

Abstrakt

Dizertační práce se zabývá problematikou dlouhodobých změn a dopadů nové silniční infrastruktury v České republice zprovozněné mezi roky 2005 a 2015. Předmětem výzkumu je nalezení vazby mezi vývojem klíčových socioekonomických ukazatelů v daném regionu a tím, jak zásadně se v daném regionu rozvinula silniční síť. Pozornost je přitom soustředěna především na geografickou úroveň obce. Ke kvantifikaci změny rozvoje silniční infrastruktury je definován ukazatel dopravní exponovanosti, který pro každou obec určuje, v jaké míře byla zasažena novou silniční infrastrukturou.

Výzkum kombinuje prvky statistické analýzy a kvalitativního výzkumu a jeho cílem je systematicky zmapovat změny, které nová silniční infrastruktura přináší obcím, a to v oblastech, které nejsou nutně navázány jen na dopravu, jako např. zdraví, bezpečnost, ekonomická aktivita, ale také fyzická podoba uličního prostoru či síťování lokálních komunit. Můžeme tedy hovořit o tom, že hodnotíme spillover efekty nové dopravní infrastruktury (efekty „přelévající se“ z dopravy do jiných společenských sfér).

Vytvořený ukazatel dopravní exponovanosti na úrovni každé obce kombinuje změnu v dopravní dostupnosti (tj. změny v časové dostupnosti do center rozvoje) a změnu v dopravní vytíženosti (změny v intenzitě dopravy přímo projíždějící obcí). S jeho pomocí je provedena typologie, která vymezuje, ve kterých oblastech došlo v hodnocených letech k největším změnám spojenými se vznikem nové dopravní infrastruktury.

V následující části empirického výzkumu se pak zaměřujeme na hledání souvislostí mezi vytvořenou typologií a změnami na úrovni spillover efektů. Výsledky ukazují poměrně silnou vazbu mezi změnou v dopravní exponovanosti obce a pozitivním vývojem kvality ovzduší či nehodovosti. Byly zaznamenány pozitivní dopady na zaměstnanost, ale také to, že v regionech, kde došlo k výraznějšímu rozvoji nové silniční infrastruktury, dochází k rychlejšímu stárnutí. U hodnocení ekonomické aktivity jednotlivců a podniků se podařilo zaznamenat poměrně výraznou regionální diferenciaci, což podporuje myšlenku, že dálnice není univerzálním nástrojem k rozvoji regionu, ale že do jisté míry spíše zesiluje trend, který je v dané oblasti již nastaven. Lze proto hovořit o tom, že výsledný dopad nové infrastruktury není černobílý, tzn. buď jednoznačně pozitivní (generativní) anebo jednoznačně negativní (odsávací), jak o tom hovoří již např. Rietveld a Nijkaamp (1992). Kvalitativní výzkum na úrovni konkrétních obcí pak přináší pohled do toho, jak úspěšně se různým obcím daří využít efekt kapacitní dopravní infrastruktury, která vymístí dopravu ze zastavěného území a umožňuje tak obci hledat nové využití uličního prostoru.