranice nevěří hlavně občané starší 65let. Věk respondentů měl vliv i u otázky č. 7 „*Myslíte si, že pro Vás bude dálnice D3 přínosem? (cesty do zaměstnání, nákup, dovolená)*“ z odpovědí jasně vyplývá, že přínosem bude dálnice D3 hlavně pro mladé občany. Občané starší 65let uvedli, že nejspíše dálnici využívat nebudou. Pro své cesty budou upřednostňovat silnici E55.

S tím, že se dálnice staví, aby se ulehčilo provozu na přetížených silnicích nižších tříd, souhlasí i dotazovaní respondenti. Z výzkumu jasně vyplynulo, že výstavba dálnice až do Rakouska je na místě. Respondenti svým pozorováním situace na Kaplickém nádraží souhlasí s tím, že doprava na kombinované křižovatce silnice E55, II/ 157 Český Krumlov – Trhové Sviny a železničním přejezdu je přetížená a ukončení stavby 0311 před touto obcí by se mohla stát pro křižovatku nezvladatelnou.

Je podivuhodné, že lidé z dotčených obcí se skoro vůbec nebojí hluku, který by se po zprovoznění dálnice mohl zvýšit. Je pravdou, že obyvatelé obcí se potýkají se zvýšeným hlukem i teď ze stávající silnice E55. Některým obyvatelům obcí se zprovozněním dálnice od hluku uleví.

V době, kdy je dokončována tato práce se na území České republiky už více než rok šíří virus jménem Covid-19. Tento virus takřka zastavil svět a možná zpomalí i výstavbu silnic a dálnic. U poslední otázky na možnost, zda by pandemie Covid-19 mohla zpomalit výstavbu dálnice D3 se respondenti rozdělili na dvě poloviny bez ohledu na věk. Na ty, kteří si myslí, že pandemie nebude mít na výstavbu dálnice zásadní vliv a na ty, kteří si myslí, že pandemie výstavbu dálnic zpomalí. Zda bude mít pandemie zásadní omezující vliv na výstavbu dálnice nebo ne a vše se stihne dokončit podle plánu ukáže čas.

Závěr

Hlavním cílem práce bylo vymezit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, reflektující vybrané aspekty zabezpečení výkonu tzv. samostatné působnosti ve veřejné správě se zaměřením na konkrétní obec I. typu. Zde byla vymezena oblast tzv. správy věcí veřejných, správního práva, soukromé správy a státní správy, teorie uzemní samosprávy, včetně právních norem. Dále je charakterizovaná oblast tykající se historie dopravní infrastruktury a současné výstavby silnic a dálnic. V užší optice je vymezena problematika dopravní infrastruktury v daném teritoriálním území obce I. typu. Tento cíl byl naplněn v teoretické části.

Vedlejší cíle práce byl naplněn v empirické části. Cílem bylo zjistit výhody či nevýhody dálnice D3 z pohledu občanů, kteří bydlí v přilehlých obcích a budou výstavbou dálnice D3 dotčeni. Pro naplnění cíle byl využit kvantitativní výzkum za pomoci techniky standardizovaného anonymního dotazníku, který byl proveden primárně v obcích Střítež a Netřebice, kde byla respondentům rozdána tištěná forma dotazníku. Dále za pomoci sociálních sítí byl dotazník šířen i do okolních obcí a měst přes portál Survio.com.

Na základě užitého kvantitativního výzkumného šetření bylo zjištěno, že největším pozitivním přínosem bude kompletní dostavba a zprovoznění dálnice D3 na státní hranice s Rakouskem. Z odpovědí respondentů bylo zjištěno, že výstavba dálnice je opravdu na místě. Aby se ulehčilo provozu na velmi frekventované mezinárodní silnici E55, která je opravdu vytižena nejen automobilovou, ale i nákladní dopravou. Pozitivní přínos bude mít dálnice nejen z hlediska úlevy provozu, ale také pro občany. Z kvantitativního šetření je zřejmé, že přínosem bude převážně pro mladé občany. V rámci dílčích a zevšeobecňujících výstupů práce lze konstatovat, že dálnice D3 bude využívána hlavně na cesty do zaměstnání, nákupy nebo i pro příležitostné cestování na delší vzdálenosti. Na využívání dálnice by neměl mít negativní vliv placených úseků. Z odpovědí lze předpokládat, že dálnice bude využívána i když bude placená.

Negativní vliv na občany by mohl mít hluk z dálnice. Co se týká obce Střítež, tak nejbližší zastavěné území je v části obce Raveň. Z užitého kvantitativního výzkumu dále vyplývá, že nejvíce se zvýšeného hluku obávají právě občané z části Raveň. Stavitelé dálnice jsou si toho vědomi, proto v části dálnice, která je nejbližší zastavěnému území by měly být instalovány protihlukové stěny. Takže hluk z dálnice by neměl být omezující.

Z těchto zjištění vyplývá, že dálnice D3 jako celek bude mít pozitivní účinky, aby došlo k odlehčení provozu na stávajících silnicích, které už dnes jsou na hranici únosnosti z hlediska kapacity, zabezpečila se bezpečnost dopravy a obyvatel a v obcích zůstala jen místní doprava. Přínosem bude např. i úspora času pro občany, kteří by museli trávit mnoho času v kolonách na přehlcených silnicích.

Kvantitativní výzkum byl tematicky návazně zaměřen na jednu z dílčích staveb dálnice D3 od Českých Budějovic směrem na státní hranice s Rakouskem, která by v budoucnu mohla být problémovým aspektem obce Střítež. Konkrétně se jedná o stavu 0311 Třebonín – Kaplice nádraží, o které se lze domnívat, že by mohla po dostavění a uvedení do provozu působit negativně na dopravu v obci Střítež s kombinovanou křižovatkou s železničním přejezdem.

Výsledky zpracovaného a vyhodnocovaného kvantitativního výzkumného šetření poukázaly k existenci dané okolnosti, tj. kdy obyvatelé (respondenti) zájmově empiricky reflektovaných obcí se subjektivně domnívají, že až bude stavba 0311 uvedena do provozu, dopravní situace v obci nebude zvladatelná. Průzkum, který realizovalo ŘSD na posouzení dopravních intenzit v obci ukázal, že situace zvladatelná bude a nárůst vozidel se zvýší ze 4 410 vozidel na 7 220 vozidel denně. Ani tvorba kolon by neměla mít na situaci v obci zásadní vliv a neměla by nějak ovlivňovat místní dopravu. To by mohl být v budoucnu jeden z negativních jevů dílčí části dálnice D3, kdy by mohlo docházet k přehlcování křižovatky např. v pátek odpoledne, nebo v letní sezóně, až lidé budou cestovat z dovolené nebo naopak. Dále by se tato situace mohla stát potencionálním rizikem vzniku mimořádných událostí (dopravních nebo železničních nehod).

Bylo by dobré této situaci věnovat pozornost. Z pozorování situace se lze domnívat, že provoz v pátek odpoledne je mnohem intenzivnější než v jiné dny. Bylo by třeba průzkum na posouzení dopravních intenzit zopakovat a místo úterý, kdy jej realizovalo ŘSD, ho provést v pátek. Poté údaje výhledově převést do roku 2023, kdy by měl být úsek hotov. Je možné, že po zprovoznění úseku by se mohlo stávat, že by se páteční situace mohla stát neúnosnou. Kromě pátku by se mohla podobná situace stávat i o sobotách v letní nebo i v zimní sezóně, kdy lidé cestují na dovolené nebo naopak. V těchto dnech by mohlo docházet k tvorbě kolony, jejíž délka by mohla dosahovat až k MÚK před obcí Kaplice nádraží.

V intencích vyhodnocovaných dílčích a zevšeobecňujících výstupů práce lze konstatovat, že končit etapu dálnice, která má nahradit už teď velmi frekventovanou mezinárodní silnici E55 před obcí s kombinovanou křižovatkou není dobré. Je známo, že tato MÚK má plnit funkci sjezdu na silnici do Českého Krumlova, ale sjezd s touto funkcí bude postaven i u Třebonína, proto končit etapu před obcí Kaplice nádraží by nebylo třeba.

Také je třeba poukázat na to, že tato etapa by mohla končit, až u města Kaplice, protože další dálniční sjezd bude o necelých 5 kilometrech dále právě u tohoto města. Z tohoto sjezdu by pokračující doprava byla svedena na silnici E55, kterou od Kaplice směrem na státní hranice neprotíná žádný přejezd tzn., že doprava by byla plynulá, bez tvorby kolon a bez zbytečného zatěžování už tak nevyhovující obce.

Pozornost by měla být věnována i vyšší četnosti dálničních sjezdů, které jsou nyní naplánovány jen na úseku dálnice D3 Hodějovice – státní hranice průměrně po 7 km. Otázkou je, zda je opravdu nutné mít sjezd z dálnice každých 7 kilometrů. Je možné, že kdyby dálniční sjezdy nebyly tak četné výstavba dálnic by se zrychlila.

Nevýhody pro obec Strítěž nastanou, až se bude čekat na navazující stavbu 0312 Kaplice nádraží – Nažidla a obavy, že situace přes kombinovanou křižovátku se bude stávat neúnosnou jsou na místě. Autorka věří, že až jednou bude dálnice D3 spojena s rakouskou rychlostí silnicí S10, určitě se provoz na silnici E55 sníží a v části obce Kaplice nádraží zůstane jen pomalá doprava, tak jako i v ostatních obcích a uleví se obcím i občanům. Otázkou je, jak rychlá bude výstavba dálnice v dnešní době a jak moc bude ovlivněna pandemií Covid-19. Snad problémy vzniklé na navazujícím úseku 0312 budou dořešeny a co nejdříve se na něm začne pracovat, aby v části obce Kaplice nádraží nevznikaly kvůli přehlcené dopravě zbytečné problémy.

V závěru by autorka chtěla konstatovat, že hlavní i vedlejší cíl bakalářské práce byl splněn. V teoretické části byly objasněny základní pojmy a empirická část byla zrealizována a vyhodnocena na základě kvantitativního výzkumu za pomoci techniky standardizovaného anonymního dotazníku. Obsahové vyznění empirické části práce může subsidiárně nalézt i věcné inspirativní využití v rámci laické i odborné interakce směřované k voleným zástupcům v obcích I. typu.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. ČIHÁK, M. a kol. *Páteřní síť silnic a dálnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie spol, 2013. 164 s. ISBN 978-80-87138-52-6.
2. ERNEKER, J., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. Druhé doplněné vydání. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2017. 117 s. ISBN 978-80-7556-015-5.
3. HEJDA, J., PŘIBYL, K. *Správní právo*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, z.ú., 2011. 149 s. ISBN 978-80-87472-14-9.
4. HENDRYCH, D. *Správní Věda: Teorie Veřejné Správy*. 3. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2009. 232 s. ISBN 978-80-7357-458-1.
5. HORZINKOVÁ, E., FIALA, Z. *Správní právo hmotné: Obecná část*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. 224 s. ISBN 978-80-7502-353-7.
6. CHROMÝ, P. *Jihočeský kraj*. Praha: Kartografie Praha, 2003. 158 s. ISBN 80-7011-734-6.
7. KADEČKA, S. *Právo obcí a krajů v České republice*. Praha: C. H. Beck, 2003. 425 s. ISBN 80-7179-794-4.
8. KEISTOVÁ, M. *Střítež. Sborník z historie a současnosti obce*. Obecní úřad Střítež, 2007. 62 s. ISBN 978-80-239-9868-9.
9. KURFÜRST, P. *Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji*. 4. vydání. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 2001. 32 s. ISBN 80-901339-7-5.
10. KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.
11. NOVOTNÝ, V. *Územní samospráva České republiky*. Praha: CEVRO Institut, 2007. 70 s. ISBN 80-86816-22-2.
12. SCHEILLE, K. *Dějiny veřejné správy*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. 520 s. ISBN 978-80-7552-374-7.

Elektronické zdroje

1. BAKOŠ, E., SOUKOPOVÁ, J., ŠELEŠOVSKÝ, J. The Historical Roots of Local Self-Government in Czech and Slovak Republics [online]. *Lex Localis – Journal of Local Self-Government*. 2015. 20 s. [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: https://www.researchgate.net/profile/Jana-Soukopova/publication/270736615_The_Historical_Roots_of_Local_Self-Government_in_Czech_and_Slovak_Republics/links/5834005b08ae004f74c5bf69/The-Historical-Roots-of-Local-Self-Government-in-Czech-and-Slovak-Republics.pdf.

2. ČESKO. MINISTERSTVO PRO MÍSTÍ ROZVOJ ČR: *Územní dostupnost* [online]. MMR, © 2020 [cit. 2021-02-17].

Dostupné z WWW: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/stara-ud/dopravni-dostupnost>.

3. ČESKO. OBEC STRÍTEŽ. [online]. [cit. 2021-02-12]. Dostupné z WWW: <https://www.info-stritez.cz/>.

4. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC: *Nejčastější dotazy* [online]. ŘSD, © 2021 [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/kontakty/Nejcastejsi-dotazy>.

5. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC: *Organizace ŘSD* [online]. ŘSD, © 2021 [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>.

6. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Archiv aktualit* [online]. ŘSD, © 2021 [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/archivaktualitrsd/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbwtjB3NDRxNzAMcTYNcDA0szPTD9aP0o5LzSgpKMkCsgsT01JTU4sz0PKDWSKBWAxzA0YAok4FKnN0dPUzMfYB6TCyMDDxdnDxczC19DQw8zaAK8FjhRciSgtzSNBzIIIt0R0VFAA_RRoU!/?1dmy¤t=true&urile=wcm%3Apath%3A%2Fportal%2Bsite%2Fz6_00000000000000000000000000000000a0%2Fz6_cgah4710004820idb

hd79m00i6%2Fz6_kiki1bc0k0bcc0a4f504pn0oa4%2Fz6_kiki1bc0k83a70a47pa5rd1086%2F6008d293-5d57-4b76-b2bb-60fa767f0eda.

7. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Dálnice D3 Praha –Tábor – České Budějovice – Rakousko* [online]. ŘSD, 2010, poslední aktualizace: říjen 2016. 40 s. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: http://www.dalniced3.cz/public/files/documents/d3-2016-web_1.pdf.

8. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Dálnice D3 Úsilné – Hodějovice stavba 0310/I* [online]. ŘSD, poslední aktualizace: leden 2021. 4 s. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/39/infoletak_d3-usilne-hodejovice.pdf.

9. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Dálnice D3 Hodějovice – Třebonín stavba 0310/II* [online]. ŘSD, poslední aktualizace: leden 2021. 27 s. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/40/pdf/TPS_D3-0310-II-Hodejovice-Trebonin_19-07-02_web.pdf.

10. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Dálnice D3 Třebonín – Kaplice nádraží stavba 0311* [online]. ŘSD, poslední aktualizace: leden 2021. 4 s. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/48/infoletak_d3-trebonin-kaplice.pdf.

11. ČESKO. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR: *Dálnice D3 Nažidla–Dolní Dvořiště, st. hranice stavba 0312/II* [online]. ŘSD, poslední aktualizace: leden 2021. 4 s. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/46/infoletak_d3-nazidla-dolni-dvoriste.pdf.

14. ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY: *Vedoucí Úřadu vlády* [online]. VLÁDA ČR, © 2009-2021 [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: <https://www.vlada.cz/cz/urad-vlady/vedouci-uradu-vlady/vedouci-uradu-vlady-97088>.

15. ČESKO. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY: *Ministerstva* [online]. VLÁDA ČR: © 2009-2021 [cit. 2021-03-03].

Dostupné z WWW: <https://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/ministerstva/>.

12. RIETVELD, P., BRUINSMA, F. *Is Transport Infrastructure Effective?: Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy* [online]. Springer-Verlag Berlin and Heidelberg GmbH & Co. KG, 1998. 383 s. e – ISBN – 13: 978-3-642-72232-5. [cit. 2021-01-25].

Dostupné z WWW: https://books.google.cz/books?id=PO_xCAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Is+Transport+Infrastructure+Effective?+Transport+Infrastructure+and+Accessibility:+Impacts+on+the+Space+Economy.&hl=cs&sa=X&ved=0ahUKEwjM79fPu6npAhWksXEKHa1qAsUQ6AEIKDAA#v=onepage&q=Is%20Transport%20Infrastructure%20Effective%3F%20Transport%20Infrastructure%20and%20Accessibility%3A%20Impacts%20on%20the%20Space%20Economy.&f=false.

13. Online dotazník na webových stránkách Survio.com.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, 320 s.
2. ČESKO. Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, 320 s.
3. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.
4. ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>.
5. ČESKO. Zákon č. 2/1969 Sb., České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky [online]. In: *Zákony pro lidi.cz*. © AION CS 2010-2021 [cit. 2021-03-03]. Dostupné z WWW: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1969-2>.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Rozhovor s panem Ing. Davidem Tauškem, s místostarostou obce Střítež, ze dne 29. 1. 2021.
- Interní materiály obce Střítež
 - Dopis vedení obce
 - Posouzení dopravních intenzit – I/3 Kaplice nádraží – odstranění rizik č. 19-21
 - Dálnice D3, stavba 0311, Třebonín – Kaplice-nádraží. Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí

Seznam zkratek

ČSSR – Československá socialistická republika

MÚK – Mimoúrovňová křižovatka

ORP – Obec s rozšířenou působností

OÚ – Obecní úřad

ŘD – Ředitelství dálnic Praha

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

Seznam grafů, obrázků a tabulek

Obrázek 1. Graf k otázce č. 1 a č. 2.....	52
Obrázek 2. Graf k otázce č. 3	53
Obrázek 3. Graf k otázce č. 4	54
Obrázek 4. Graf k otázce č. 5	55
Obrázek 5. Graf k otázce č. 6	56
Obrázek 6. Graf k otázce č. 7	57
Obrázek 7. Graf k otázce č. 8	58
Obrázek 8. Graf k otázce č. 9	58
Obrázek 9. Graf k otázce č. 11	59
Obrázek 10. Graf k otázce č. 12	60
Obrázek 11. Graf k otázce č. 14	61
Obrázek 12. Graf k otázce č. 16	62
Obrázek 13. Graf k otázce č. 17	63

Seznam příloh

Příloha I. Dotazník pro obyvatele obcí dotčených výstavbou dálnic D3.

14. Podle dříve zmíněného dopravního průzkumu v obci Kaplice nádraží vyšla celodenní intenzita průjezdu všech vozidel na silnici E55 od Českých Budějovic 4410 vozidel. Myslíte si, že je to...

- a) Méně b) Stejně c) Více d) Nevím

15. Podle stejného průzkumu bývá délka kolony u železničního přejezdu na Kaplickém nádraží od Českých Budějovic maximálně 290 metrů (přibližně 31 aut)? Je to podle Vás...

- a) Méně b) Stejně c) Více d) Nevím

16. Bojíte se zvýšeného hluku v blízkosti Vašeho bydliště?

- a) Ano b) Spíše ano c) Nevím
d) Spíše ne e) Ne

17. Předpokládáte že, koronavirová krize zpomalí výstavbu dálnice D3?

- a) Ano b) Spíše ano c) Nevím
d) Spíše ne e) Ne